

BESCHLUSSVORLAGE

Vorlage Nr.: GB I/0002/2024
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: GB I Zentrale Dienste - Bürgerservice
Datum: 30.07.2024

Gesamtverkehrskonzept - Berichterstattung Phase I und Ausblick auf mögliche Phase II

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
26.09.2024	Stadtrat

I. SACHVORTRAG:

In der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 20.07.2023 wurde einstimmig die Beauftragung des Planungsbüros team red mit der Durchführung der Konzeptionierungsphase I zum Gesamtverkehrskonzept beschlossen. Bislang wurden für das Gesamtverkehrskonzept etwas über 21.000 € ausgegeben.

Herr Kipp vom Planungsbüro team red fasst nun die zentralen Ergebnisse aus Phase I zusammen und gibt einen Ausblick auf eine mögliche Phase II.

Diese könnte folgendermaßen aussehen:

- Erstellung eines großen Gesamtverkehrskonzeptes, das alle Handlungsfelder berücksichtigt
- Erstellung von mehreren Teilkonzepten, je nach Priorisierung (z.B. Priorität 1: "Parken", anschließend Priorität 2: "Radverkehr")

Da im Haushalt für 2024 100.000 € veranschlagt waren, haben wir noch Mittel in Höhe von knapp 79.000 € zur Verfügung.

Für den Haushalt 2025 sind nochmals 100.000 € veranschlagt.

II. BESCHLUSSVORSCHLAG:

Der Stadtrat nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung des beschlossenen (Teil-)Konzepts für Phase II. Gleichzeitig gibt der Stadtrat hierzu die notwendigen finanziellen Mittel frei.

Anlage/n:

- 1 - Mobilitätskonzept Garching Phase I Bestandsaufnahme
- 2 - Präsentation Mobilitätskonzept Garching

DOKUMENTATION

Mobilitätskonzept – Phase I Bestandsaufnahme

für die Stadt Garching bei München



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Ergebnisse der Bestandsaufnahme (Phase I)	4
2.1	Allgemeine Aussagen aus der Befragung der Bürger:innen	4
2.2	Fußverkehr	6
2.3	Radverkehr	10
2.4	ÖPNV	17
2.5	MIV und ruhender Pkw-Verkehr	25
2.6	Sharing-Angebote und Mobilitätsstationen	33
2.7	Zielgruppenthemen und Kommunikation	37
2.8	Alternative Kraftstoffe	42
2.9	Sonstige Themen	45
3.	Analyse der Stärken und Schwächen.....	46
4.	Fördermittel	48
5.	Zusammenfassung und Ausblick.....	53

Bearbeitet von

team red Deutschland GmbH
Vivien Finley
Claus Grimm
Simon Hülle
Tobias Kipp

Almstadtstr. 7
10119 Berlin

Handelsregister Berlin HRB 121492 B
UStID DE266370371

Gilching, 10.9.2024

BILDNACHWEIS | Titelbild: team red

1. Einleitung

Die Stadt Garching erarbeitet im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes Lösungen für aktuelle und zukünftige Herausforderungen der Mobilität in der Kommune.

Die Phase I der Konzepterstellung widmet sich der Bestandsaufnahme und der Abstimmung von Zielen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung mit den Stadtratsmitgliedern. Konkret wurden die folgenden Schritte durchgeführt und die Ergebnisse in eigenständigen Dokumenten aufbereitet:

- Sichtung vorhandener Mobilitätskonzepte und Planungsgrundlagen (Präsentation)
- Erreichbarkeitsanalyse des Stadtzentrums (Präsentation)
- Repräsentativbefragung der Garchinger Bürger:innen (Präsentation)
- Befragung der Garchinger Unternehmen und deren Mitarbeiter:innen (Präsentation)
- Workshop mit den Stadtratsmitgliedern zur Definition und Priorisierung der Ziele (Bericht)

Die Ergebnisse dieser Arbeitsschritte werden in diesem Dokument zusammengefasst und thematisch zugeordnet. Für die ausführlichen Darstellungen wird hiermit auf die jeweiligen Teildokumentationen verwiesen.

Ergänzt wird dieser Bericht durch Hinweise zu möglichen Fördermitteln und einem Ausblick auf die nächsten Schritte, die für den jeweiligen Themenschwerpunkt empfohlen werden. Damit wird der Übergang in die anschließende Phase II skizziert, in der die eigentliche Konzeption von Maßnahmen stattfinden wird.

Anders als in vielen anderen Verkehrsentwicklungsplänen und Integrierten Mobilitätskonzepten sieht team red in Phase II keine umfassende Konzeption über alle denkbaren Themenbereiche vor, sondern identifiziert die nächsten Schritte mit dem größten Handlungsbedarf bzw. Wirkungspotenzial. Damit wird zum einen der Tatsache Rechnung getragen, dass bereits verschiedene Teilkonzepte für Garching vorliegen. Zum anderen würde ein umfassendes Gesamtwerk eine lange Bearbeitungszeit und erhebliche Ressourcen benötigen. Die umfangreiche Liste an Maßnahmen wäre von der Stadt Garching kaum kurzfristig vollständig zu bearbeiten, sodass das Gesamtkonzept bald veraltet.

team red verfolgt mit diesem modularen Ansatz das Ziel, möglichst schnell und effizient zur Umsetzung von Maßnahmen zu kommen.

Im folgenden Kapitel 2 werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme vorgestellt. Im Anschluss folgt die daraus abgeleitete SWOT – Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken). Die Hinweise zu den Fördermitteln sind in der Bestandsaufnahme nur kurz beschrieben, eine detaillierte Beschreibung erfolgt in Kapitel 4.

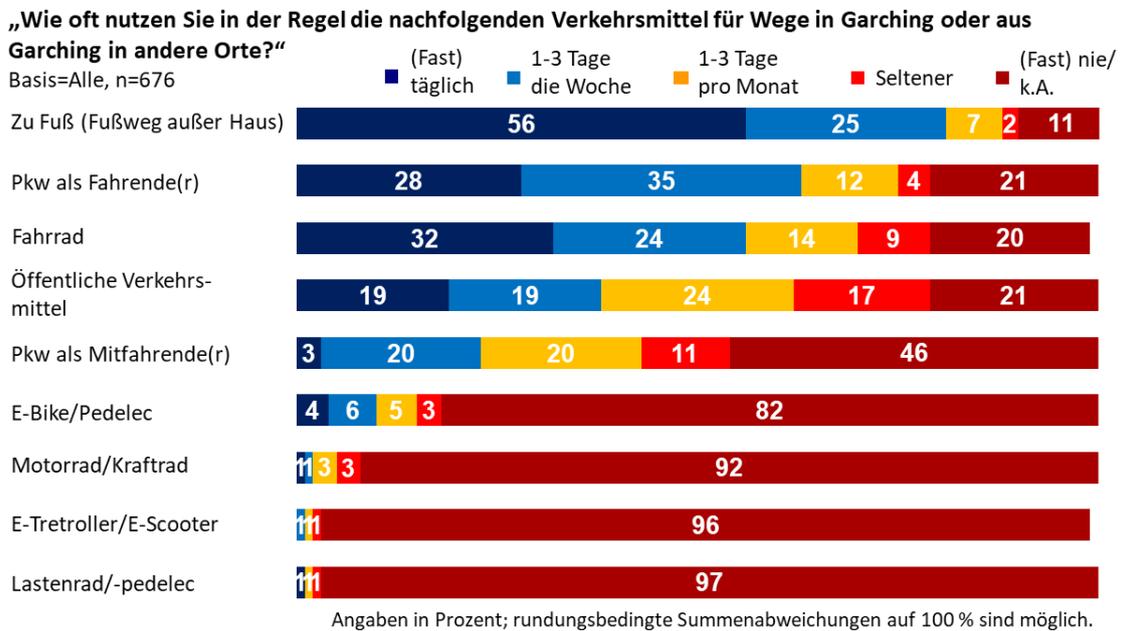
2. Ergebnisse der Bestandsaufnahme (Phase I)

In Kapitel 2 werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme thematisch zusammengeführt. Neben den Ergebnissen der Befragungen wurden dafür auch die Erreichbarkeitsanalyse, die Inhalte der bereits vorhandenen Gutachten und die Ziele aus dem Workshop mit den Stadträten berücksichtigt. Ergänzt wurden ein Bezug zu möglichen Fördermittelquellen sowie ein Fazit mit einem Ausblick auf die nächsten Schritte.

2.1 Allgemeine Aussagen aus der Befragung der Bürger:innen

Einleitend seien an dieser Stelle Informationen aus der Befragung der Garchinger Bürger:innen vorangestellt, die sich nicht einem spezifischen Thema zuordnen lassen, sondern einen Überblick über die Ausgangssituation bieten.

Mehr als die Hälfte der Garchinger Bürger:innen legt täglich Wege zu Fuß zurück. Damit liegt der Fußverkehr deutlich vor Fahrrad, ÖPNV und Pkw.

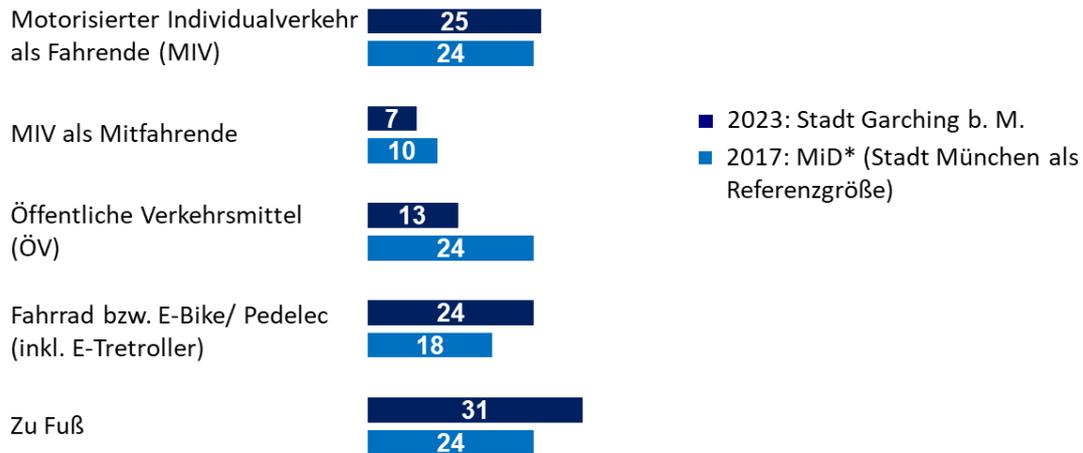


Rechnet man diese Daten in einen Modal Split um, ergibt sich ein Anteil des Fußverkehrs von 31%. Der MIV erreicht 32% (25% als Fahrende, 7% als Mitfahrende), der Radverkehr 24% und der ÖPNV 13%.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass diese Werte sich nur bedingt mit den Ergebnissen der Haushaltsbefragung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2016 vergleichen lassen. Dieser Erhebung lag eine Stichtagsbefragung zugrunde, die das Mobilitätsverhalten an einem bestimmten Tag analysiert, um diese mit gleichzeitig stattfindenden Verkehrszählungen abzugleichen. Die neue Erhebung aus dem Jahr 2023 fragt nach dem „üblichen Verkehrsverhalten“, das nicht durch Wetter oder andere Ereignisse (Baustellen, Staus, Verspätungen des ÖV etc.) beeinflusst ist.

Modal Split nach Nutzungshäufigkeiten für die Bewohner:innen der Stadt Garching

(ohne Durchgangs- und Einpendelverkehre)



*MiD = Mobilität in Deutschland - Eine umfassende Studie zur Alltagsmobilität durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (aktuelle Erhebung läuft aktuell, Ergebnisse von 2017).

Basis=alle

Es wurde ebenfalls danach gefragt, welche Faktoren dazu führen können, dass eine Person zukünftig nachhaltiger unterwegs ist. Am häufigsten genannt wurden in diesem Zusammenhang günstigere Fahrkarten für den ÖPNV, mehr / besser ausgebaute Radwege sowie häufigere Verbindungen mit Bus und Bahn genannt.

„Was sind für Sie wichtige Voraussetzungen, die erfüllt sein sollten, damit Sie noch umweltfreundlicher und nachhaltiger unterwegs sein können?“

Basis=Alle, n=676



2.2 Fußverkehr

Nachfolgend werden die Erkenntnisse der Bestandsaufnahme für den Fußverkehr zusammengefasst.

Vorhandene Gutachten und Planungen

Für die Stadt Garching gibt es bisher keine spezifischen Konzepte und Planungen für den Fußverkehr.

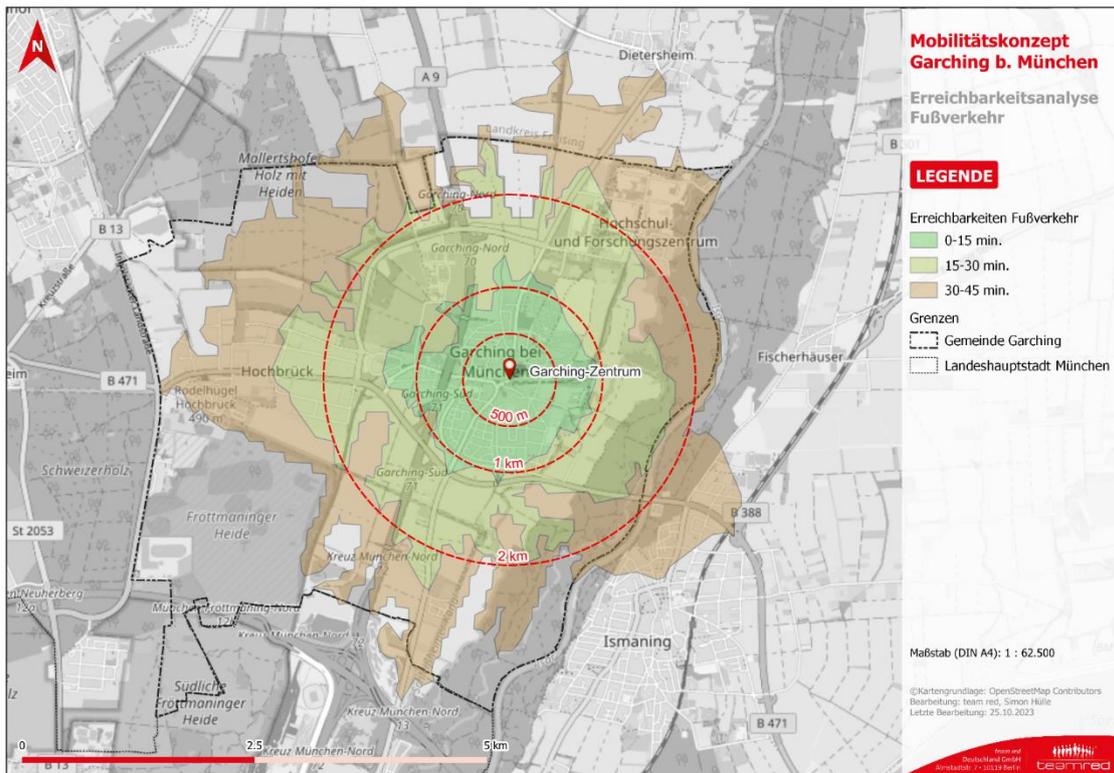
In der Aktualisierung des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Garching aus dem Jahr 2024 wird jedoch gefordert, die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr zu verbessern. Zudem soll die „Stadt der kurzen Wege“ als Leitbild für die Bauleitplanung dienen.

Erreichbarkeitsanalyse

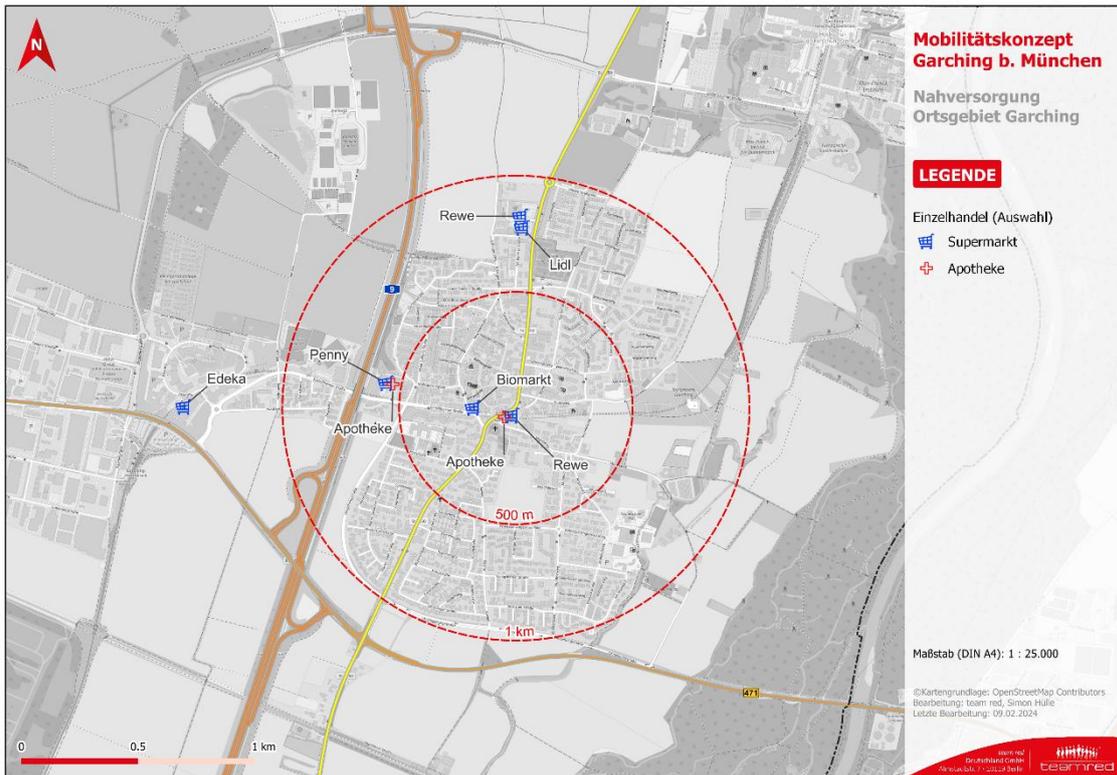
Das Ortszentrum Garchings ist aus dem Stadtgebiet in maximal 15 Minuten zu erreichen. Damit herrschen sehr gute Voraussetzungen dafür, alltägliche Erledigungen zu Fuß zu tätigen. Im Ortszentrum inklusive der zentralen Fußgängerzone (Bürger- / Rathausplatz), gibt es zahlreiche Einzelhändler, dazu viele gastronomische Einrichtungen.

Weitere wesentliche Standorte des Einzelhandels befinden sich im Norden des Stadtgebietes sowie am Business Campus.

Schwieriger ist die fußläufige Erreichbarkeit in den Ortsteilen Hochbrück und Dirnismaning, die deutlich außerhalb des 15-Minuten-Radius liegen. Dort ist die Anbindung mit dem ÖPNV und dem Fahrrad von besonderer Bedeutung.



Karte: team red, Openstreetmap Contributors



Karte: team red, Openstreetmap Contributors

Befragung der Bürger:innen

Wie der Anteil von 31% am Modal Split zeigt, werden heute bereits viele Wege zu Fuß zurückgelegt.

In der Befragung der Bürger:innen war der zentrale Kritikpunkt der Konflikt mit dem Radverkehr. Weitere wichtige Themen waren Hindernisse auf den Gehwegen, der Wunsch nach breiteren Fußwegen und zusätzliche / Querungshilfen.

„Möchten Sie uns abschließend noch konkrete Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen zum Thema Mobilität in Garching mitteilen? Was ist für Sie wichtig?“

Nennungen Fußverkehr	Anzahl
Gefahr durch rücksichtslose (Lasten-)Radfahrer/E-Scooterfahrer	26
Hindernisse auf Gehwegen entfernen (z.B. Hecken, parkende Autos)	10
breitere Fußwege	10
mehr Fußgängerampeln/Zebrasteifen/Übergangshilfen	10
sichere Fußwege	7
Fußgängerampeln intelligent schalten	6
mehr Fußwege	5
bessere Fußwege	5
Fußwege besser beleuchten	4
direktere Fußwege	2
Markierungen besser pflegen	2
Oberfläche Fußwege verbessern	1
mehr Bordsteinabsenkungen	1
zuverlässigere Ampeln	1

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

Befragung der Mitarbeiter:innen

Bei der Befragung der Mitarbeitenden der Garchinger Unternehmen stehen fehlende Fußwege an erster Stelle der Kritikpunkte, gefolgt von allgemeinen Gefahren für den Fußverkehr und blockierten Fußwegen.

„Bitte nennen Sie uns Problembereiche auf Ihrem Arbeitsweg. Was stört Sie besonders?“

Nennungen	Häufigkeit
Fußverkehr	
fehlende Fußwege	17
Gefahren für Fußverkehr	15
blockierte Fußwege	10
fehlende Fußgängerübergänge/Unterführungen	8
fehlender Winterdienst Fußwege	6
wenig Beleuchtung Fußwege	5
dreckige Fußwege	1
schlechter Zustand Fußwege	1
schlechte Fußgängerampelschaltung	1

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

Bei den Verbesserungsvorschlägen wurden Verbesserungen bei den Querungshilfen und zusätzliche Fußwege genannt.

„Haben sie möglichst konkrete Verbesserungsvorschläge zum Thema Mobilität auf dem Arbeitsweg?“

Nennungen	Häufigkeit
Fußverkehr	
mehr Überwege/Unterführungen	12
mehr Fußwege	9
Fußwege beleuchten	6
Fußwege Freihalten	4
Fußwege befestigen	1

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

Befragung der Unternehmen

In der Befragung der Unternehmen spielte der Fußverkehr keine Rolle.

Ziele aus dem Workshop

Von den Mitgliedern des Stadtrates, die an dem Workshop teilgenommen haben, wurde der Fußverkehr insgesamt als Stärke der Mobilität in Garching beschrieben.

Kritisch wurde gesehen, dass Radfahrende häufig zu schnell auf Gehwegen fahren und Querungshilfen (Zebrastrifen) fehlen. Handlungsbedarf sieht man auch bei der Situation für Fußgänger im Gewerbegebiet und beim Thema Barrierefreiheit.

Als Ziele für den Fußverkehr wurden sichere Rahmenbedingungen für den Fußverkehr im Bereich der Ortsdurchfahrt, weitere Fußwege im Ortsteil Hochbrück und Verbesserungen bei der Barrierefreiheit festgelegt.

Bei der Priorisierung der Ziele wurde das Thema Barrierefreiheit auf Platz 6 gesetzt. Weitere Ziele mit Bezug zum Fußverkehr wurden nicht priorisiert.

Als konkrete Maßnahmen für den Fußverkehr wurde der Bau weiterer Querungshilfen (z.B. ein „Zebra-streifen“ am Lidl) und die Absenkung von Bordsteinkanten zur Verbesserung der Barrierefreiheit genannt.

Mögliche Fördermittelöpfe

Es ist derzeit kein Förderprogramm bekannt, das spezifisch Maßnahmen für den Fußverkehr unterstützt.

Mögliche Ansätze ergeben sich über die Städtebauförderung des Freistaats Bayern (als Teil größerer städtebaulicher Maßnahmen) oder über das kommunale Sonderbaulastprogramm des Freistaats Bayern (z.B. Änderung bestehender Kreuzungen, Barrierefreiheit des ÖPNV).

Kurzes Fazit und nächste Schritte

Mit einem sehr hohen Anteil am Modal Split (über 30%) hat der Fußverkehr bereits einen sehr hohen Stellenwert in Garching. Dies liegt zum einen daran, dass viele Ziele gut fußläufig in weniger als 15 Minuten erreichbar sind, zum anderen an einer insgesamt guten Infrastruktur.

Neben lokalen (Hochbrück) bzw. punktuellen Verbesserungsbedarfen fallen die vorhandenen Konflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr auf. Dies mag vordergründig die aktuellen Diskussionen um die Freigabe der Fußwege für den Radverkehr an der Münchner Straße widerspiegeln, doch auch an anderen Stellen sollte bedacht werden, dass die Förderung des Radverkehrs nicht zu Lasten des Fußverkehrs geht.

Bei der Priorisierung der Ziele für die Mobilität in Garching durch den Stadtrat spielte der Fußverkehr eine eher geringe Rolle. Eine Ursache könnte sein, dass es bei diesem Verkehrsträger aktuell relativ wenig Handlungsbedarf oder Diskussionsbedarf gibt. Dennoch sollte bei den politischen Entscheidungen die hohe Bedeutung des Fußverkehrs für Garching immer mitberücksichtigt werden.

Die Erstellung eines vertiefenden Fußverkehrskonzeptes hat aus Sicht der Gutachter keine hohe Priorität. Stattdessen sollten sowohl bei geplanten Veränderungen im Bestand, als auch bei Neubauvorhaben die Belange des Fußverkehrs als wichtige Mobilitätsoption berücksichtigt werden, insbesondere in Bezug auf die Barrierefreiheit.

Ergänzend sollten bestehende Defizite, sobald sie bekannt werden, geprüft und soweit möglich behoben werden. Aus den offenen Antworten der Befragungen dürften sich zahlreiche konkrete Maßnahmen für den Fußverkehr ableiten lassen, daher sollten diese Daten diesbezüglich detailliert geprüft werden.

2.3 Radverkehr

Die Stadt Garching hat sich in der Vergangenheit bereits intensiv mit der Förderung des Radverkehrs beschäftigt und mit dem Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) ehrgeizige Ziele formuliert. Nachfolgend sind die Erkenntnisse der Bestandsaufnahme zum Thema Radverkehr zusammengefasst.

Vorhandene Gutachten und Planungen

Im Jahr 2009 hat die Stadt Garching vom Büro Dipl.-Ing. Schwarzmann ein Radverkehrskonzept erstellen lassen. Darin wurden 33 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs identifiziert. Im Jahr 2022 waren 18 dieser Maßnahmen bereits umgesetzt und 7 befanden sich in Planung. 8 Maßnahmen wurden verworfen, die meisten davon wurden aus rechtlichen Gründen für nicht umsetzbar gehalten.

Insofern sind durch das 15 Jahre alte Radverkehrskonzept keine neuen Impulse für die Stadt Garching zu erwarten, auch wenn einige Maßnahmen noch nicht umgesetzt sein sollten. Daher sollte ein neues Teilkonzept für den Radverkehr entwickelt werden, sobald die Verwaltung die aktuellen Planungen für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem alten Konzept soweit vorangetrieben haben, dass die notwendigen Kapazitäten für ein neues Radverkehrskonzept verfügbar sind.

Im interkommunalen Verkehrskonzept für den Raum München Nord ist der Radschnellweg Freising – München beschrieben, der das Garchinger Stadtgebiet tangiert.

Mit dem Projekt „bike2business“ konnten mit Fördermitteln aus dem Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt werden. Insgesamt wurden 10 Teilprojekte umgesetzt, darunter der Bau neuer Radwege / Radrouten, eine Radstation am Business Campus und die Einführung eines Fahrradvermietensystems im Stadtgebiet. Die Ergebnisse können im Umsetzungsbericht bike2business aus dem Jahr 2019 nachgelesen werden.

2017 wurden vom Stadtrat Zielwerte für den Anteil des Radverkehrs am Modal Split beschlossen. Bis zum Jahr 2025 sollte der Anteil bei 36% liegen, 2030 bei 40%. Das Erreichen der Ziele soll durch regelmäßige Erhebungen zum Modal Split überprüft werden.

Die Stadt Garching hat ein Förderprogramm für Lastenräder etabliert. Die Anschaffungskosten werden mit 10% (maximal 400 Euro) unterstützt.

In der Aktualisierung des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Garching aus dem Jahr 2024 werden folgende Maßnahmen gefordert, die zum Teil bereits umgesetzt sind:

- Konsequente Umsetzung, Fortschreibung und Ausweitung des Radverkehrskonzeptes
- Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur (u.a. Ausbau Radschnellwege, getrennte Radwege vom Straßenverkehr und von Fußwegen)
- Mitgliedschaft AGFK
- e-Bike-Ladestationen
- Fahrradreparaturstationen
- Weiterentwicklung der Stellplatzsattung für Fahrräder
- Teilnahme Stadtradeln
- Förderprogramm Lastenfahrräder

Bei den Einwendungen zum Klimaschutzkonzept wurden zusätzlich Verbesserungen im Radwegenetz und bei den Fahrradabstellanlagen gefordert.

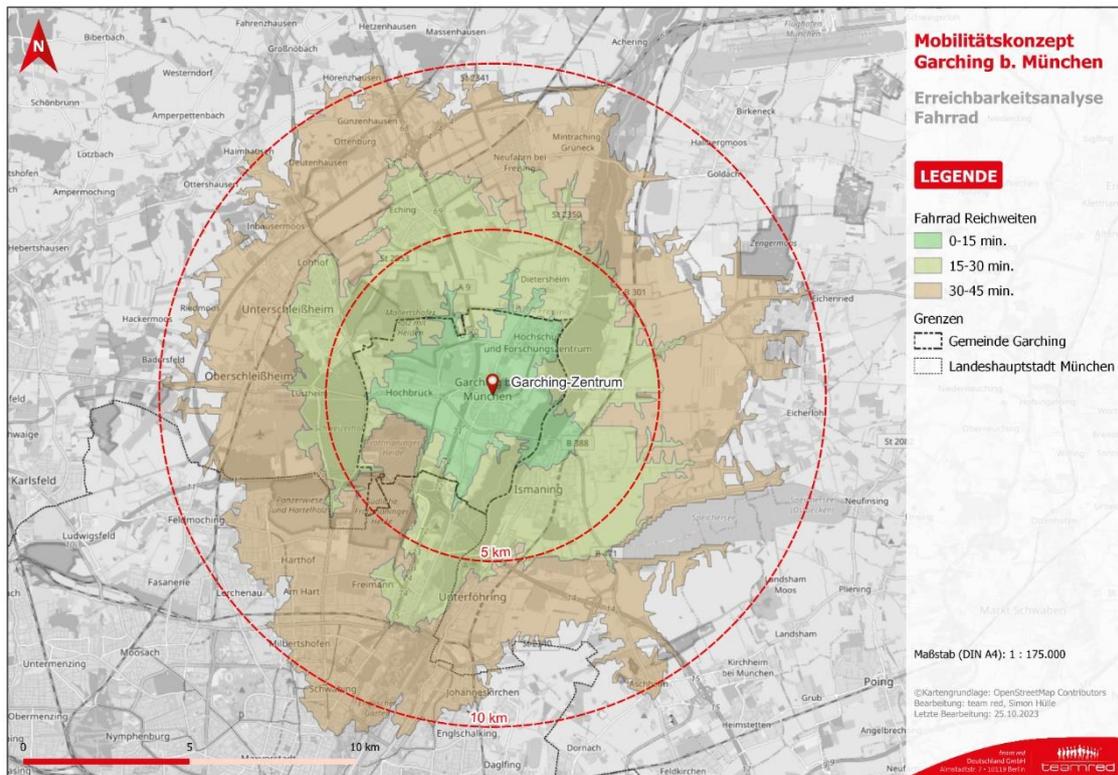
Die Stellplatzsatzung (Stand 17.12.2021) stellt auch Regelungen für Fahrradstellplätze auf. Bei Mehrfamilienhäusern müssen je Wohneinheit die folgenden Richtzahlen berücksichtigt werden:

- < 50 qm 1 Stellplatz
- 50 bis < 65 qm 2 Stellplätze
- 65 bis < 85 qm 3 Stellplätze
- ab 85 qm 4 Stellplätze

Für Einfamilienhäuser, Reihenhäuser und Doppelhäuser müssen grundsätzlich 4 Stellplätze geschaffen werden.

Erreichbarkeitsanalyse

Zahlreiche Destinationen mit hoher Arbeitsplatzdichte lassen sich mit dem Fahrrad in weniger als 30 Minuten gut erreichen (z.B. Ober-/Unterschleißheim, München Norden). Auch Ziele mit hohem Wert für die Naherholung liegen in einer guten Fahrradentfernung (z.B. Garchinger See und Isarauen 5 bis 10 Minuten).



Karte: team red, Openstreetmap Contributors

Im Ortsgebiet Garching gibt es wenige bauliche Radwege, meist wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Dies sorgt insbesondere im Stadtzentrum an der Münchner Straße für Konflikte mit dem Fußverkehr, da zahlreiche Radfahrende sich auf der Straße unsicher fühlen und auf den Gehweg ausweichen.

Abseits der Hauptstraßen gibt es häufig (indirekte) Wegeoptionen, die gut für den Radverkehr geeignet sind (u.a. Tempo 30-Zonen).

Die A9 stellt eine gewisse Barriere dar, es gibt beispielsweise keine Querung entlang der B471.

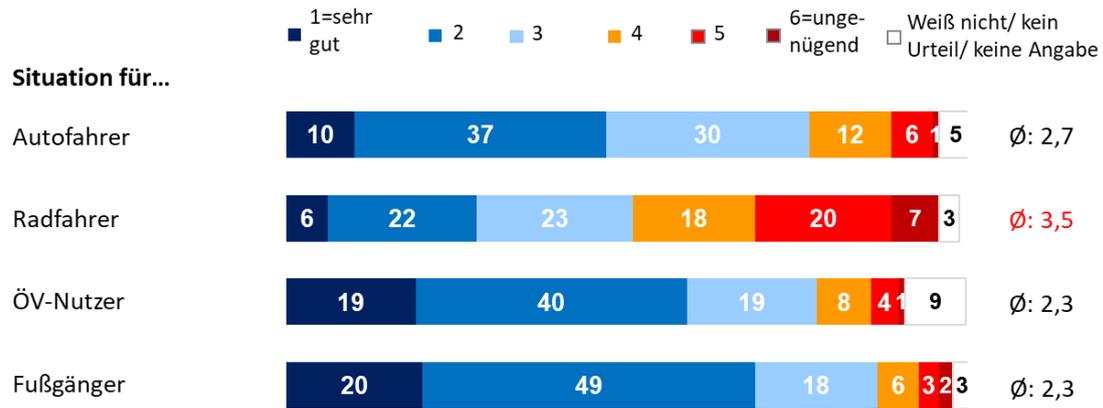
Die Fahrradabstellanlagen im Ortszentrum werden intensiv genutzt und hatten bei der Ortsbegehung eine gute Auslastung.

Befragung der Bürger:innen

Die Bürger:innen bewerten die Situation für den Radverkehr in Garching deutlich schlechter, als für andere Verkehrsmittel.

„Wenn Sie mit Schulnoten die Situation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in Garching bewerten sollten, wie würden diese ausfallen?“ (Schulnoten von 1-6)

Basis=Alle, n=676



Aus den Verbesserungsvorschlägen kann abgeleitet werden, dass vor allen Dingen der Wunsch nach sicheren bzw. besseren Radwegen (hier eher als Radrouten zu interpretieren, nicht als Radwege im Sinne der Straßenverkehrsordnung) zu der schlechteren Bewertung führt.

Zusätzliche Radwege und Verbesserungen bei den Fahrradabstellanlagen landeten auf den Plätzen 3 und 4 der Nennungen.

Möchten Sie uns abschließend noch konkrete Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen zum Thema Mobilität in Garching mitteilen? Was ist für Sie wichtig?“

Nennungen Radverkehr	Anzahl
sicherere Radwege	68
bessere Radwege	40
mehr Radwege	29
Abstellmöglichkeiten sicher ausbauen (z.B. Überdachung/Überachung)	14
Fahrradwege klarer kennzeichnen	10
breitere Radwege	9
Gehwegbenutzung für Radfahrer erlauben	6
MVG Bike-Stationen an sinnvolleren Stellen ausbauen	5
Fahrradstraßen schaffen	5
Kennzeichenpflicht	3
Lastenradverleih anbieten	3
E-Bike-Verleih einführen	2
keine Fahrradstraßen schaffen	2
mobil abstellbare Leihfahräder anbieten	1
Radwege besser beleuchten	1
Ladestationen für E-Bikes anbieten	1

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

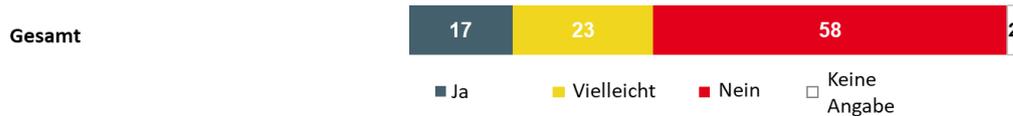
89% der Garchinger:innen verfügen über ein fahrbereites Fahrrad, 23% besitzen ein fahrbereites e-Bike / Pedelec.

Befragung der Mitarbeiter:innen

Um die 40% der Mitarbeiter:innen, die bisher nicht mit dem Fahrrad oder Pedelec zur Arbeit kommen, könnten sich grundsätzlich vorstellen, dieses Verkehrsmittel zu nutzen. Auch wenn es bei einigen starke Gründe geben dürfte, dies aktuell nicht zu tun, lässt sich daraus ein erhebliches Potenzial ableiten.

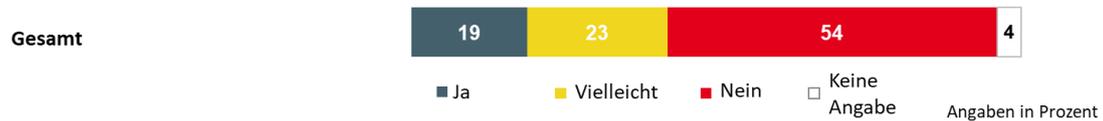
„Würde Radfahren für eine Teilstrecke oder für Ihren kompletten Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?“

Basis=Nur Befragte, die weder im Sommer noch im Winter ein Fahrrad nutzen, n=325



„Würde die Nutzung eines E-Bikes / Pedelecs für eine Teilstrecke oder Ihren kompletten Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?“

Basis=Nur Befragte, die weder im Sommer noch im Winter ein E-Bike / Pedelec nutzen, n=500



Auch hier beziehen sich die Verbesserungsvorschläge in erster Linie auf die Radrouten.

„Was sollte aus Ihrer Sicht für Radfahrer verbessert werden?“

Basis=Nur Befragte, die Fahrrad / E-Bike nutzen (ohne Antwortvorgaben), n=158

Nennung	Häufigkeit
Radwegenetz ausbauen / zusätzliche Radwege	68
Radschnellwege / Fahrradstraßen /direktere (kreuzungsfreie) Radverbindungen	40
Bessere / getrennte / sicherere / breitere Radwege	38
Bessere Radwegebeschilderung / Beleuchtung	12
(LKW) Parkplätze abschaffen	12
Bessere / mehr / sichere Radabstellplätze schaffen	9
Verbot Radfahren auf Fußwegen	8
Mehr Rücksichtnahme durch Autofahrer	7
Bessere Ampelschaltungen / Vorrang für Radfahrer	7
Tempo 30 / Verkehrsberuhigung	6
Erlaubnis Radfahren auf Fußwegen	4
Mehr Polizeikontrollen (Geschwindigkeit, Parkraum)	3
Bike&Ride / MVG-Leihstationen erweitern	3
Dusch- und Umkleidekabinen am Arbeitssort	2
Radaufstellflächen an Ampeln	2
Mehr Rücksichtnahme durch andere Radfahrer	2

Der wesentliche Hinderungsgrund ist die Distanz zum Arbeitsplatz. Ein weiterer wesentlicher Faktor ist jedoch das Fehlen von sicheren und attraktiven Verbindungen.

„Was müsste verbessert werden, damit Sie mit dem Fahrrad oder E-Bike / Pedelec zur Arbeit fahren?“

Basis=Nur Befragte, die weder im Sommer noch im Winter Fahrrad / E-Bike nutzen (ohne Antwortvorgaben), n=151

Nennungen	Häufigkeit
Strecke ist zu weit / Fahrt dauert zu lange	61
Bessere /getrennte / sichere / breitere Radwege	19
Radwegenetz ausbauen / zusätzliche Radwege	16
ÖV ausbauen / Radmitnahme / Bike&Ride ermöglichen	
Nichts / fahre generell kein Rad	12
Radschnellwege / Fahrradstraßen /direktere (kreuzungsfreie) Radverbindungen	10
Bessere / mehr / sichere Radabstellplätze schaffen	7
Personen / Tiere / Gegenstände müssen mit Auto transportiert werden	7
Finanzielle Anreize beim Fahrrad- /E-Bike-Kauf durch Arbeitgeber	6
Dusch- und Umkleidemöglichkeiten am Arbeitsplatz	5
„Besseres Wetter“	5
Günstigere Fahrräder / E-Bikes	4

Auch bei den genannten Problembereichen sind die Verfügbarkeit und die Sicherheit von geeigneten Radrouten das zentrale Thema.

„Bitte nennen Sie uns Problembereiche auf Ihrem Arbeitsweg. Was stört Sie besonders?“

Nennungen	Häufigkeit
Fahrrad	
Fehlende Radwege	24
Gefahren für Radfahrende	14
schlechter Zustand Radwege	10
fehlender Winterdienst Radwege	4
schlechte Beleuchtung Radwege	4
schlechte Radfahrerampelschaltung	2
Ausfall MVG-Räder bei Schnee	1
blockierte Radwege	1
dreckige Radwege	1
fehlende Markierung Radwege	1
fehlende Radwege im Grünen	1
fehlende Überdachung Radabstellmöglichkeiten	1
zu wenige Radabstellmöglichkeiten	1

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

Bei den Wünschen geht es vorrangig um ergänzende Radwege. Nicht befestigte Radrouten sollen ausgebaut werden.

„Haben sie möglichst konkrete Verbesserungsvorschläge zum Thema Mobilität auf dem Arbeitsweg?“

Nennungen	Häufigkeit
Fahrrad	
mehr Radwege	36
Radwege befestigen	12
Jobrad anbieten	4
breitere Radwege	3
Radwege Winterdienst verbessern	2
mehr Schnellradwege	2
mehr Bikesharing	1
mehr Radabstellplätze	1
Radabstellplätze überdachen	1
Radwege beleuchten	1

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

Befragung der Unternehmen

Mehr als jedes Dritte Unternehmen fördert bereits die Nutzung des Radverkehrs. Zwei Drittel der Betriebe verfügen über Fahrradabstellanlagen, etwa die Hälfte über Duschen und Umkleidemöglichkeiten. 40% fördern auch die Anschaffung von Rädern. Etwa jedes fünfte Unternehmen stellt Ladeinfrastruktur für Pedelecs / e-Bikes bereit.

Die Unternehmen weisen auf gefährliche Strecken und fehlende Radrouten hin. Wenn der Radverkehr auf der Straße geführt wird, sollte Tempo 30 gelten. Einzelne Unternehmen wünschen sich weitere Fahrradvermietstationen.

Handlungsbedarf wird bei folgenden Punkten gesehen:

- Direkte Radwegeverbindungen /Radschnellweg (nach München)
- (Aus)Bau von Radwegen
- Gefahren durch Lkw-Verkehr in Garching-Hochbrück, B471
- Lademöglichkeit E-Bikes
- Mehr (überdachte) Fahrradabstellplätze bei den Betrieben

Ziele aus dem Workshop

Zu den Stärken des Radverkehrs in Garching zählen Mitglieder des Stadtrats die neuen Fahrradabstellanlagen am Werner-Heisenberg-Gymnasium, den guten Zustand der Radwege, das Radverkehrsnetz insgesamt und den kommenden Radschnellweg.

Doch es werden von Stadtratsmitgliedern auch einige Schwächen gesehen:

- Schlechter Zustand der Radwege
- Beidseitiger Radweg in Richtung Dirnismaning fehlt, Fahrradstreifen sehr gefährlich
- Radverkehrswege auf der Nord-Süd-Achse in Garching ausbaufähig
- Mäandernde Führung des Radschnellweges
- Gefahrenstellen für den Radverkehr wie die Fahrradunterführung an der B471, fehlende Fahrradstraße am Prof. Angermaier-Ring
- Verschiedene Gruppen von Radfahrenden (schnell vs. langsam) sind oft untereinander problematisch.

Dabei wird deutlich, dass der Zustand der Radwege von den Stadtratsmitgliedern sehr unterschiedlich bewertet wird.

Bei den Zielen wurden folgende Punkte genannt:

- Ausbau der Radwege bzw. des Wegenetzes
- Sicheres Umfeld in der Ortsdurchfahrt
- Tangentialverbindungen für den Radverkehr
- Beidseitiger Radweg an der B11 in Richtung München

Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen gehören

- Durchgehender Radweg / Schutzstreifen Dirnismaning – Dietersheim bzw.
- Beidseitiger Radweg Stadt Garching – München und
- Ausbau der Radunterführung B471 (Isarauen).

Der Radverkehr erhielt von den Stadträten eine sehr hohe Priorität (Platz 2).

Mögliche Fördermitteltöpfe

Für die Förderung des Radverkehrs gibt es auf den Ebenen des Landes und des Bundes eine ganze Reihe von Förderprogrammen.

Über das Kommunale Sonderbaulastprogramm des Freistaats Bayern können u.a. Radwege an Staatsstraßen, der Bau von Radschnellwegen und der Ausbau von öffentlichen Feld- und Waldwegen für den überörtlichen Radverkehr gefördert werden.

Im Rahmen eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes können auch Maßnahmen für den Radverkehr durch die Städtebauförderung des Freistaates Bayern unterstützt werden.

Auf Bundesebene werden über die Kommunalrichtlinie Maßnahmen für den fließenden und den ruhenden Radverkehr sowie für Wegweisung und Signalisierung mitfinanziert. Auch Radverkehrskonzepte können darüber gefördert werden.

Weitere Optionen der Bundesförderung sind:

- Bike+Ride-Offensive (Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen)
- Förderung von Modellvorhaben für den Radverkehr (u.a. Fahrradbrücken, Unterführungen, automatische Fahrradparkhäuser, fahrradgerechte Kreuzungen, urbane und quartiersbezogene Konzepte und Maßnahmen)
- Nationaler Radverkehrsplan – Nicht investive Maßnahmen (insbesondere Gewinnung neuer Gruppen für den Radverkehr)

Beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ hat die Stadt Garching bereits einmal erfolgreich teilgenommen und eine hohe Summe an Fördermitteln erhalten. Ggf. könnte hier ein Nachfolgeprojekt angestoßen werden.

Kurzes Fazit und nächste Schritte

Mit einem Anteil von 24% liegt der Anteil des Radverkehrs am Modal Split für eine Kommune im Münchner Umland bereits relativ hoch. Der Wert der Landeshauptstadt München liegt nach den Daten der Erhebung MiD aus dem Jahr 2017 deutlich geringer (18%).

Dem gegenüber steht eine relativ schlechte Bewertung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr durch die Bürger:innen. Die Gründe für diese Einschätzung sind vermutlich vielschichtig. Nach einer subjektiven Einschätzung des Gutachters sind vor allen Dingen folgende Punkte ausschlaggebend:

- Ein latentes Unsicherheitsgefühl im Mischverkehr mit dem MIV, insbesondere im Stadtzentrum an der Münchner Straße, im Gewerbegebiet Hochbrück / Business Campus und in Dirnismaning.
- Eine hohe Erwartungshaltung an die Rahmenbedingungen für den Radverkehr an die Stadt Garching, die sich stark für den Klimaschutz und eine nachhaltige Mobilität engagieren will.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass der Stadtrat die Defizite beim Radverkehr deutlich geringer einschätzt und vor allen Dingen punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung als notwendig erachtet.

Bei den Mitarbeitenden der Garchinger Betriebe ist die Einschätzung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr ebenfalls eher kritisch. Die Unternehmen äußern sich kaum zum Radverkehr, setzen aber durchaus eigene Maßnahmen zur Radverkehrsförderung um.

Das Radverkehrskonzept ist inzwischen 15 Jahre alt und sollte aktualisiert werden, sobald es die Kapazitäten der Verwaltung zulassen. Für solche Teilkonzepte können häufig Fördermittel akquiriert werden. Auch für den Radverkehr sollten sich aus den offenen Fragen aus den verschiedenen Befragungen konkrete Maßnahmen ableiten lassen, die sich zum Teil auch zeitnah und mit geringem Aufwand umsetzen lassen.

2.4 ÖPNV

Mit den drei Haltestellen der U6 hat die Stadt Garching ein Alleinstellungsmerkmal unter den Kommunen des Münchner Umlands. Aktuell werden etwa 13% der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Vorhandene Gutachten und Planungen

Nachdem die Planungshoheit für den ÖPNV beim Aufgabenträger bzw. beim MVV liegt, ist der Gestaltungsspielraum der Kommune begrenzt. Daher haben die Planungen aus der Aktualisierung des Klimaschutzkonzeptes eher den Charakter von Ideen, die an diese Institutionen gerichtet sind. Genannt werden dort:

- Kostenloses Busfahren innerhalb der Ortschaft mit dem Stadtbus (ohne aufwendiges Antragsverfahren auf Kostenerstattung)
- Eingliederung Garchings in die M-Zone des MVV Geltungsbereichs
- Verbesserung der Tangenten zwischen den einzelnen Ortschaften, um den Pendlerverkehr zu reduzieren
- Einrichtung von eigenen Busspuren für die Expressbusse
- Verlängerung der U6 nach Neufahrn und Freising
- Ausbau des vorhandenen Schienenanschlusses im Gewerbegebiet Hochbrück

In den Einwendungen zum aktuellen Klimaschutzkonzept wurde allgemein die Optimierung des Buslinienetz gewünscht.

Konkreter sind die Planungen aus dem Interkommunalen Verkehrskonzept Raum München Nord, von denen zwei Teilprojekte Garching tangieren:

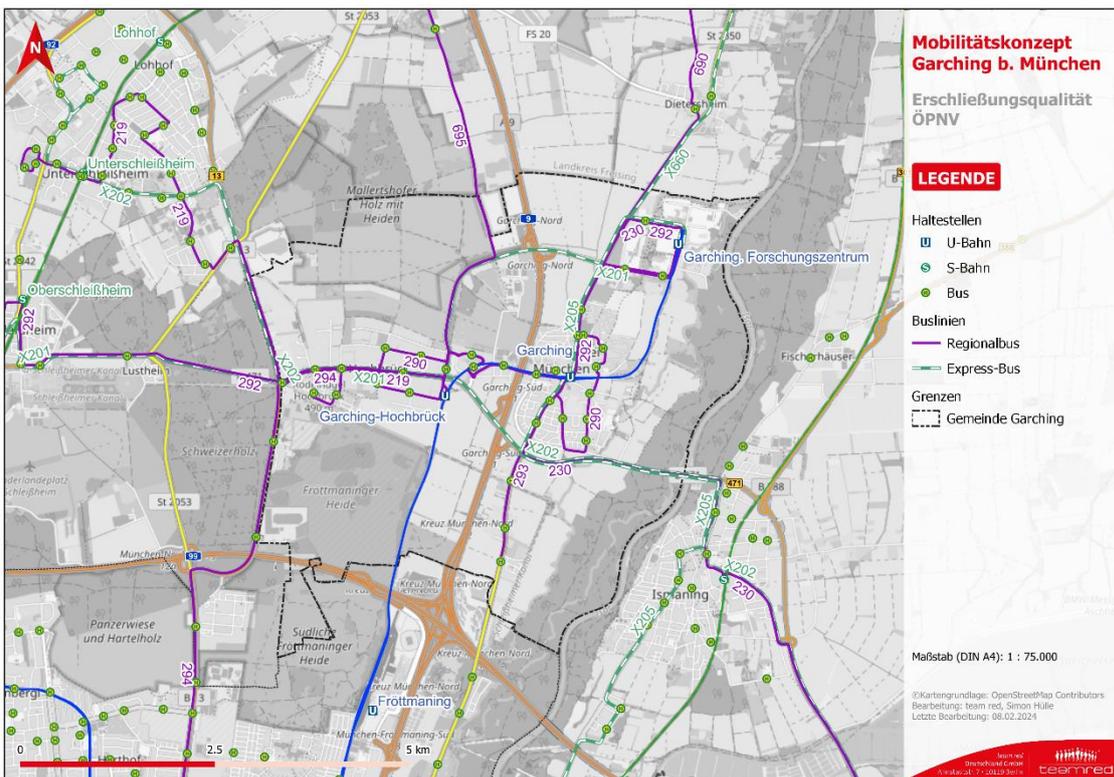
- Projekt 5 Schnellbus Allershausen – Fröttmaning
- Projekt 7 B471: Bevorrechtigung ÖV

Erreichbarkeitsanalyse

Garching ist (noch) die einzige Kommune außerhalb der Landeshauptstadt München mit eigenem U-Bahn-Anschluss. Diese verkehrt in den Hauptverkehrszeiten in einer Taktung von unter 10 Minuten, sonst besteht tagsüber ein 10-Minuten-Takt, in den Randstunden ein 20-Minuten-Takt.

Das Busangebot hat durchgehend eine geringere Taktung. Garching ist durch vier Express-Buslinien an die S-Bahn-Äste S1 und S8 angebunden. Seit Ende 2023 besteht die X205 Expresslinie vom Forschungszentrum über Garching-Stadt und Ismaning nach München-Arabbellapark (U4).

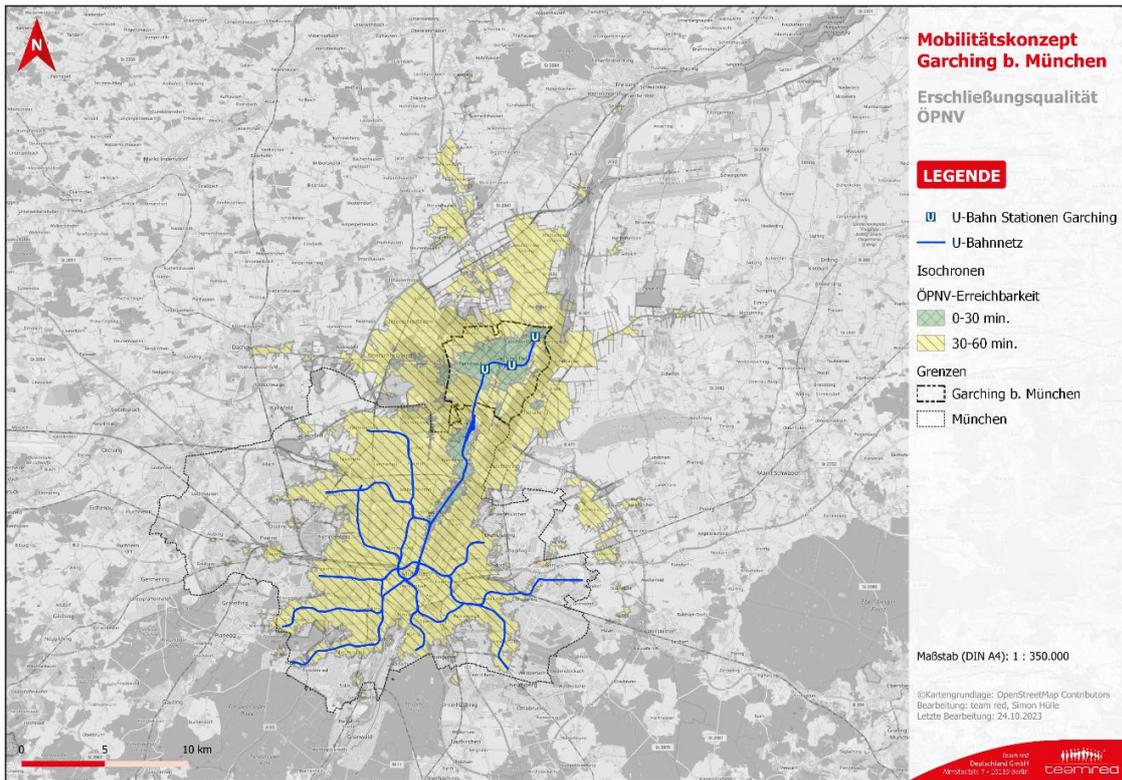
Darüber hinaus bestehen diverse Regionalbus-Verbindungen in die umliegenden Gemeinden.



Karte: team red, Openstreetmap Contributors

Auf dem Gemeindegebiet befinden sich 3 Haltepunkte der U-Bahn, die einen substantiellen Einfluss auf die Erreichbarkeit per ÖPNV haben, insbesondere auf die Verbindungen in Richtung Forschungszentrum und in die Landeshauptstadt München. Der Knotenpunkt Münchner Freiheit lässt sich beispielsweise in weniger als 30 Minuten per U-Bahn erreichen. Das Münchner Stadtgebiet liegt fast vollständig innerhalb einer Fahrzeit von 60 Minuten.

Das Stadtgebiet Freising lässt sich mit den Expressbussen in etwa 30 Minuten erreichen.



Karte: team red, Openstreetmap Contributors

Befragung der Bürger:innen

41% der Garchinger:innen verfügen über eine Zeitkarte für den ÖPNV (29% 49 Euro – Ticket, 12 % andere).

Die Verbesserungsvorschläge der Bürger:innen beziehen sich auf eine höhere Taktung, einen Ausbau des Busliniennetzes und ein größeres Angebot in den Nachtstunden. Günstigere Tarife waren ebenfalls eine häufig genannte Forderung.

„Möchten Sie uns abschließend noch konkrete Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen zum Thema Mobilität in Garching mitteilen? Was ist für Sie wichtig?“

Nennungen ÖPNV	Anzahl
ÖPNV Taktung erhöhen (davon 22 U-Bahn)	33
Buslinien ausbauen und effizienter gestalten	28
ÖPNV nachts mehr anbieten (davon 20 U-Bahn)	26
ÖPNV günstiger (davon 7 U-Bahn)	18
Busse verkleinern	12
ÖPNV Zuverlässigkeit erhöhen (davon 5 U-Bahn)	10
Anbindung nach Norden verbessern	9
E-Busse einführen	7
ÖPNV wochenends/feiertags mehr anbieten (davon 2 U-Bahn)	3
leere Busse abschaffen	3
Anbindung an Flughafen verbessern	3
Haltestellen verbessern	3
Bushalt auf Aufforderung anbieten (vgl. Paris)	1
Zone M1 bis Forschungszentrum erweitern	1
Anschluss S8 verbessern	1

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

Der Wunsch nach kleineren Bussen dürfte sich darauf beziehen, dass in den Nebenzeiten große Busse schlecht ausgelastet sind. Da die großen Kapazitäten aber für die Hauptverkehrszeiten benötigt werden, insbesondere für den Schülerverkehr, müsste dafür ein zusätzlicher Fuhrpark beschafft werden.

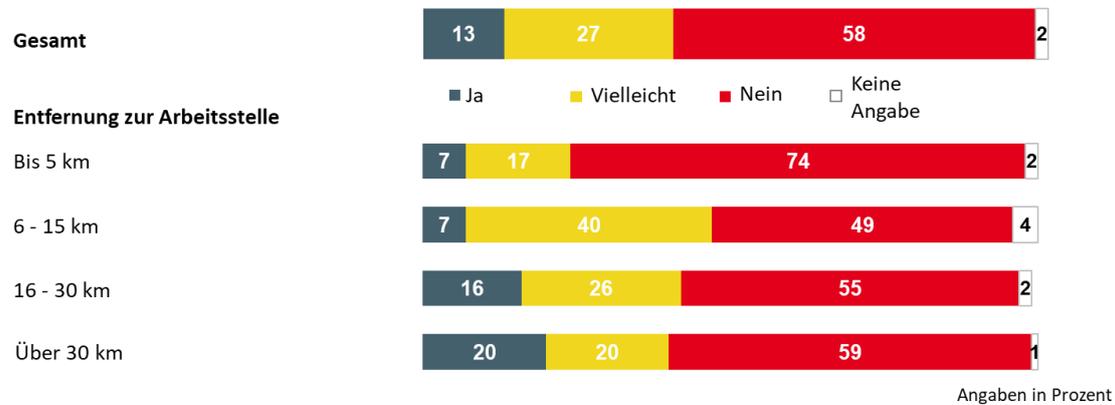
Befragung der Mitarbeiter:innen

39% der Befragten besitzen eine Zeitkarte (36% davon ein 49-Euro-Ticket).

Von den Mitarbeiter:innen, die bisher nicht den ÖPNV für den Weg zur Arbeit nutzen, könnten sich etwa 40% sicher oder vielleicht vorstellen, den Arbeitsweg mit diesem Verkehrsmittel zurückzulegen.

„Würde die Nutzung von Bus und Bahn für eine Teilstrecke oder für Ihren kompletten Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?“

Basis=Nur Befragte, die weder im Sommer noch im Winter Bus bzw. Bahn nutzen, n=300



Damit der ÖPNV häufiger genutzt wird, müssten vor allen Dingen bessere / direktere Verbindungen, kürzere Fahrzeiten, eine höhere Zuverlässigkeit und eine bessere Taktung realisiert werden.

„Was müsste verbessert werden, damit Sie Sie (noch häufiger) mit Bus und Bahn zur Arbeit fahren?“

Nennungen	Häufigkeit
Bessere / direktere Verbindungen (kein Umsteigen)	63
Kürzere Fahrtdauer	62
Höhere Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit / weniger Streiks	57
Bessere Taktung	48
Bessere Busverbindungen (v.a. nach G-Hochbrück)	24
Bessere Anbindung Wohnort / Arbeitsort allgemein	22
Günstigere Preise / Beibehaltung D-Ticket	16
Mehr / bessere Umsteigemöglichkeiten	13
Weniger überfüllte U-Bahnen (v.a. bei Fußballspielen)	10
Sichere Fußwege / Überquerungen ab Haltestellen	9
Extra Busspur / Expressbusse	8
Mehr Sicherheit und Sauberkeit	8
Ring-Busliniennetz / Ring-S-Bahn	6
Ausbau ÖV allgemein	6

Basis=Nur Befragte, die seltener als (fast) täglich ÖPNV nutzen (ohne Antwortvorgaben), n=266

Als Problembereiche standen eine lange Fahrtdauer / zu viele Umstiege, die überlastete U-Bahn die schlechte Anbindung allgemein und die fehlende Zuverlässigkeit auf den ersten Plätzen.

„Bitte nennen Sie uns Problembereiche auf Ihrem Arbeitsweg. Was stört Sie besonders?“

Nennungen	Häufigkeit
ÖV	
zu lange Fahrtdauer/zu viele Umstiege	39
Überlastung U-Bahn	28
mangelnde Anbindungen (davon mangelnde Anbindung Flughafen: 6)	22
Verspätungen U-Bahn	15
temporäre Einschränkungen/Ausfälle U-Bahn	11
schlechte Taktung Bus	11
Verspätungen allgemein	8
Verspätungen S-Bahn	8
schlechte Taktung U-Bahn	7
Verspätung Bus	6
fehlende Alternativmöglichkeiten	4
Ausfälle durch Streiks	3
ungünstige Platzierung der Bushaltestellen	3
zu hohe Preise	2
mangelnde Informationen U-Bahn	2
Überlastung Bus	2
zu kleine/zu enge Haltestellen	2

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV bezogen sich am häufigsten auf den Ausbau des Netzes allgemein, eine bessere Taktung und eine höhere Zuverlässigkeit.

„Haben sie möglichst konkrete Verbesserungsvorschläge zum Thema Mobilität auf dem Arbeitsweg?“

Nennungen	Häufigkeit
ÖV	
öffentliches Netz ausbauen	53
Taktung verbessern	32
Zuverlässigkeit verbessern	19
günstigere Tickets	10
Anbindung Flughafen schaffen	5
Bus als Alternative zur U-Bahn schaffen	3
(gemeinsame) Werksbusse einführen	3
Extra-Busspur schaffen	2
Beleuchtung Haltestellen verbessern	1
digitale Anzeigen an Haltestellen	1
Kommunikation Ausfälle verbessern	1
Barrierefreiheit schaffen	1

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

18% der Teilnehmenden würden einen Werksbus nutzen, 32% vielleicht.

Befragung der Unternehmen

Zwei Drittel der Betriebe bewerten die Erreichbarkeit der Standorte in Garching mit dem ÖV als sehr gut oder gut. Jobtickets werden bisher von jedem zehnten Betrieb angeboten, rund ein Drittel ist grundsätzlich an einer Einführung interessiert. Nur wenige Unternehmen haben Interesse an einem Werksbus-

Als Problembereiche des ÖPNV wurden von den Unternehmen folgende Themen genannt:

- Fehlendes ÖV-Angebot insgesamt
- Direktere Verbindungen
- Fehlende Busverbindungen
- Geringe Taktichte (z.B. Dirnismaning)

Entsprechend wurden folgende Handlungsbedarfe formuliert:

- Bessere Anbindung allgemein
- Flughafenanbindung verbessern
- Umlandanbindung verbessern
- Busverbindung Garching – Studentenstadt mit Halt Dirnismaning
- Busverbindung Neufahrn – Garching
- Bessere Anbindung an U-Bahn
- Bessere Anbindung Garching – Garching/Hochbrück
- Haltestellendichte erhöhen (abseits der Hauptroute, im Gewerbegebiet)
- Querverbindung S-Bahn / U-Bahn, Ringshuttle
- Verdichtung Taktzeiten, vor allem bei den Bussen
- Zuverlässigkeit des ÖPNV erhöhen
- Fahrradstationen (Bike & Ride) ausbauen

Ergänzend gab es folgende Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV:

- Taktung erhöhen
- Express-U6 einrichten
- Busverbindungen ausbauen (innerorts / zu Nachbargemeinden / auf Nebenstrecken)
- Jobticket anbieten

Ziele aus dem Workshop

Die drei U-Bahnhaltestellen und ein breites Angebot an (überregionalen) Buslinien gehören nach Ansicht der Stadtratsmitglieder zu den Stärken der Mobilität in Garching.

Zu den Schwächen gehört, dass die Busse häufig nicht gut ausgelastet sind. Zudem fehlen durchgängige Buslinien in Richtung München.

Folgende Punkte wurden als Ziele für den ÖPNV formuliert, wobei hier die Grenze zwischen Zielen und Maßnahmen fließend sind:

- Günstigere ÖPNV-Tickets (Einzelfahrten nach München für 1 €)
- Nutzerfreundliches ÖPNV-System
- Übersichtliches Tarifsysteem
- Lücke im Bussystem zwischen Stadt Garching und LH München schließen
- Anbindung Flughafen verbessern
- Vorbereitung autonome Fahrzeuge / führerlose Busse und Taxen

Bei der Priorisierung der Ziele wurde der ÖPNV auf Platz 4 gesetzt. Ein wesentlicher Punkt war dabei die Einführung günstigerer Einzelfahrscheine in Richtung München.

Mögliche Fördermitteltöpfe

Die Finanzierung des ÖPNV wird über die Aufgabenträger organisiert, daher richten sich nur wenige Fördertöpfe in diesem Zusammenhang an Kommunen. Ausnahmen bilden die Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und anderen Verkehrsträgern (siehe auch Kapitel Fußverkehr und Radverkehr) sowie die Möglichkeiten zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen, z.B. über das Kommunale Sonderbaulastprogramm.

Weitere Optionen gibt es möglicherweise über Innovationsprojekte (Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme oder Anschub von On-Demand-Pilotprojekten) sowie eine mögliche Förderung von Bürgerbusprojekten durch den Freistaat Bayern, die jedoch alle in Kooperation mit dem MVV bzw. dem Auftraggeber umgesetzt werden müssten.

Kurzes Fazit und nächste Schritte

Garching verfügt mit dem U-Bahn-Anschluss und einem umfangreichen Busangebot über ein ungewöhnlich gutes ÖPNV-Angebot für eine Kommune im Münchner Umland. Wobei es auch hier unterschiedliche Qualitätsniveaus im Ortsgebiet gibt, beispielsweise ist das Angebot in den peripheren Teilen des Gewerbegebietes Hochbrück oder in Dirnismaning schlechter als in anderen Ortsteilen.

Die Koordination des ÖPNV liegt bei den Aufgabenträgern und beim MVV, daher sollte die Stadt Garching die Verbesserungsvorschläge und Kritikpunkte aus der Bestandsaufnahme in den entsprechenden Gremien einbringen. Über diesen Weg kann die Stadt sich auch in Pilotprojekte zum ÖPNV der Zukunft einbringen und als Versuchsfeld dienen.

Selbst aktiv kann die Stadt in Bezug auf die Bushaltestellen werden, z.B. durch eine Weiterentwicklung des Bike + Ride, den Aufbau weiterer Mobilitätsstationen, die Ausstattung der Haltestellen (Überdachung, Beschilderung, Sitzmöglichkeiten) und deren barrierefreie Zugänglichkeit.

Dies kann kontinuierlich erfolgen, ein eigenständiges ÖPNV-Konzept wird als nicht zielführend erachtet, da es weitestgehend deckungsgleich mit dem Nahverkehrsplanungen auf übergeordneter Ebene wäre.

Aus den Antworten aus den Befragungen könnte man ableiten, dass Vielen das Busangebot (Verbindungen, Taktungen etc.) nicht geläufig ist. Daher sollte gemeinsam mit dem MVV und ggf. weiteren Akteuren geprüft werden, wie man das Angebot besser kommunizieren kann.

2.5 MIV und ruhender Pkw-Verkehr

Das Stadtgebiet Garchings ist stark geprägt durch die überregionalen Straßenverbindungen, insbesondere die A9 und die B471. Die Garchinger:innen selbst legen etwa ein Drittel ihrer Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurück, davon 25% als Fahrer:innen und 7% als Mit-Fahrer:innen.

Vorhandene Gutachten und Planungen

Nach der Gemeindestatistik des Bayerischen Landesamtes sind in Garching im Jahr 2022 17.737 Pkw gemeldet (ohne Krafträder, Landwirtschaftliche Fahrzeuge etc.). Gewerblich angemeldete Fahrzeuge sind darin enthalten. Bei etwa 9.589 Wohneinheiten ergäbe sich ein durchschnittlicher Bestand von 1,85 Pkw pro Wohneinheit. Nach den Ergebnissen der repräsentativen Bürgerbefragung sind es jedoch nur 1,4 Pkw pro Wohneinheit (inkl. Firmenfahrzeuge, die in einem anderen Ort gemeldet sind). Dies zeigt, dass viele Fahrzeuge auf die Garchinger Unternehmen angemeldet sind.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Garching aus dem Jahr 2021 differenziert stark nach Wohnungsgrößen:

- 1 Aufenthaltsraum bis 50 qm: 1 Stellplatz
- 1 Aufenthaltsraum über 50 qm: 2 Stellplätze
- 2 Aufenthaltsräume bis 65 qm: 1 Stellplatz
- 2 Aufenthaltsräume über 65 qm: 2 Stellplätze
- 3 Aufenthaltsräume und mehr: 2 Stellplätze

Hinzu kommt bei Mehrfamilienhäusern ab 6 Wohneinheiten 1 Besucherstellplatz pro 6 Wohneinheiten.

Für Einfamilienhäuser (auch Doppelhäuser und Reihenhäuser) müssen grundsätzlich 2 Stellplätze errichtet werden. Im geförderten Wohnungsbau gilt grundsätzlich ein Stellplatz pro Wohneinheit.

Die Anzahl der geforderten Stellplätze reduziert sich für wohngenutzte und gewerbliche Anlagen um bis zu 75%, wenn die Entfernung in einem Radius zu einer U-Bahn-Haltestelle von 300m für Wohnen und 600 m für Gewerbe liegt. Durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept kann die Anzahl der Stellplätze ebenfalls um bis zu 25% reduziert werden.

Weitere Regelungen der Stellplatzsatzung:

- Bei mehr als 5 zu schaffenden Kfz-Stellplätzen sind diese für Elektroladestationen vorzurüsten
- Werden Stellplätze nicht durch den Bauträger errichtet, kann diese Verpflichtung für € 12.000 / Stellplatz an die Stadt Garching abgetreten werden (Ablöse)

In der Aktualisierung des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Garching aus dem Jahr 2024 wurde das Ziel formuliert, den MIV zu reduzieren und Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern.

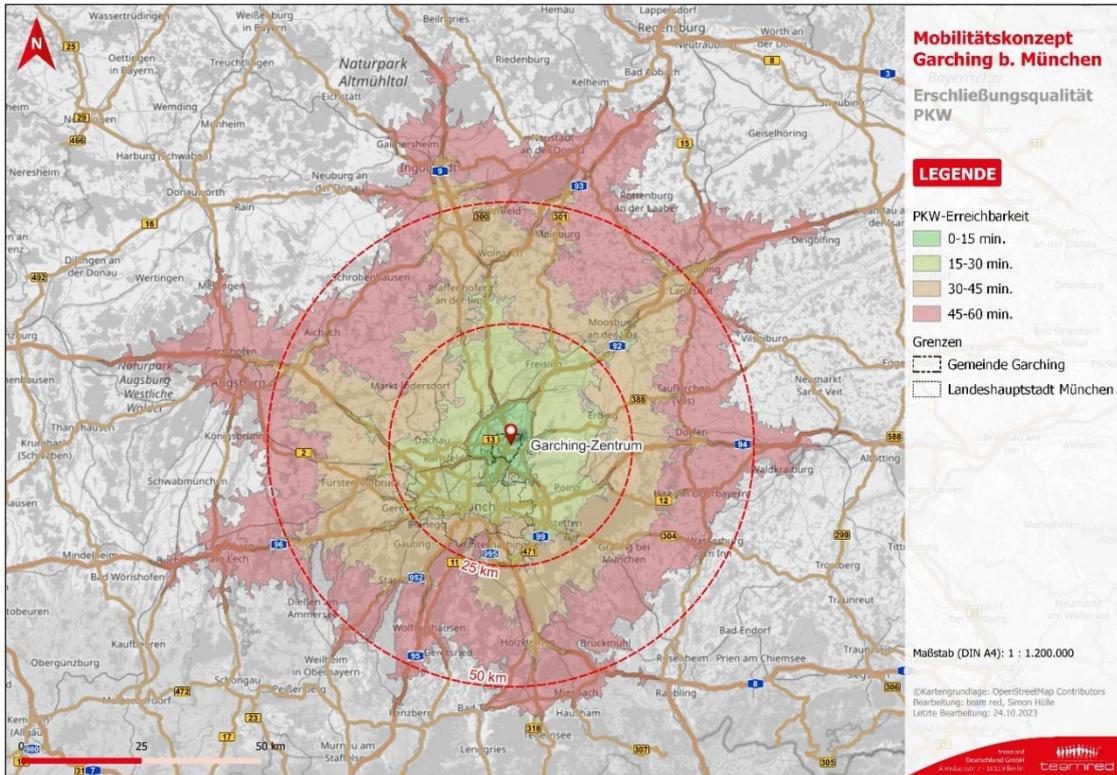
In den Einwendungen zum aktuellen Klimaschutzkonzept wurden folgende Punkte formuliert:

- Ruhenden Verkehr ordnen (zugeparkte Straßen, Wohnmobile etc.)
- Parkraummanagement / kostenpflichtiges Parken einführen
- Stellplätze für Lieferverkehr, Pflegedienste etc. schaffen
- Stellplätze für Lkw mit entsprechender Infrastruktur schaffen

Im Interkommunalen Verkehrskonzept Raum München Nord ist die Stadt Garching mit dem Projekt 9 am Regionalen Parkraummanagement beteiligt.

Erreichbarkeitsanalyse

Die Stadt Garching unterliegt einem starken Einfluss durch das überregionale Straßennetz (A9, B471).



Karte: team red, Openstreetmap Contributors

Über die A9 besteht ein guter Anschluss an die Autobahnen A92 (Deggendorf), A93 (Regensburg) und A94 (Passau) sowie via dem Autobahnring A99 an die A8 (Stuttgart/Salzburg).

In den Nebenzeiten sind weite Teile des Münchner Stadtgebiets sowie der Landkreise München/Freising/Erding und Dachau innerhalb von 30 Minuten mit dem PKW erreichbar. In den Hauptverkehrszeiten ist das Straßennetz der Region jedoch regelmäßig überlastet, sodass sich die Fahrtzeiten zum Teil erheblich verlängern.

Befragung der Bürger:innen

90% der Befragten Garchinger Bürger:innen besitzen einen Führerschein, 76% haben jederzeit einen Pkw zur Verfügung. Im Schnitt haben die Garchinger:innen pro Haushalt 1,4 Pkw (inkl. Firmen- und Dienstwagen).

Die Parkmöglichkeiten für Pkw im Ortsteil Hochbrück werden deutlich schlechter bewertet, als im Hauptort (3,6 zu 3,1).

16% der Garchinger:innen beabsichtigen ihre Pkw-Nutzung zu verringern. 30 % würden gerne verringern, sehen aber keine Möglichkeit dafür. Als häufigste Alternativen werden Fahrrad, ÖPNV, Pedelecs und Car-Sharing genannt.

41% sind mit der kommunalen Verkehrsüberwachung des fließenden Verkehrs sehr zufrieden oder zufrieden. 13% sind eher unzufrieden, 4% sehr unzufrieden.

Beim ruhenden Verkehr sind 7% sehr zufrieden, 26% eher zufrieden, aber auch 12% eher unzufrieden und 8% sehr unzufrieden.

Bei den Verbesserungsvorschlägen für den MIV wurden die Einführung von Tempo 30, mehr Geschwindigkeitskontrollen und mehr Ladesäulen an geeigneten Stellen am häufigsten genannt. Ungewöhnlich ist die mehrfache Erwähnung von rücksichtslosem Verhalten durch Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.

„Möchten Sie uns abschließend noch konkrete Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen zum Thema Mobilität in Garching mitteilen? Was ist für Sie wichtig?“

Nennungen MIV	Anzahl
Tempo 30 einführen	23
mehr Geschwindigkeitskontrollen	17
Ladesäulen an sinnvollen Stellen ausbauen	15
Gefahr durch rücksichtslose Radfahrer/Fußgänger	11
Car-Sharing anbieten (davon 2 E-Car-Sharing)	9
kein Tempo 30	8
Verkehrsfluss fördern	8
Kreisverkehre einführen	4
breitere Straßen	4
Ampeln reduzieren	3
Autovermietung anbieten	2
Schnellladesäulen einrichten	2
günstigere Ladesäulen	2
Fortführung Umgehungsstraße	1
Ampeln intelligent schalten	1
Ladesäulen nicht nur von MerGermany anbieten	1

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

In Bezug auf den ruhenden Verkehr wünscht man sich vor allen Dingen mehr Kontrolle des Parkens, das Verbot von „Dauerparkern“ und den Ausbau der Parkplätze.

„Möchten Sie uns abschließend noch konkrete Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen zum Thema Mobilität in Garching mitteilen? Was ist für Sie wichtig?“

Nennungen ruhender Verkehr	Anzahl
mehr Parkraumkontrolle (auch im Kreuzungsbereich/während Fußballspielen)	24
"Dauerparker" verbieten	16
Parkplätze ausbauen	12
Parkraum für Wohnmobile/LKW schaffen	6
Parkmöglichkeiten nicht reduzieren	3
Parkplatzverknappung	3
Parkraumbewirtschaftung einführen	1
kulantere Parkraumüberwachung	1
mehr Ladezonen schaffen	1

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

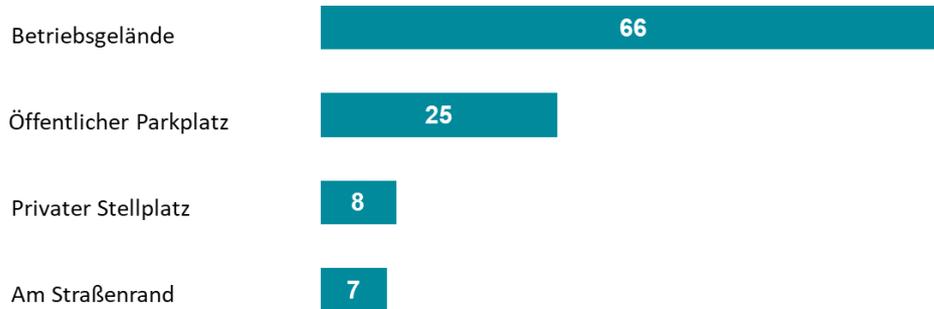
Im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern wurden jedoch relativ wenig Verbesserungsvorschläge und Kritikpunkte genannt.

Befragung der Mitarbeiter:innen

Die Mitarbeiter:innen der Garchinger Betriebe parken überwiegend (zwei Drittel) auf dem Betriebsgelände. Dabei gibt es deutliche Abweichungen zwischen dem Gewerbegebiet Hochbrück und den anderen Garchinger Standorten.

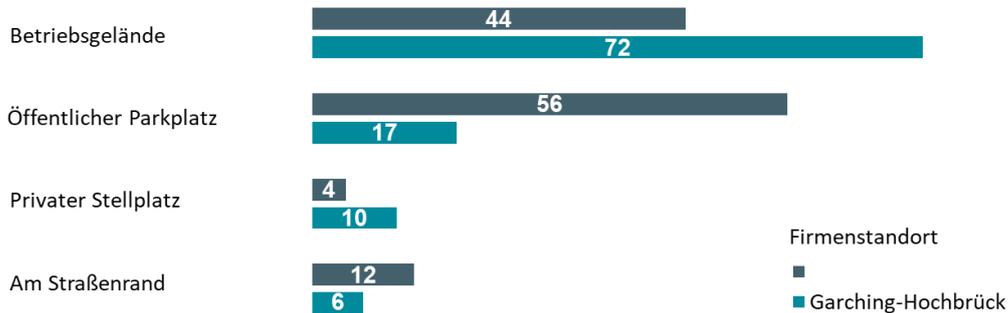
„Wenn Sie mit dem Pkw zur Arbeit kommen, wo parken Sie Ihr Fahrzeug in der Regel?“

Basis= nur Pkw-Nutzer, n=390, Mehrfachnennungen möglich



„Wenn Sie mit dem Pkw zur Arbeit kommen, wo parken Sie Ihr Fahrzeug in der Regel?“

Basis= nur Pkw-Nutzer, n=390, Mehrfachnennungen möglich



Angaben in Prozent

Für ca. 10% der Nutzenden ist der Stellplatz kostenpflichtig.

Die Mitarbeitenden nennen bei den Problembereichen mit großen Abstand das hohe Verkehrsaufkommen bzw. die vielen Verkehrsstaus als größtes Problem. Fehlende Parkplätze, Baustellen / Sperrungen etc. haben eine weitaus geringere Bedeutung, genauso wie zugeparkte Stellplätze für Pkw und Lkw.

„Bitte nennen Sie uns Problembereiche auf Ihrem Arbeitsweg. Was stört Sie besonders?“

Nennungen	Häufigkeit
MIV	
zu viel Verkehr/Stau	116
fehlende (kostenfreie, Langzeit-) Parkplätze	18
genervt durch Baustellen/Sperrungen	18
schlechter Zustand Straßen	15
schlechte Ampelschaltung	13
zu viele Engstellen	8
genervt durch 30er Zonen	6
genervt durch Ampeln	4
fehlender Winterdienst Straßen	3
zu viele LKW	2
dreckige Straßen	2

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

„Bitte nennen Sie uns Problembereiche auf Ihrem Arbeitsweg. Was stört Sie besonders?“

Nennungen	Häufigkeit
Allgemein / Sonstiges	
(unerlaubt) zugeparkt durch LKW	25
(unerlaubt) zugeparkt durch PKW	19
rücksichtslose Autofahrer	10
rücksichtslose LKW-Fahrer	8
gestört durch andere Verkehrsteilnehmer	6
aktuelle Verkehrsplanung zu autozentriert	4
zu viel Müll	4
Autolärm	2
zu viele Tempoüberschreitungen	1

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

Bei den Verbesserungsvorschlägen stehen mehr LKW-Parkplätze und klarer gekennzeichnete bzw. erweiterte Halteverbote und mehr Parkplätze vorne. Insgesamt gibt es jedoch nur relativ wenige Verbesserungsvorschläge.

„Haben sie möglichst konkrete Verbesserungsvorschläge zum Thema Mobilität auf dem Arbeitsweg?“

Nennungen	Häufigkeit
MIV	
mehr LKW-Parkplätze	12
Halteverbote klarer kennzeichnen/ausweiten	11
mehr Parkplätze	9
breitere Straßen	8
Ausbau Straßennetz	7
Straßen sanieren	6
mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen	6
mehr Kreisverkehre	4
Verkehrsfluss fördern	3
Einbahnstraßen einführen	3
Ampeln intelligent schalten	2
Fahrgemeinschaften anbieten	2
weniger Bahnübergänge	2

Basis=alle (ohne Antwortvorgaben)

Befragung der Unternehmen

Die Parkplatzsituation im Umfeld der Betriebe wird überwiegend als „überlastet“ erlebt. Firmen- und Kundenparkplätze sind „gut ausgelastet“, bei jedem sechsten Betrieb „überlastet“. Im Schnitt halten die Unternehmen 0,6 Parkplätze je Mitarbeiter vor. Rund jedem siebten Mitarbeitenden steht ein firmeneigener Pkw zur Verfügung (Dienstwagen bzw. Poolfahrzeug).

Als Problembereiche für den Autoverkehr wurden folgende Punkte genannt:

- Dichter Berufsverkehr / chaotische Verkehrssituation in Garching-Hochbrück
- Fehlende Ausweichstrecken bei Autobahnüberlastung
- Parkplatzsituation Innenstadt
- Zugeparkte Straßen / in zweiter Reihe parkende Lkw (v.a. Garching-Hochbrück)
- Straßenzustand (Schlaglöcher)
- Fehlende Ladeinfrastruktur
- Carsharing-Gebiet erweitern (ShareNow)

Entsprechend sieht man Handlungsbedarf bei folgenden Themen:

- Parkverbote, vor allem für Lkw, dauerparkende Nutzfahrzeuge, Anhänger auf öffentlichen Straßen
- Einrichtung von Anwohner-/Anliegerstraßen seitlich der Schleißheimer Straße
- Mehr öffentliche Parkplätze bereitstellen (Hauptort, Dirnismaning, Hochbrück) / großer öffentlicher Parkplatz im Zentrum
- Spezielle Parkplätze für Lkw mit Übernachtungsmöglichkeiten schaffen
- Parkraumüberwachung ausbauen / ausgewiesene Parkplätze werden fremdgenutzt / regelmäßige Entfernung abgemeldeter Fahrzeuge
- Lösung für Überlastung durch Besucher der Allianzarena

Als konkrete Verbesserungsvorschläge wurden folgende Punkte genannt:

- Lkw-Parkplätze auf Werksgelände von Speditionen ausbauen / zentraler Lkw-Parkplatz (mit Sanitäreinrichtungen)
- Parkplatzausbau Campus (Bau von Parkhäusern)
- Weitere Zufahrtsmöglichkeit zum Industriegebiet (keine Sackgasse auf Höhe Amazon)
- Ampelschaltungen bedarfsgerecht optimieren
- Halte-/Parkverbote (vor allem für Lkw) mit Überwachung durch Polizei
- Höchstparkdauer im Gewerbegebiet
- Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur
- Straßenausbesserung (v.a. Garching-Hochbrück)

Ziele aus dem Workshop

Bei dem Workshop mit den Stadtratsmitgliedern wurde in Bezug auf den MIV lediglich die gelungene Verkehrsberuhigung am Angerweg positiv hervorgehoben.

Erheblich umfangreicher ist die Liste an Schwächen:

- Stockender Verkehrsfluss des MIV
- Gefahrenstelle an der Post in Garching oder am Neuwirt
- Parkende Wohnmobile, Wohnanhänger, Lieferwagen u.ä. stören
- Zu wenig Kontrolle des ruhenden Verkehrs / Anwohner:innen und Lieferdienste parken oft mangelhaft / Großereignissen in der Allianzarena / fehlbelegte Garagen
- Fehlende Parkraumbewirtschaftung,
- Knotenpunkte im Zentrum der Stadt und in Hochbrück / Knotenpunkte müssten ertüchtigt werden
- Zu viel Schwerlastverkehr in der Stadt
- Fehlende Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum (z.B. zwischen Auweg und Augustiner)

Für den MIV wurden bei der Veranstaltung folgende Ziele formuliert:

- Sinnvolle Verkehrslenkung durch die Stadt
- Knotenpunkte an der B471 ertüchtigen
- Staatsstraße 2350 herabstufen
- Arbeitsgruppe Shared Space für den Bereich Maibaum / Neuwirt einrichten
- Lösungen für parkende Lkw in Hochbrück schaffen
- Durchgangsverkehr durch die Stadt verringern
- Lärmschutz / Tempolimit auf der Autobahn umsetzen
- Höhere Parkgebühren einführen / Parkraummanagement im gesamten Stadtgebiet
- Parkraummanagement mit Parklizenzen / Anwohnerparken und Parkzeitbegrenzungen einführen
- Parkverbot für Lkw und Wohnmobile im Stadtgebiet
- Fußballfans das Parken in der Stadt untersagen
- Parkraumnot in Hochbrück beheben
- Überwachung der Parkregeln intensivieren

Folgende Maßnahmen wurden im Zuge der Veranstaltung vorgeschlagen:

- Bessere Überwachung von Bau- und Straßenarbeiten
- Einbahnstraßen zur Verkehrsberuhigung
- Staatsstraße umlenken (Antrag bereits gestellt)
- Durchgangsverkehr von Norden soll durch einen Kreisel auf die Umgehungsstraße gelenkt werden.
- B471 alt soll herabgestuft und sinnvoll umgebaut werden.
- Beschilderung, um Durchgangsverkehr aus dem Ort zu halten
- Umgehungsstraße soll zu einer Kreis- oder Landstraße aufgewertet werden
- Bypass für Kreuzung Freisinger Straße und Autobahnzufahrt
- Freisinger Landstraße im Ortszentrum herabstufen
- Optimierung Verkehrssituation Einsteinstraße und Hüterweg
- Fehlplanungen an der Umgehungsstraße und der B471 sollen korrigiert werden.
- Verbesserung Kreuzung B13 / B471
- Einführung Parkraumbewirtschaftung
- Parkraummanagement am TUM-Campus
- Gebührenpflichtige Parklizenzen in Wohngebieten nur für Pkw.

Lösungen für den ruhenden Verkehr erhielten in dem Workshop die höchste Priorität. Dabei geht es insbesondere um Verbesserungen beim Parkraummanagement, die Einführung abgestufter Parklizenzen.

Auf Platz 3 wurde die Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum priorisiert. Die Ertüchtigung der Knotenpunkte an der B471 wurde auf Platz 7 gesetzt.

Mögliche Fördermitteltöpfe

Über das Kommunale Sonderbaulastprogramm kann die Umgestaltung von Kreuzungen zwischen Staatsstraßen und anderen Straßenkategorien unterstützt werden.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung können eventuell über die Städtebauförderung des Freistaates Bayern gefördert werden, sofern sie Teil eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes sind.

Förderprogramme, die sich explizit dem ruhenden Verkehr widmen, sind nicht bekannt. Eventuell ist es möglich innovative technische Lösungen zum Parkraummanagement durch das Programm „Digitalisierung Kommunaler Verkehrssysteme“ mit-finanzieren zu lassen.

Kurzes Fazit und nächste Schritte

Die Stadt Garching ist grundsätzlich sehr gut an das regionale Straßennetz angebunden, leidet aber erheblich unter den Überlastungserscheinungen zu den Hauptverkehrszeiten. Hierfür wird die Stadt Garching alleine keine Lösungen finden können.

Grundsätzlich muss bei Veränderungen im Straßennetz eine Balance zwischen verschiedenen Anforderungen wie Verbesserungen beim Verkehrsfluss, mehr Verkehrsberuhigung und Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund gefunden werden. Maßnahmen, die das Fahren mit dem PKW attraktiver machen (kurze Fahrzeiten, großzügiges Stellplatzangebot) sorgen auch für mehr Verkehrsaufkommen und konterkarieren damit andere Ziele.

Auffällig ist, dass Maßnahmen zum MIV bei den Stadtratsmitgliedern eine sehr hohe Priorität haben, der ruhende Verkehr steht sogar auf Platz 1. Diese hohe Bedeutung spiegeln sich in den Ergebnissen der Bürgerbefragung sowie der Befragung der Mitarbeitenden nicht wider. Bei den Unternehmen ist das Thema wiederum deutlich präsenter.

Für den fließenden Verkehr wird derzeit kein Bedarf für ein umfassendes Konzept zu bestehen. Die kritischen Bereiche sind der Stadt bekannt und wo möglich wird an Lösungen gearbeitet.

Für den ruhenden Verkehr fehlt eine Datengrundlage, mit der ein zukünftiges Parkraummanagement auf eine solide methodische Basis gestellt werden kann. Die Diskussion in Garching wird geprägt durch subjektive Eindrücke und eigene Erlebnisse. Eine Erhebung der Stellplatzkapazitäten und Auslastung der Stellplätze zu verschiedenen Zeiten kann hierfür die notwendigen Informationen liefern.

2.6 Sharing-Angebote und Mobilitätsstationen

Die Stadt Garching hat sich als Kommune aus dem Umland bereits sehr früh an dem Mietradsystem MVG Rad beteiligt und zahlreiche Mobilitätsstationen aufgebaut. In diesem Kapitel der Bestandsaufnahme werden diese und weitere Mobilitätsdienstleistungen beschrieben.

Vorhandene Gutachten und Planungen

Die erste Planung für die Mobilitätsstationen stammt aus dem Jahr 2017. Darin waren zunächst 7 Standorte im Stadtgebiet vorgesehen, davon 6 im Gewerbegebiet Garching Hochbrück. Die Umsetzung erfolgte im Rahmen des Projektes bike2business. Im weiteren Verlauf entstanden weitere Standorte im Stadtgebiet.

Derzeit wird das Netz an Mobilitätsstationen überarbeitet, u.a. als Konsequenz des MVG Rad – Relaunch, das 2025 anstehen wird. Gemeinsam mit dem Landratsamt hat die Stadt Garching 20 Standorte für Verleihstationen vorgesehen, die zusammen 80 Pedelecs und 80 Fahrräder anbieten.

Die Laufzeit des Projektes ist bis 2030 vorgesehen, mit einer Option bis 2032. Die Federführung für das Betriebsgebiet rund um Garching liegt in Zukunft beim MVV. Neben dem Landkreis München werden auch die Kreise Fürstfeldbruck, Dachau, Freising und Starnberg teilnehmen.

In der Aktualisierung des Klimaschutzkonzeptes im Jahr 2024 ist eine Förderung von Sharing-Projekten enthalten. Dabei sollen weitere Stellplätze für stationsbasiertes Car-Sharing ausgewiesen werden. In Neubaugebieten soll ein stationsbasiertes Car-Sharing-Angebot von Anfang an vorgesehen werden. Vorgeschlagen wird auch ein Verleihangebot für Lastenräder.

Erreichbarkeitsanalyse

Die Gemeinde Garching ist bereits Teil des Betriebsgebiets von MVG-Rad. Insgesamt gibt es 15 Standorte mit Verleihstationen, 3 davon befinden sich am Forschungszentrum.

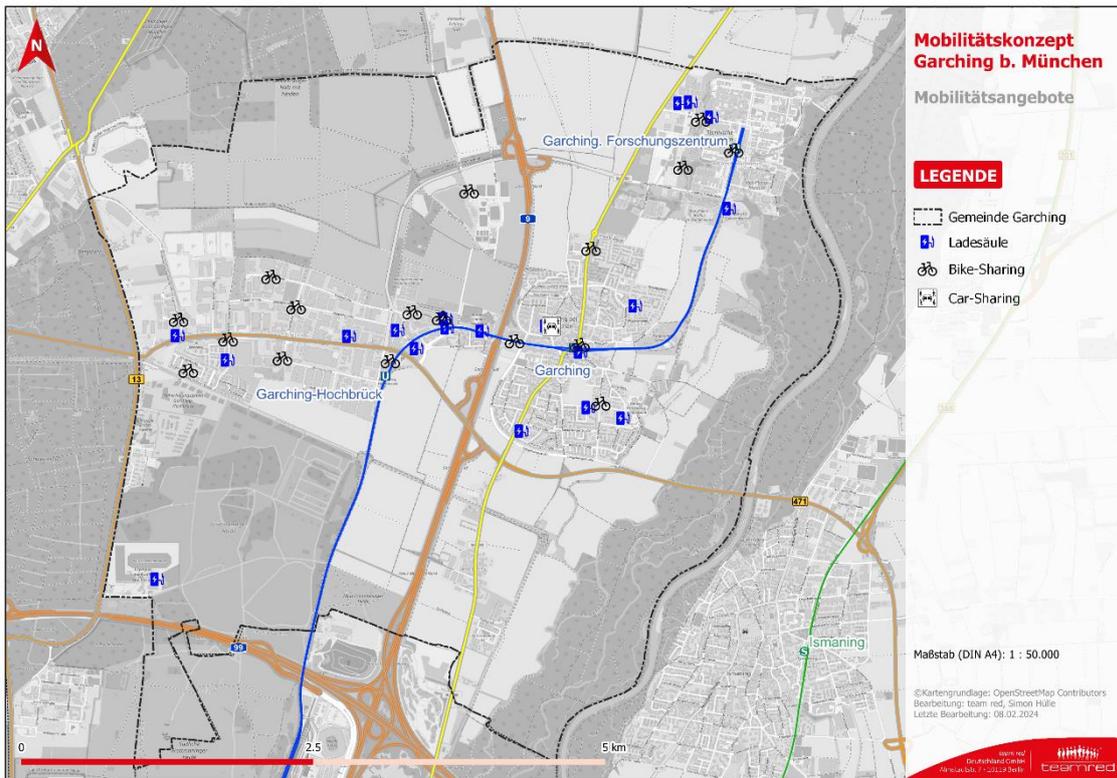
Im Stadtzentrum (Tiefgarage) besteht ein Car-Sharing Angebot von Stattauto München. Am Business Campus und im südlichen Gewerbegebiet Hochbrück gibt es „Inseln“ des Floating-Car-Sharing-Angebotes ShareNow.

Die Stadt Garching verfügt über drei Lastenräder, welche auch durch Bürger:innen gebucht werden können. Dieses Angebot ist derzeit aus technischen Gründen vorübergehend nicht aktiv.

Die NordAllianz hat ein kostenloses Lastenrad-Sharing eingeführt, bei dem Bürger:innen sich in ihrer Heimatgemeinde kostenlos per App ein Lastenrad für bis zu 48 Stunden ausleihen können. Ein Teil der NordAllianz-Kommunen hat dieses System bereits eingeführt, die Stadt Garching ist bisher noch nicht dabei.

Bezüglich e-Scooter ist die Stadt Garching aktuell mit der Firma TIER im Austausch, um in Garching zeitnah ein entsprechendes Angebot einzuführen, die hierfür vorgesehenen Abstellflächen sind bereits bestimmt. Aktuell wird eine Selbstverpflichtungserklärung durch TIER erarbeitet, um u.a. zu verhindern, dass die Fahrzeuge e-unkoordiniert „in der Gegend rumliegen“. Ein Probelauf soll voraussichtlich im Frühjahr 2025 starten, sofern der Stadtrat zustimmt.

Zahlreiche öffentliche Ladesäulen für Pkw sind bereits im Gemeindegebiet verfügbar. Für Fahrräder gibt es bisher keine öffentliche Ladeinfrastruktur.



Karte: team red, Openstreetmap Contributors

Befragung der Bürger:innen

1% der Garchinger:innen nutzt bereits Car-Sharing. 16% können sich die Nutzung auf jeden Fall vorstellen 30% eventuell. Leih-e-Scooter würden 8% auf jeden Fall nutzen, 24% eventuell.

Befragung der Mitarbeiter:innen

5% der Mitarbeiter:innen nutzen bereits eine Fahrgemeinschaft für den Weg zur Arbeit. 12 % könnten sich dies auf jeden Fall vorstellen, weitere 25% vielleicht. Ein wesentlicher Anreiz für Fahrgemeinschaften wäre eine Mobilitätsgarantie, die eine Lösung anbietet, wenn die vereinbarte Fahrgemeinschaft ausfällt.

„Würde eine Fahrgemeinschaft für Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?“

Basis=alle, n=541



„Welche der nachfolgenden Garantien könnten dazu führen, dass Sie eine Fahrgemeinschaft nutzen?“

Basis=Nur Befragte, für die eine Fahrgemeinschaft vielleicht/nicht in Frage käme, n=436, Mehrfachnennungen möglich



Bei den Verbesserungsvorschlägen wurden vereinzelt weitere Sharing-Angebote bzw. e-Scooter-Sharing genannt.

Befragung der Unternehmen

Eine Förderung der Nutzung von MVG-Leihrädern fand bislang nicht statt. Bei den Verbesserungsvorschlägen wurden weitere Angebote der Mikromobilität am Forschungscampus vorgeschlagen.

Ziele aus dem Workshop

Die bestehenden Sharing-Angebote (Car-Sharing, MVG Rad) wurden von den Stadtratsmitgliedern als Stärke der Mobilität in Garching wahrgenommen.

Bei den Schwächen wurden zu wenige Car-Sharing-Angebote genannt. Zudem sieht man mögliche Konflikte zwischen dem ShareNow-Betriebsgebiet und der Fahrradstraße zum See.

Spezifische Ziele für Sharing-Angebote und Mobilstationen wurden nicht erarbeitet, entsprechend wurden diese auch nicht priorisiert.

Als Maßnahmen möchte man die Nutzung der vorhandenen Sharing-Angebote wie MVG Rad evaluieren und das Angebot optimieren.

Mögliche Fördermitteltöpfe

Fördermittel für Mobilitätsstationen können über die Kommunalrichtlinie Klimaschutz des Bundes beantragt werden. Für die digitale Vernetzung der Mobilitätsangebote kommt auch das Programm „Digitalisierung Kommunaler Verkehrssysteme“ in Frage.

Kurzes Fazit und nächste Schritte

Mit der Einführung der Mietradstationen von MVG Rad war Garching sehr früh in dem Thema aktiv und plant, dieses Angebot auch in Zukunft weiterzuentwickeln. Andere Sharing-Angebote sind bisher nur wenig oder gar nicht verfügbar (stationäres Car-Sharing, e-Scooter, Vermittlungssystem für Fahrgemeinschaften). In diesen Bereichen ist durchaus noch ein Potenzial zu erwarten, dass ggf. gemeinsam mit den Unternehmen in Garching gehoben werden könnte.

Auch wenn Sharing-Themen im Workshop keine Priorisierung durch die Stadtratsmitglieder erhalten haben, erscheint es sinnvoll, für die Stadt Garching ein Sharing-Konzept zu erarbeiten. Dieses sollte nicht

nur dazu dienen, das Angebot zu verbessern und mehr Nutzer zu gewinnen, sondern auch eine unkoordinierte Ausbreitung von Sharing-Angebote zu verhindern (z.B. bei e-Scootern).

Ein solches Teilkonzept könnte die folgenden Punkte bearbeiten:

- Analyse der Nutzung der bestehenden Angebote
- Identifizierung von sinnvollen Erweiterungen und Ergänzungen des Sharing-Angebotes
- Ermitteln von Potenzialen für die Bündelung der Angebote an Mobilitätsstationen
- Sondierungsgespräche mit möglichen Anbietern von Sharing-Angeboten und weiteren beteiligten Akteuren (z.B. dem MVV)
- Einbeziehung von geeigneten Akteuren (Arbeitgeber, Ehrenamtliche etc.).

2.7 Zielgruppenthemen und Kommunikation

Der Ansatz, Mobilitätsangebote auf bestimmte Zielgruppen auszurichten und auf geeigneten Kanälen Mobilitätsthemen an diese zu kommunizieren hat sich bereits in zahlreichen Projekten bewährt. Mögliche Zielgruppen sind z.B. Neubürger:innen, Schüler:innen, Unternehmen und ihre Mitarbeiter:innen oder Senior:innen. Nachfolgend werden die bisherigen und geplanten Aktivitäten der Stadt Garching zusammengefasst.

Vorhandene Gutachten und Planungen

Mit Unterstützung wurde von team red bereits 2012 ein Konzept für Mobilitätsmanagement in Garching entwickelt. Wesentliche Elemente davon waren:

- Ein Vorschlag für eine Dachmarke "GARCHINGmobil" für die Kommunikationsaktivitäten der Stadt mit Bezug zur Mobilität
- Mobilitätsmanagement für unterschiedliche Zielgruppen (Betriebe, Schulen etc.)
- Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit für unterschiedliche Zielgruppen (u.a. Aktionstage, Informationen auf Website und Flyer).

Soweit bekannt, wurden nur einzelne Maßnahmen aus diesem Konzept umgesetzt.

Im Zuge der Konzepterstellung wurde im Jahr 2012 auch eine Unternehmensbefragung durchgeführt. Demnach wohnten 15% der Beschäftigten in Garching, 39% kamen aus München. Für den Weg zur Arbeit nutzten die Beschäftigten etwa zur Hälfte den Pkw, der Anteil des ÖV lag bei 30%, der Radverkehr nahm etwa 10% ein. Das Dokument enthält Handlungsempfehlungen für die verschiedenen Verkehrsträger sowie für weitere Themen.

In der Aktualisierung des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Garching aus dem Jahr 2024 wurde einzelne Elemente daraus erneut aufgegriffen, z.B. zielgruppenspezifische Mobilitätsmanagementmaßnahmen (Neubürger, Seniorenmobilität, Schulen und KiTas, Betriebe / Stadtverwaltung, Freizeitverkehr).

Für die Öffentlichkeitsarbeit soll die Dachmarke „Garching mobil“ reaktiviert und mit Leben gefüllt werden. Zudem sollte die Stadt Garching der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“ beitreten, was inzwischen geschehen ist.

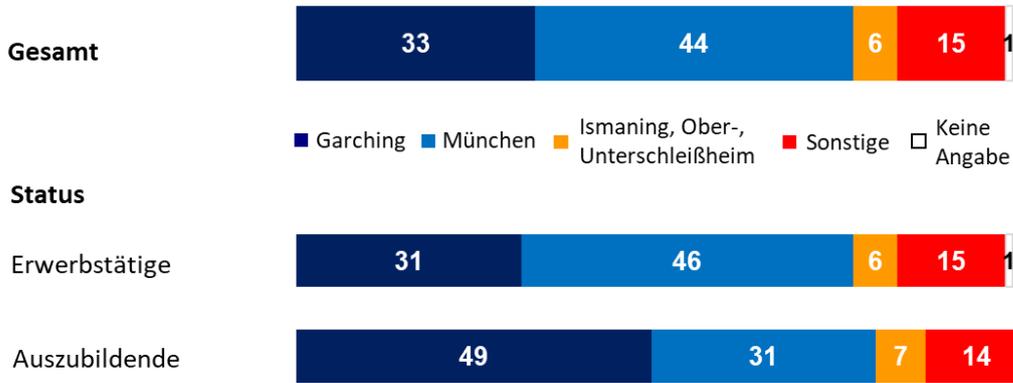
Bei den Einwendungen zum Entwurf des Klimaschutzkonzeptes wurde ergänzend die Einrichtung von Schulstraßen und autofreie Sonntage gefordert.

Befragung der Bürger:innen

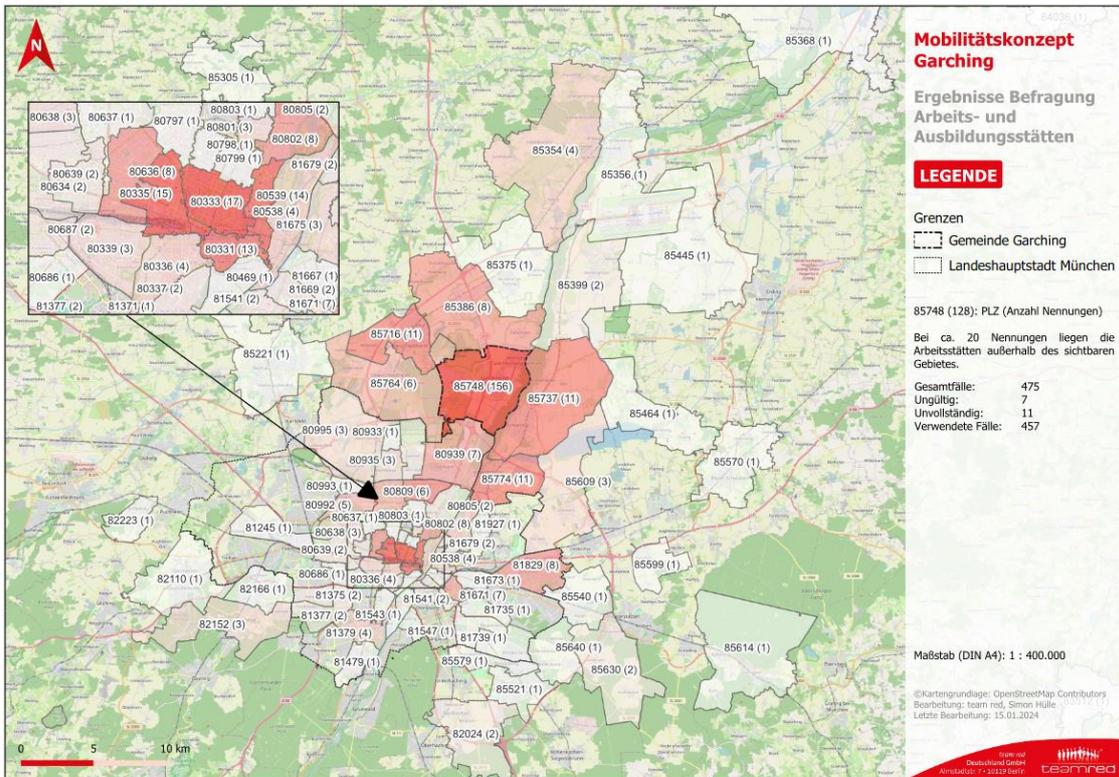
Ein Drittel der Befragten Bürger:innen hat in Garching ihren Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatz. 44% pendeln in Richtung München.

„Wo befindet sich Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz?“

Basis=Erwerbstätige und Auszubildende, n=475



Auf der nachfolgenden Karte ist zu erkennen, dass die Arbeits- und Ausbildungsplätze außerhalb von Garching in den benachbarten Kommunen bzw. im Stadtzentrum und Norden der Landeshauptstadt München befinden. Daraus kann ein erhebliches Potenzial für die Nutzung des Fahrrads / Pedelecs für das Pendeln abgeleitet werden.



Karte: team red, Openstreetmap Contributors

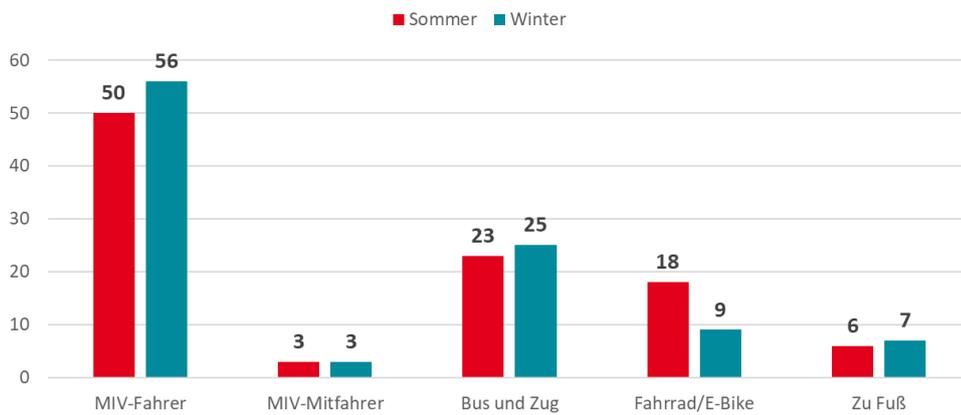
Befragung der Mitarbeiter:innen

93% der Befragten Mitarbeiter:innen haben einen Führerschein. 73% geben an, jederzeit einen Pkw zur Verfügung zu haben. 78% der Befragten besitzen ein verkehrstaugliches Fahrrad, 16% ein e-Bike / Pedelec.

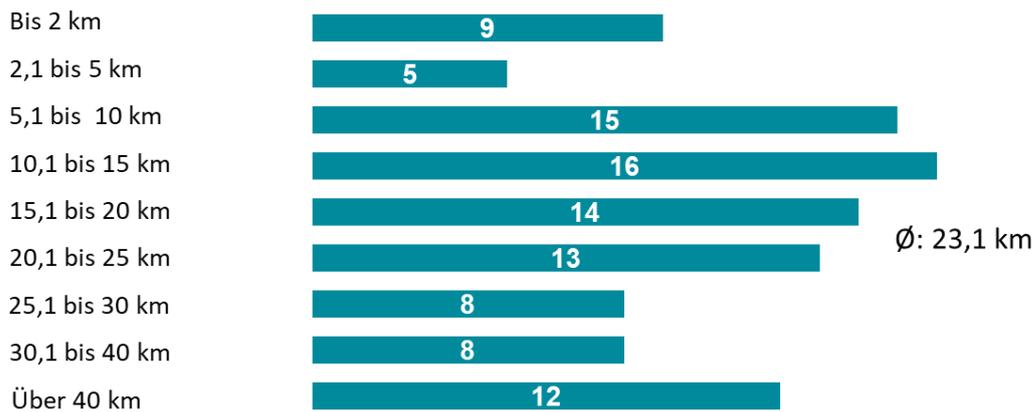
Im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2012 haben sich die Anteile der Verkehrsträger nur geringfügig verändert. Lediglich der ÖPNV hat Anteile verloren, während das Fahrrad etwas zugelegt hat. Diese Entwicklung findet sich in vielen Regionen und dürfte eine Folgeerscheinung der COVID19-Pandemie sowie der zunehmenden Verbreitung von Home-Office sein.

Modal Split

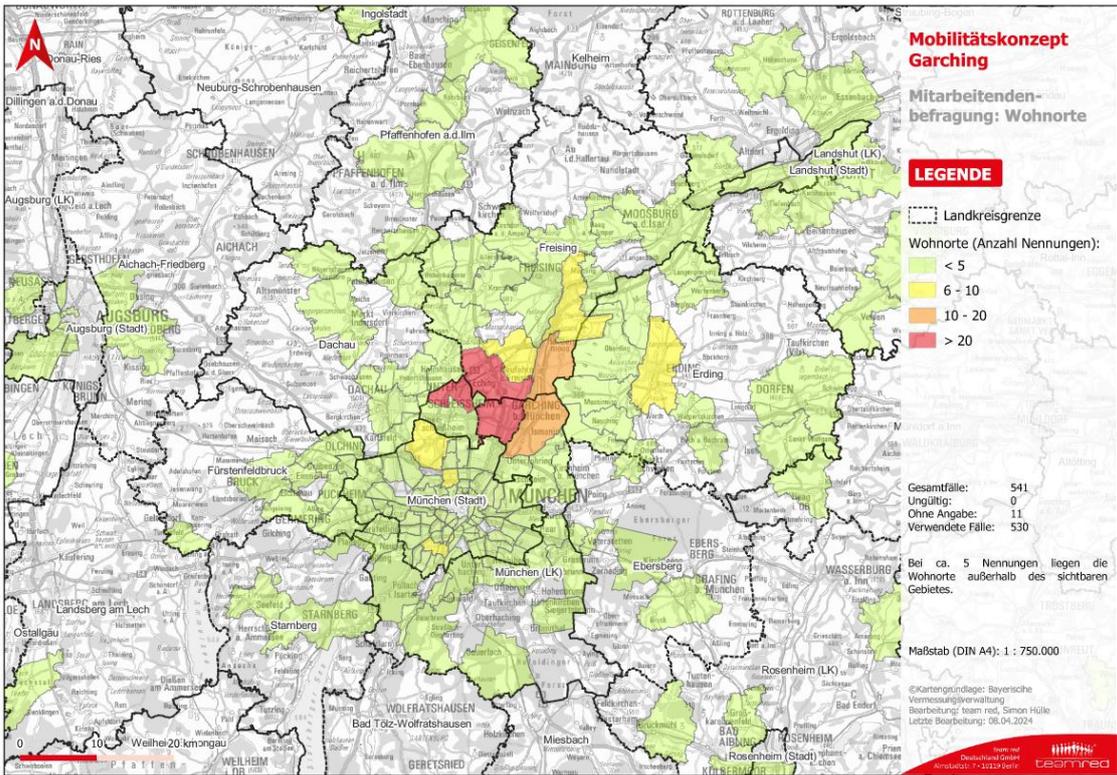
Basis=alle, n=541



Im Durchschnitt sind die Wege der Mitarbeitenden zum Arbeitsplatz etwa 23 km lang. 9% haben eine Distanz von unter 2 km (tendenziell fußläufige Entfernung), ca. 30% eine Distanz von maximal 10 km (Fahrradentfernung). Mit einem Pedelec ist für viele Personen auch eine längere Distanz möglich.



Der Großteil der Mitarbeitenden kommt aus Garching und den umliegenden Kommunen.

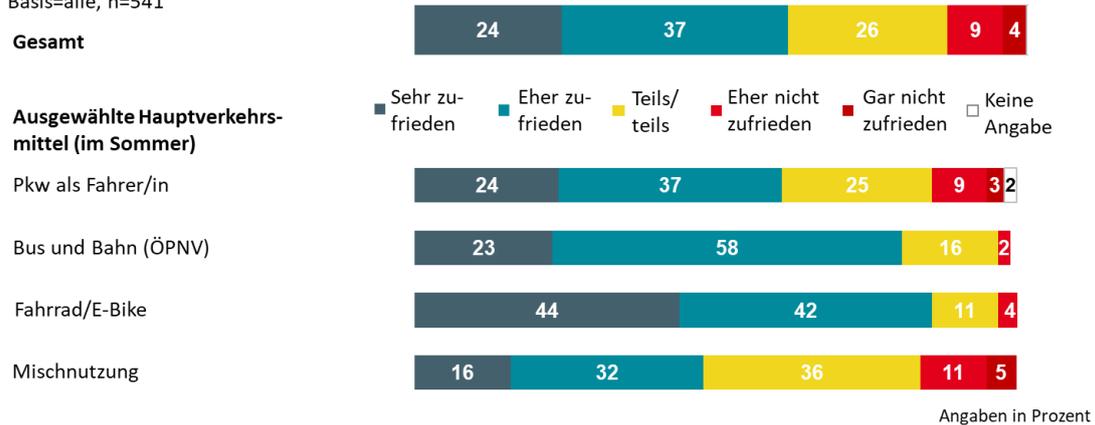


Karte: team red, Openstreetmap Contributors

Die Zufriedenheit mit dem Weg zur Arbeit ist unter den Radfahrenden am höchsten. Doch auch die Nutzer des ÖPNV haben eine überdurchschnittlich hohe Zufriedenheit.

„Wie zufrieden sind Sie alles in allem mit der Art und Weise, wie Sie mit dem hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel Ihren Arbeitsplatz erreichen?“

Basis=alle, n=541



Befragung der Unternehmen

55% der Unternehmen bieten Home-Office an und tragen so zur Verkehrsreduzierung bei.

Ziele aus dem Workshop

Als Schwäche der Mobilität in Garching wurden im Workshop mit den Stadtratsmitgliedern die Eltern-Taxis vor den Schulen ausgemacht. Grundsätzlich fehlt es an gegenseitiger Rücksichtnahmen. Es gibt nicht genügend Platz, um jeder Gruppe die Fortbewegung auf eigene Flächen zu ermöglichen.

Stärken wurden im Zusammenhang mit Zielgruppen- und Kommunikationsmaßnahmen nicht genannt.

Als Ziel wurde formuliert, die Verkehrsteilnehmenden für gegenseitige Rücksichtnahme zu sensibilisieren.

Als Maßnahme wurde vorgeschlagen, dass Bauherrn in der Begegnungszone grundsätzlich ein Mobilitätskonzept vorlegen müssen. Darüber hinaus soll die Kommunikation mit dem Landratsamt verbessert und die Einstellung eines Mobilitätsbeauftragten bei der Stadt Garching forciert werden.

Bei der Priorisierung der Ziele wurde eine „obligatorische strategische Verkehrsplanung in Neubaugebieten“ auf Platz 5 gesetzt. Die Umsetzung eines Sensibilisierungskonzeptes zur gegenseitigen Rücksichtnahme landete auf Platz 9.

Mögliche Fördermittelöpfe

Über das Förderprogramm „Mobil gewinnt“ können Unternehmen Fördermittel für Projekte des Betrieblichen Mobilitätsmanagements beantragen.

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 sieht auch eine Förderung für nicht-investive Maßnahmen vor, dazu können auch Kommunikationsaktivitäten zur Radverkehrsförderung gehören.

Kurzes Fazit und nächste Schritte

Es gibt durch die Erhebungen und etablierte Kommunikationskanäle der Wirtschaftsförderung gute Voraussetzungen dafür, das Betriebliche Mobilitätsmanagement voranzutreiben.

Eine Option aus der Stellplatzsatzung sieht vor, dass Stellplätze reduziert werden können, wenn ein Mobilitätskonzept erstellt und umgesetzt wird. Diese Möglichkeit ist für viele Bauherrn sehr attraktiv. Zudem tragen sie damit zu den Grundlagen eines erfolgreichen Neubürgermarketings bei, das nur mit einem guten Mobilitätsangebot vor Ort umsetzbar ist.

Für weitere zielgruppenspezifische Angebote, wie zum Beispiel für Schüler:innen, Senior:innen etc. besteht durchaus ein Potenzial, das durch spezifische Konzepte realisiert werden könnte.

Garching verfügt über ein vielfältiges Mobilitätsangebot, jedoch sind insbesondere der ÖPNV und die Sharing-Angebote für viele Menschen erklärungsbedürftig. Daher sollten alle Informationen leicht verfügbar gemacht und alle Planungen durch geeignete Kommunikations- und Beteiligungsmaßnahmen unterstützt werden. Dies erhöht zudem die Akzeptanz der Verkehrsplanung und beugt der Eskalation von Konflikten vor.

Die Stadt sollte zunächst prüfen, ob die alte Dachmarke „Garching Mobil“ wieder aufgegriffen oder ein neuer Ansatz gewählt werden sollte. Im Bezug auf zielgruppenspezifische Aktivitäten sollte zunächst eine Zielgruppe ausgewählt werden, für die ein spezifisches Konzept erstellt und umgesetzt werden kann. Sobald eine Kampagne etabliert ist, können weitere Zielgruppen einbezogen werden.

2.8 Alternative Kraftstoffe

Das Angebot an Ladeinfrastruktur für Pkw wird in Garching seit Jahren kontinuierlich ausgebaut. Grundlage hierfür bildet das Elektromobilitätskonzept aus dem Jahr 2018.

Vorhandene Gutachten und Planungen

Das aktualisierte Klimaschutzkonzept der Stadt Garching aus dem Jahr 2024 fordert eine Antriebswende. Im Mittelpunkt stehen dabei die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität. Dabei soll die Kommune als Vorbild dienen und bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen immer nach Klimaschutzaspekten ausgewählt werden. Dazu soll die öffentlichen und private Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Als Grundlage hierfür dient das Elektromobilitätskonzept der Stadt Garching aus dem Jahr 2018. Ergänzend sollen Beratungsangebote und Kommunikationsmaßnahmen rund um das Thema Elektromobilität etabliert werden.

Bei den Einwendungen zum Klimaschutzkonzept wurde ein Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw insbesondere für Personen, die zu Hause keine Ladeinfrastruktur haben (Mehrfamilienhäuser) gefordert.

Im Jahr 2023 hat die Stadt Garching beschlossen, dass die Installationskosten für Heimpladestationen für elektrische Kfz mit 10% der Kosten (maximal 400 Euro) gefördert werden sollen.

Erreichbarkeitsanalyse

Nach dem Portal „Going Electric“ gibt es in Garching 18 Standorte mit Lademöglichkeiten für Pkw mit insgesamt 150 Anschlüssen. Schwerpunkte bilden der Business Campus, das Stadtzentrum, das Forschungszentrum und die Olympia-Schießanlage.



Abbildung: www.goingelectric.de

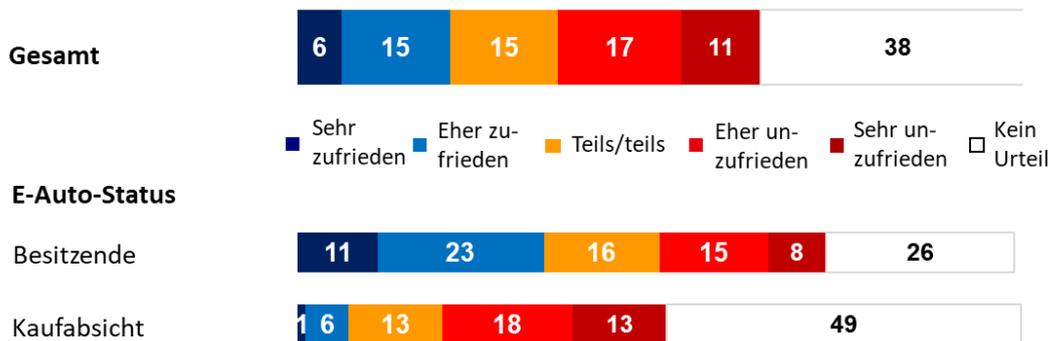
Befragung der Bürger:innen

11% der Garchinger:innen besitzen bereits ein e-Auto, 12% beabsichtigen einen Kauf. 50% besitzen keins und beabsichtigen auch keine Anschaffung. 27% sind diesbezüglich noch unentschlossen.

Das Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur wird von den Befragten sehr unterschiedlich bewertet. 21% sind damit sehr zufrieden oder eher zufrieden. 18% sind jedoch eher unzufrieden oder sehr unzufrieden. Auffällig ist der große Anteil von 38%, der sich keine Bewertung zutraut.

„Wie zufrieden sind Sie mit dem Angebot von E-Ladesäulen im Stadtgebiet von Garching?“

Basis=Nur E-Auto Besitzende oder Befragte mit Kaufabsicht, n=151



14% der Befragten sind mit der Nutzbarkeit der e-Ladesäulen im Stadtgebiet Garching sehr zufrieden, 21% eher zufrieden. 15% sind eher oder sehr unzufrieden. 30% haben sich nicht dazu geäußert.

Befragung der Mitarbeiter:innen

Aus der Befragung der Mitarbeiter:innen gab es keine Aussagen zum Themenkomplex alternative Kraftstoffe.

Befragung der Unternehmen

Mehr als jedes dritte Unternehmen stellt Ladeinfrastruktur für E-Pkw zur Verfügung, jedes Fünfte Ladeinfrastruktur für E-Bikes.

Ziele aus dem Workshop

Im Workshop mit den Stadtratsmitgliedern wurde lediglich das Thema „fehlende Ladesäulen“ bei den Schwächen tangiert.

Mögliche Fördermitteltöpfe

Für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ist derzeit kein aktives Förderprogramm bekannt. Aktuell gibt es lediglich Unterstützung für nicht-öffentliche Ladepunkte. Es ist aber davon auszugehen, dass es in Zukunft weitere Förderprogramme für diesen Themenbereich geben wird.

Kurzes Fazit und nächste Schritte

Insgesamt verfügt die Stadt Garching bereits über ein gutes Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur für verschiedene Zielgruppen, z.B. Schnellladeinfrastruktur für den Durchgangsverkehr (insbesondere A9 und B471), sowie Angebote mit geringerer Ladeleistung für Mitarbeitende der Garchinger Betriebe, Besucher:innen und Kund:innen.

Schwierig ist die Situation nach wie vor für Bewohner:innen von Mehrfamilienhäusern, da Parkplätze und Tiefgaragen im Bestand meist nicht mit Ladeinfrastruktur ausgestattet sind. Durch öffentliche Ladeinfrastruktur kann dieses Defizit nur bedingt aufgefangen werden, da entsprechende Stellplätze im öffentlichen Raum meist nur im geringen Umfang bereitgestellt werden können (Kosten, Flächenbedarf).

Inzwischen gibt es Angebote, über die auch Sammelplätze im Bestand mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden können. Die Stadt kann hierfür Information und Beratung anbieten.

Neue öffentliche Ladeinfrastruktur sollte dort errichtet werden, wo eine entsprechende Nachfrage geäußert wird. Daher sollte die Stadt die Möglichkeit eröffnen, „Wünsche“ nach Lademöglichkeiten zu äußern, um diese dann konsolidieren und ggf. realisieren zu können. Ergänzend sollte die Auslastung der vorhandenen öffentlichen Ladeinfrastruktur regelmäßig geprüft werden, um rechtzeitig mögliche Engpässe zu identifizieren.

Aktuell wird auch die Busflotte des ÖPNV schrittweise auf Elektrofahrzeuge umgestellt. Hier sollte die Stadt den Austausch mit dem Aufgabenträger suchen, um ggf. rechtzeitig einen Standort für notwendige Ladeinfrastruktur zu sichern.

Es wird kein akuter Bedarf gesehen, das bestehende Elektromobilitätskonzept zu aktualisieren.

2.9 Sonstige Themen

Einzelne Themen aus der Bestandsaufnahme lassen sich nicht eindeutig den vorangegangenen Kapiteln zuordnen. Daher werden die wesentlichen Erkenntnisse nachfolgend gesammelt dargestellt.

Micro-hubs für den Handel

Ein weiterer Impuls aus dem aktuellen Klimaschutzkonzept ist, die Einrichtung von Micro-Hubs für den Einzelhandel zu prüfen. Die Idee ist, den Lieferverkehr zu bündeln, effizienter zu gestalten und ggf. auf andere Verkehrsträger (z.B. Lastenräder) zu verlagern.

Hierfür sollte zunächst das Interesse des Einzelhandels angefragt werden, um diese frühzeitig in die Planungen einzubeziehen. Anschließend müsste hierfür ein Konzept entwickelt werden. Die Konzeption und Umsetzung können evtl. durch Fördermittel unterstützt werden.

Monitoring

Das aktualisierte Klimaschutzkonzept der Stadt Garching aus dem Jahr 2024 sieht ein Monitoring der Verkehrsentwicklung vor. Hierfür sollten regelmäßig verfügbare Daten (statistische Rahmendaten, Verkehrszählungen, Nutzung Mobilitätsangebote, Stellplatzauslastung etc.) recherchiert oder relevante Daten erhoben werden. Eine regelmäßige Mobilitätsbefragung der Bürger:innen und Mitarbeiter:innen im Abstand weniger Jahre macht Entwicklungen deutlich und liefert wertvolle Informationen zur Akzeptanz von Maßnahmen / Angeboten sowie Hinweise für Handlungsbedarfe und Verbesserungen. Darüber hinaus kann auch die Einschätzung zu aktuellen Planungen angefragt werden.

Ein Abstand von 3 bis 5 Jahren scheint für diese Befragungen sinnvoll. Für akute Fragestellungen könnten zusätzlich kleinere Umfragen mit geringerer Stichprobe durchgeführt werden.

3. Analyse der Stärken und Schwächen

Aus den vorangegangenen Analysen werden nachfolgend die zentralen Erkenntnisse im Sinne einer SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken) aufbereitet. Diese Einordnung und Priorisierung ist naturgemäß nicht frei von subjektiven Eindrücken des Gutachters, bietet erfahrungsgemäß aber eine sehr gute Diskussionsgrundlage für das weitere Vorgehen.

Stärken

- Gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr / hoher Anteil Fußverkehr
- Nahversorgung meist fußläufig erreichbar
- Hohe Investitionen und großes Engagement zur Förderung des Radverkehrs
- Relativ hoher Anteil des Radverkehrs
- Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenrädern
- Drei U-Bahnhöfe und gutes Busangebot
- Differenzierte Regelungen in der Stellplatzsatzung mit Anreizen zur Reduktion von Stellplätzen
- Sehr guter Anschluss ans regionale Straßennetz
- Fortgeschrittene Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
- Etablierte MVG-Radstationen
- Teilkonzepte für Ladeinfrastruktur und Mobilitätsmanagement vorhanden, wenn auch schon relativ alt
- Gutes Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur für Pkw
- Förderprogramm zur Anschaffung privater Ladeinfrastruktur für Pkw

Schwächen

- Keine fußläufig erreichbare Nahversorgung in den Ortsteilen Hochbrück und Dirnismanning
- Das Radverkehrskonzept ist bereits 15 Jahre alt und weitgehend abgearbeitet
- Eigenständige Radverkehrsinfrastruktur kann im Bestand häufig nicht realisiert werden
- Die Zuverlässigkeit des ÖPNV ist zu häufig nicht gegeben
- Die Preise für Einzelfahrten mit der U-Bahn in Richtung München sind unverhältnismäßig hoch
- Das System der Buslinien und das Tarifsystem des MVV sind relativ kompliziert
- Die Stellplatzsituation für Lkw in Hochbrück ist problematisch
- Das Verkehrsaufkommen des MIV im Stadtzentrum ist zu hoch
- Bisher ist es nicht gelungen die Münchner Straße im Stadtzentrum herabzustufen und die Geschwindigkeit dort zu reduzieren
- Das Straßennetz der Region ist in den Hauptverkehrszeiten überlastet
- Es gibt ein geringes Car-Sharing-Angebot, einzelne Sharing-Angebote wie e-Scooter fehlen ganz.
- Bisher gibt es keine kontinuierliche Kommunikation oder Zielgruppenkampagnen zum Thema Mobilität

Chancen

- Die fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums und der Nahversorgungsangebote ist für viele Bürger:innen gegeben
- Die Garchinger Bürger:innen haben großes Interesse am Thema Radfahren
- Es gibt zahlreiche Fördermöglichkeiten für Fahrradprojekte auf Landes- und Bundesebene
- Es ist ein großes Potenzial für weitere Sharing-Angebote zu erwarten
- Die gute bestehende Vernetzung mit den Garchinger Unternehmen ist eine gute Voraussetzung für ein koordiniertes Betriebliches Mobilitätsmanagement

Risiken

- Die bestehenden Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr können weiter eskalieren
- Die Stadt Garching hat nur eingeschränkten Einfluss auf die ÖPNV-Planung
- Die Finanzierungsgrundlagen für den ÖPNV stehen derzeit in vielen Regionen in Frage, was den Erhalt oder den Ausbau des Angebotes schwierig macht
- Für die Neukonzeption des Parkraummanagements fehlt eine solide Datengrundlage
- Das Wachstum der Region München kann die bestehende Überlastung der Straßeninfrastruktur weiter verschärfen
- Bei Sammelparkplätzen im Bestand ist es oft schwierig, Ladeinfrastruktur nachzurüsten, was Akzeptanz und Verbreitung der Elektromobilität bremsen kann
- Es gibt nach wie vor rationale und irrationale Vorbehalte gegenüber Elektrofahrzeugen

4. Fördermittel

Nachfolgend werden mögliche Förderquellen vorgestellt, mit deren Hilfe Planung, Umsetzung und Betrieb der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes mitfinanziert werden können. Dabei ist zu beachten, dass der Umsetzungszeitraum der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept länger ist als die Laufzeit der meisten Förderprogramme. Es ist auch davon auszugehen, dass immer wieder neue oder angepasste Förderprogramme aufgelegt werden und bestehende Förderoptionen eingestellt werden. Daher sollte im weiteren Verlauf der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes bzw. der jeweiligen Quartiersentwicklungen immer wieder neu geprüft werden, ob einzelne Maßnahmen oder Entwicklungsschritte durch Fördermittel unterstützt werden können.

Bayerisches Finanzausgleichsgesetz – Kommunales Sonderbaulastprogramm

Über das kommunale Sonderbaulastprogramm können Fördermittel u.a. für folgende Maßnahmen beantragt werden:

- Änderung von bestehenden Kreuzungen zwischen Staats- und Gemeinde- oder Kreisstraßen sowie zwischen Staats- und Gemeinde- und Kreisstraßen, soweit die betroffenen Gemeinden und Landkreise die Änderungskosten übernehmen
- Bau von unselbstständigen Radwegen sowie unselbstständigen Geh- und Radwegen an Staatsstraßen, soweit die Gemeinde die Kosten übernimmt
- Bau oder Ausbau von Radschnellwegen und anderen Geh- und Radwegen im Sinn von Art. 53 Nr. 2 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) sowie den Ausbau von öffentlichen Feld- und Waldwegen im Sinn von Art. 53 Nr. 1 BayStrWG, die für den überörtlichen Radverkehr von Verkehrsbedeutung sind und bei denen die Gemeinden Träger der Baulast oder die Landkreise Träger der Sonderbaulast sind
- Bauliche Maßnahmen der Gemeinden und Landkreise zur Herstellung der Barrierefreiheit und Verbesserung der Zuwegung im Übergangsbereich vom Individual- zum öffentlichen Verkehr einschließlich der Ablösebeträge, die für den Mehraufwand bei der Erhaltung und Unterhaltung der erforderlichen Bauwerke zu erstatten sind,
- Planungen im Hinblick auf Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnstationen

Die Förderhöhe und das Förderverfahren richten sich nach den gelten Bestimmungen für den kommunalen Straßenbau (30% bis 85%).

Weitere Informationen:

<https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayFAG-13f>

Städtebauförderung Bayern

Die Städtebauförderung des Freistaates Bayern sieht Mobilität nur als Teilaspekt der Ortsentwicklung, dennoch lassen sich im Zuge des Gesamtkonzeptes häufig auch Maßnahmen mit Mobilitätsbezug umsetzen.

Weitere Informationen:

<https://www.stmb.bayern.de/buw/staedtebaufoerderung/foerderprogramme/bayerischesprogramm/index.php>

Förderung von Bürgerbusprojekten (Freistaat Bayern)

Die Förderung bezieht sich auf ehrenamtliche Mobilitätsangebote als Ergänzung und Unterstützung des regulären ÖPNV. Förderfähig sind folgende Ausgaben:

- Förderung der Beschaffung der Fahrzeuge (Förderung: 50% der Fahrzeugkosten, maximal 20.000 Euro, mit barrierefreien Plätzen maximal 30.000 Euro)
- Organisationspauschale (Förderung pauschal 2.000 Euro pro Jahr für Werbung, Schulungen, Verwaltung)
- Bezuschussung der Kosten für die Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung und der notwendigen Unterlagen und ärztliche Untersuchungen (Förderung 200 Euro je Fahrerlaubnis)

Weitere Informationen:

https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV_97_B_10265/true

Kommunalrichtlinie Klimaschutz (Bundesförderung)

Über die Kommunalrichtlinie Klimaschutz können nicht nur nachhaltige Mobilitätskonzepte gefördert werden, auch ausgewählte investive Maßnahmen sind möglich:

- Errichtung von Mobilitätsstationen (Förderquote 50%)
- Wegweisung und Signalisierung für den Radverkehr (Förderquote 50%)
- Verbesserung des ruhenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur (Förderquote 50%)
- Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur (Förderquote 50%)

Für finanzschwache Kommunen gelten 15% höhere Förderquoten. Anträge können kontinuierlich eingereicht werden.

Weitere Informationen:

<https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/ma%C3%9Fnahmen-zur-foerderung-klimafreundlicher-mobilitaet>

Nationaler Radverkehrsplan 3.0 – Nicht investive Maßnahmen (Bundesförderung)

Als Teil des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 werden auch nicht-investive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs unterstützt. Im letzten Aufruf wurden Projekte zu folgenden Themen gefördert:

- Neue Gruppen für den Radverkehr gewinnen und
- Radverkehrslösungen für den ländlichen Raum.

2025 könnte es einen weiteren Förderaufruf geben, es wird daher empfohlen ab Ende 2024 zu prüfen, ob bzw. wann dieser kommt und welche Themenschwerpunkte gesetzt werden. Die Förderung beträgt bis zu 80% der förderfähigen Ausgaben.

Weitere Informationen:

<https://www.stmuv.bayern.de/themen/klimaschutz/kommunal/index.htm>

Bike + Ride Offensive (Bundesförderung)

Durch das Programm wird die Errichtung von Bike'n'Ride an Bahnhöfen unterstützt. Ziel ist die Errichtung von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern. Die Förderung beträgt bis zu 90% der förderfähigen Kosten.

Weitere Informationen:

<https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/bikeride-offensive>

Förderung Modellvorhaben Radverkehr (Bundesförderung)

Das BMDV fördert bis 2026 innovative Modellprojekte im Radverkehr, Insgesamt stehen 155 Mio. Euro Fördermittel zur Verfügung. Inhaltliche Schwerpunkte sind:

- Richtungsweise infrastrukturelle Bauwerke wie Fahrradbrücken, Unterführungen, vollautomatische Fahrradparkhäuser oder fahrradgerechte Kreuzungslösungen
- Projekte, die nachhaltige Mobilität durch den Radverkehr sichern, z.B. urbane oder quartiersbezogene Mobilitätskonzepte und -maßnahmen zum Radverkehr, inkl. Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln und dem Fußverkehr.

Weitere Informationen:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/foerderung-modellvorhaben-radverkehr-projekte.html>

Klimaschutz durch Radverkehr (Bundesförderung)

Das Programm „Klimaschutz durch Radverkehr“ fördert Modellprojekte, mit denen das Radfahren im Alltag attraktiver gemacht wird. Es geht hier nicht um Einzelmaßnahmen, sondern um umfassende Maßnahmenbündel, mit deren Hilfe der Radverkehr gefördert wird. Die Förderquote beträgt bis zu 75% der Ausgaben.

Aktuell gelten die Einreichungsfristen bis Oktober 2024; dies dürfte für Garching vermutlich zu früh kommen. Daher sollten eventuelle Nachfolgeprogramme beobachtet werden.

Weitere Informationen:

<https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/klimaschutz-durch-radverkehr>

Sonderprogramm „Stadt und Land“ (Bundesförderung)

Das Programm unterstützt Investitionen in einen attraktiven und sicheren Radverkehr. Konkret sind folgende Themenbereiche genannt:

- Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze
- eigenständige Radwege
- Fahrradstraßen
- Radwegebrücken oder -unterführungen (inkl. Beleuchtung und Wegweisung)
- Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser
- Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr wie getrennte Ampelphasen (Grünphasen)
- Erstellung von erforderlichen Radverkehrskonzepten zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger
- Lastenradverkehr

Es werden bis zu 75% der förderfähigen Kosten erstattet. Für finanzschwache Kommunen gibt es bis zu 90%. Verantwortlich für die Umsetzung des Programms sind die Länder. Die Antragstellung kann laufend erfolgen. Das Programm ist bis Ende 2028 befristet.

Weitere Informationen:

<https://www.radverkehr.bayern.de/sonderprogramm-s-l/index.php>

Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV (Bundesförderung)

Die Förderrichtlinie des BMDV „Modellprojekte des ÖPNV“ unterstützt innovative Ansätze im öffentlichen Personennahverkehr. Der letzte Förderaufruf war im Jahr 2022, aktuell ist kein neuer Förderaufruf verfügbar. Die Förderquote betrug bis zu 80%, pro Antragsteller wurden Projekte bis 30 Mio. Euro gefördert. Es sollte beobachtet werden, inwieweit Nachfolgeprogramme für Garching bzw. den MVV geeignet sind.

Weitere Informationen:

<https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>

Digitalisierung Kommunaler Verkehrssysteme (Bundesförderung)

Das Programm unterstützt breitenwirksame und übertragbare Digitalisierungsvorhaben zur Stärkung der Mobilität. Dazu gehören beispielsweise innovative Ansätze zur Verkehrslenkung, intermodale Mobilitätsangebote und Mobilitätsmanagement.

Das Programm ist bis Ende 2026 befristet. Der Förderaufruf für 2024 ist bereits gelaufen, für 2025 ist ein weiterer Aufruf zu erwarten. Die Förderquote beträgt bis zu 65%, finanzschwache Kommunen können bis zu 80% beantragen.

Weitere Informationen:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DP/foerderaufruf-dkv-2023.html>

Mikro-Depot-Richtlinie (Bundesförderung)

Mit dem Programm werden klimafreundliche Lösungen für Lieferverkehre gefördert. Dies beinhaltet u.a. die Schaffung von Abstellräumen für KEP-Dienste, kooperativen Paketstationen und Maßnahmen für die notwendige Verkehrsinfrastruktur im direkten Umfeld. Die Förderquote beträgt bis zu 40%.

Derzeit ist das Programm nicht aktiv, es sollte jedoch im weiteren Verlauf der Quartiersentwicklung Umsetzung des Mobilitätskonzeptes geprüft werden, ob es geeignete Nachfolgeprogramme gibt.

Weitere Informationen:

<https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/mikro-depot-richtlinie>

Mobil gewinnt (Bundesförderung)

Mit der Förderrichtlinien „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ fördert das BMDV klimafreundliche Maßnahmen in Betrieben, Unternehmen und kommunalen Einrichtungen. Das Programm umfasst drei Förderschwerpunkte:

- Initialförderung: Erstberatung für kleine und mittlere Unternehmen
- Breitenförderung: Förderung von effektiven Standardmaßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (z.B.: Förderung Radverkehr, Umstellung auf alternative Antriebe, Koordination und Steuerung von Verkehrsabläufen)
- Innovationsförderung: Förderung innovativer Konzepte im Betrieblichen Mobilitätsmanagement, die wichtige Impulse für anwendungsorientierte Zukunftslösungen geben.

Weitere Informationen:

<https://www.mobil-gewinnt.de/Foerderprogramm/Uebersicht>

5. Zusammenfassung und Ausblick

Mit der Bestandsaufnahme und der Zieldefinition liegt nun eine solide Grundlage für die weitere Entwicklung des Mobilitätskonzeptes vor. Dabei zeigt sich, dass einige Themenfelder durch bestehende Gutachten und die kontinuierliche Arbeit der Stadtverwaltung bereits auf einem guten Stand sind, während für andere Themenbereiche konzeptionelle Grundlagen fehlen. Hierzu gehören insbesondere:

- Eine Erhebung der Stellplätze sowie deren Auslastung in den kritischen Gebieten als Grundlage für eine Neukonzeption des Stellplatzmanagements
- Ein Update des 15 Jahre alten Radverkehrskonzeptes
- Ein Sharing-Konzept, um die Entwicklung zu koordinieren und die ungenutzten Potenziale dieser Angebote zu nutzen

Auf diese Teilkonzepte sollte in Phase II zunächst der Fokus gesetzt werden.

Ergänzend sollte eine kontinuierliche Kommunikationskampagne etabliert werden, um die Bürger:innen sowie weitere Zielgruppen über das vorhandene Mobilitätsangebote zu informieren und für eine nachhaltige Mobilität zu begeistern.

Um die Fortschritte zu dokumentieren und Verbesserungspotenziale zu identifizieren sollte darüber hinaus ein Monitoringkonzept entwickelt und etabliert werden.

Aus den Befragungen der Phase I existieren zahlreiche detaillierte Hinweise zu Kritikpunkten und Verbesserungsvorschlägen. Diese sollten zeitnah ausgewertet werden, um geeignete Maßnahmen zu identifizieren, die sich zum Teil auch kurzfristig und mit geringen Ressourcen umsetzen lassen.

Mobilitätskonzept Stadt Garching

team red Deutschland GmbH



Kommunales Mobilitätskonzept - Übersicht

Phase 1

Bestandsaufnahme

- Mobilitätsangebot
- Befragung Bürger/Arbeitgeber
- Erreichbarkeitsanalyse
- Stärken- u. Schwächen-Analyse

Prognosen und Trends

- Demographie
- Digitalisierung
- Elektrifizierung etc.

Definition Ziele

- Entwicklung von Leitlinien
- Zielplanung 2030 / 2035 / 2040
- Definition von Zielgruppen

Phase 2

Konzeption der Maßnahmen

- MIV
- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Sharing-Angebote
- Elektrifizierung
- Zielgruppenthemen
 - Gewerbe
 - Bauträger
 - Schulen
 - Einzelhandel
 - ...
- Information und Kommunikation

Phase 3

Umsetzung der Maßnahmen

- Planung
- Budgetierung
- Durchführung

Phase 4

Monitoring

- Zählungen / Messungen
- Bürgerbefragung
- Akteursbeteiligung
- Stand der Umsetzung der Maßnahmen

Anpassung

- Prüfung der Ziele
- Justierung der Maßnahmen

Sofortmaßnahmen (Quick-Wins)

Beteiligung der Politik, Verwaltung, Bürger und Akteursgruppen

Begleitende Projektkommunikation (Presse, Internet etc.)

Stärken

- **Gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr** / hoher Anteil Fußverkehr
- Nahversorgung meist fußläufig erreichbar
- Hohe Investitionen und großes Engagement zur **Förderung des Radverkehrs**
- Relativ hoher Anteil des Radverkehrs
- Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenrädern
- Drei **U-Bahnhöfe und gutes Busangebot**
- Differenzierte Regelungen in der **Stellplatzsatzung** mit Anreizen zur Reduktion von Stellplätzen
- Sehr guter Anschluss ans **regionale Straßennetz**
- Fortgeschrittene **Verkehrsberuhigung in Wohngebieten**
- Etablierte **MVG-Radstationen**
- **Teilkonzepte für Ladeinfrastruktur und Mobilitätsmanagement** vorhanden, wenn auch schon relativ alt
- Gutes Angebot an **öffentlicher Ladeinfrastruktur** für Pkw
- Förderprogramm zur Anschaffung **privater Ladeinfrastruktur** für Pkw

Schwächen

- Keine **fußläufig erreichbare Nahversorgung** in den Ortsteilen Hochbrück und Dirnismaning
- Das **Radverkehrskonzept** ist bereits 15 Jahre alt und weitgehend abgearbeitet
- **Eigenständige Radverkehrsinfrastruktur** kann im Bestand häufig nicht realisiert werden
- Die **Zuverlässigkeit des ÖPNV** ist zu häufig nicht gegeben
- Die **Preise für Einzelfahrten** mit der U-Bahn in Richtung München sind unverhältnismäßig hoch
- Das System der Buslinien und das Tarifsystem des MVV sind relativ kompliziert
- Die **Stellplatzsituation für Lkw** in Hochbrück ist problematisch
- Das **Verkehrsaufkommen des MIV** im Stadtzentrum ist zu hoch
- Bisher ist es nicht gelungen die **Münchener Straße im Stadtzentrum** herabzustufen und die Geschwindigkeit dort zu reduzieren
- Das **Straßennetz** der Region ist in den Hauptverkehrszeiten überlastet
- Es gibt ein **geringes Car-Sharing-Angebot**, einzelne Sharing-Angebote wie e-Scooter fehlen ganz
- Bisher gibt es keine **kontinuierliche Kommunikation** oder Zielgruppenkampagnen zum Thema Mobilität

Chancen

- Die **fußläufige Erreichbarkeit** des Stadtzentrums und der Nahversorgungsangebote ist für viele Bürger:innen gegeben
- Die Garchinger Bürger:innen haben **großes Interesse am Thema Radfahren**
- Es gibt **zahlreiche Fördermöglichkeiten** für Fahrradprojekte auf Landes- und Bundesebene
- Es ist ein großes **Potenzial für weitere Sharing-Angebote** zu erwarten
- Die gute **bestehende Vernetzung** mit den Garchinger Unternehmen ist eine gute Voraussetzung für ein koordiniertes Betriebliches Mobilitätsmanagement

Risiken

- Die bestehenden **Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr** können weiter eskalieren
- Die Stadt Garching hat nur **eingeschränkten Einfluss auf die ÖPNV-Planung**
- Die **Finanzierungsgrundlagen für den ÖPNV** stehen derzeit in vielen Regionen in Frage, was den Erhalt oder den Ausbau des Angebotes schwierig macht
- Für die **Neukonzeption des Parkraummanagements** fehlt eine solide Datengrundlage
- Das **Wachstum der Region München** kann die bestehende Überlastung der Straßeninfrastruktur weiter verschärfen
- Bei Sammelparkplätzen im Bestand ist es oft schwierig, **Ladeinfrastruktur** nachzurüsten, was Akzeptanz und Verbreitung der Elektromobilität bremsen kann
- Es gibt nach wie vor rationale und irrationale **Vorbehalte gegenüber Elektrofahrzeugen**

Phase 1

Bestandsaufnahme

- Mobilitätsangebot
- Befragung Bürger/Arbeitgeber
- Erreichbarkeitsanalyse
- Stärken- u. Schwächen-Analyse

Prognosen und Trends

- Demographie
- Digitalisierung
- Elektrifizierung etc.

Definition Ziele

- Entwicklung von Leitlinien
- Zielplanung 2030 / 2035 / 2040
- Definition von Zielgruppen

Phase 2

Konzeption der Maßnahmen

- MIV / Parken
- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Sharing-Angebote
- Elektrifizierung
- Zielgruppenthemen
 - Gewerbe
 - Bauträger
 - Schulen
 - Einzelhandel
 - ...
- Information und Kommunikation

Großes Mobilitätskonzept

- Nimmt relativ viel Zeit in Anspruch
- Während der Entwicklung wird wenig umgesetzt
- Nicht alles gleichzeitig umsetzbar (Finanzen, Kapazitäten...)
- Kommune fehlen Entscheidungskompetenzen (z.B. ÖPNV)
- Häufig wird im Anschluss wenig umgesetzt bzw. Gesamtkonzept veraltet schnell

Sofortmaßnahmen (Quick-Wins)

Beteiligung der Politik, Verwaltung, Bürger und Akteursgruppen

Begleitende Projektkommunikation (Presse, Internet etc.)

Phase 1

Bestandsaufnahme

- Mobilitätsangebot
- Befragung Bürger/Arbeitgeber
- Erreichbarkeitsanalyse
- Stärken- u. Schwächen-Analyse

Prognosen und Trends

- Demographie
- Digitalisierung
- Elektrifizierung etc.

Definition Ziele

- Entwicklung von Leitlinien
- Zielplanung 2030 / 2035 / 2040
- Definition von Zielgruppen

Phase 2

Konzeption der Maßnahmen

- MIV / Parken
- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Sharing-Angebote
- Elektrifizierung
- Zielgruppenthemen
 - Gewerbe
 - Bauträger
 - Schulen
 - Einzelhandel
 - ...
- Information und Kommunikation

Sofortmaßnahmen (Quick-Wins)

Schrittweise Umsetzung

- Priorisierung und Auswahl von Teilkonzepten
- Unmittelbarer Beginn der Umsetzung mit Sofortmaßnahmen
- Angepasst an Handlungsdruck sowie finanziellen und personellen Ressourcen
-> Dynamischer Planungsprozess
- **Voraussetzung: Starkes Zielbild, damit alle Teilkonzepte zusammenpassen**

Beteiligung der Politik, Verwaltung, Bürger und Akteursgruppen

Begleitende Projektkommunikation (Presse, Internet etc.)

Phase 1

Bestandsaufnahme

- Mobilitätsangebot
- Befragung Bürger/Arbeitgeber
- Erreichbarkeitsanalyse
- Stärken- u. Schwächen-Analyse

Prognosen und Trends

- Demographie
- Digitalisierung
- Elektrifizierung etc.

Definition Ziele

- Entwicklung von Leitlinien
- Zielplanung 2030 / 2035 / 2040
- Definition von Zielgruppen

Phase 2

Konzeption der Maßnahmen

- MIV / **Parken**
- Fußverkehr
- **Radverkehr**
- ÖPNV
- **Sharing-Angebote**
- Elektrifizierung
- Zielgruppenthemen
 - Gewerbe
 - Bauräger
 - Schulen
 - Einzelhandel
 - ...
- **Information und Kommunikation**

Sofortmaßnahmen (Quick-Wins)

Schrittweise Umsetzung

- Priorisierung und Auswahl von Teilkonzepten
- Unmittelbarer Beginn der Umsetzung mit Sofortmaßnahmen
- Angepasst an Handlungsdruck sowie finanziellen und personellen Ressourcen
-> Dynamischer Planungsprozess
- **Voraussetzung: Starkes Zielbild, damit alle Teilkonzepte zusammenpassen**

Beteiligung der Politik, Verwaltung, Bürger und Akteursgruppen

Begleitende **Projektkommunikation** (Presse, Internet etc.)

Nächste Schritte (Vorschlag)

- Erhebung Stellplatzauslastung und Neukonzeption Parkraummanagement
- Update Radverkehrskonzept
- Sharing-Konzept
- Kommunikationskampagne
- Auswertung offene Fragen in Bezug auf Sofortmaßnahmen

Vielen Dank | Thank you | Merci



team red Deutschland GmbH
Almstadtstr. 7, 10119 Berlin, Germany

Tel +49 30.138 986-35
Fax+49 30.138 986-36

info@team-red.net
www.team-red.net