

# 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](mailto:info@team-red.net)  
[www.team-red.net](http://www.team-red.net)