



BERICHT

INTEGRIERTES GESAMTVERKEHRSKONZEPT FÜR DIE GEMEINDE GRÄFELFING - ERGEBNISSE DES AUFTAKT – WORKSHOPS MIT DEN GEMEINDERÄTINNEN UND GEMEINDERÄTEN

BEARBEITET VON

team red Deutschland GmbH
Claus Grimm
Tobias Kipp

OBERMEYER Planen + Beraten GmbH
Dipl.-Ing. Helmuth Ammerl
M.Sc (TUM) Alisa Picha-Rank

Almstadtstr. 7
10119 Berlin

Hansastraße 40
80686 München

Tel.: +49 89 5799-0
Fax: +49 89 5799-910

Handelsregister Berlin HRB 121492 B
UStID DE266370371

Postfach 20 15 42
80015 München

info@opb.de
www.opb.de

Gilching, den 06.02.2020

team red Deutschland GmbH – Almstadtstr. 7 – 10119 Berlin

Handelsregister Berlin HRB 121492 B, UStID DE266370371

INHALTSVERZEICHNIS

1. ANLASS	3
2. ABLAUF DES AUFTAKT-WORKSHOPS	3
3. AUFGABENSTELLUNG	4
4. ERGEBNISSE DES WORKSHOPS	5
4.1. DEMOGRAFISCHER WANDEL	5
4.2. URBANISIERUNG	6
4.3. ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE	6
4.4. SHARING ECONOMY	7
4.5. MOBILITY AS A SERVICE	7
4.6. AUTONOME FAHRZEUGE	8
5. FAZIT	8

Anmerkung:

Aus Gründen der Lesbarkeit wird in diesem Bericht darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Männer und Frauen in gleicher Weise.

1. ANLASS

Die Gemeinde Gräfelfing plant im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts die verschiedenen Ziele und Handlungsfelder im Bereich der Mobilität zusammenzuführen.

Die Entwicklung des Konzeptes ist in zwei Phasen vorgesehen, der Bestandsaufnahme (Phase I) und der eigentlichen Konzeptentwicklung (Phase II). Aktuell befindet sich Phase I in der Bearbeitung:

Die Bestandsaufnahme umfasst, neben einer Bürgerbefragung, einer Unternehmens- und Mitarbeiterbefragung und verschiedenen Erreichbarkeitsanalysen auch Maßnahmen zur Akteursbeteiligung. Um diese in den Planungsprozess einzubeziehen sind mehrere Interviews sowie drei Workshops mit den Themenfeldern Schulen, Arbeitgeber und Einzelhandel / Ortszentrum vorgesehen. Des Weiteren wird in der Bestandsanalyse die vorhandene Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs, des ruhenden Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs, des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie weitere Mobilitätsangebot erfasst und analysiert. Ziel der Bestandsaufnahme ist dabei eine Defizitanalyse als Grundlage für die Konzeptentwicklung in Phase II.

In diesem Kurzbericht sind die Ergebnisse der Auftaktveranstaltung mit den Gemeinderätinnen und Gemeinderäten zusammengefasst. Im Zuge der Konzeptentwicklung wird es zudem einen zusammenfassenden Bericht geben, in dem die Ergebnisse des Workshops mit den Erkenntnissen aus den anderen Erhebungen und Analysen in Bezug gesetzt werden.

2. ABLAUF DES AUFTAKT-WORKSHOPS

Der Workshop fand am 27.11.2019 im Anschluss an die Gemeinderatssitzung von 19.15 bis 21.30 Uhr statt. Im Rahmen der Sitzung stellte Herr Helmuth Ammerl von der Obermeyer Planen+Beraten GmbH den aktuellen Projektstand des integrierten Gesamtverkehrskonzepts und den weiteren Terminplan vor. Im Anschluss hielt Tobias Kipp von der team red Deutschland GmbH einen Impulsvortrag über Zukunftstrends der Mobilität. Der anschließende interaktive Teil wurde von Herrn Kipp moderiert.

3. AUFGABENSTELLUNG

Im Rahmen des interaktiven Teils wurden die Gemeinderäte in zwei Arbeitsgruppen eingeteilt und gebeten, sich mit den Auswirkungen der folgenden sechs Mobilitätszukunftstrends auf das Gemeindegebiet intensiver auseinanderzusetzen:

- Demographischer Wandel
- Urbanisierung
- Alternative Kraftstoffe
- Sharing Economy (z.B. Car-Bike-Sharing)
- Mobility as a Service (Mobilitätsangebote)
- Autonom fahrende Fahrzeuge

Im Zuge dessen sollten sie die Chancen und Risiken dieser Trends für Gräfelfing auf Moderationskarten schreiben und diese auf Stellwänden zuordnen. Die Übersichten über die Stellwände sind am Ende des Berichtes zu finden.

4. ERGEBNISSE DES WORKSHOPS

Nachfolgend werden die Beiträge der Teilnehmer aus dem Workshop zusammengefasst. Moderationskarten, die Teilnehmer bzw. Moderatoren ausgefüllt haben, wurden während des Workshops auf zwei Moderationswänden gesammelt und thematisch sortiert (siehe Abbildungen am Ende des Berichtes).

4.1. DEMOGRAFISCHER WANDEL

Die meisten Teilnehmer verbinden mit dem demografischen Wandel die „alterndene Gesellschaft“ sowie den Umstand, dass die Zahl der in Deutschland lebenden jüngeren Menschen immer kleiner wird, während der Bevölkerungsanteil der älteren Menschen stetig zunimmt. Niedrige Geburtenraten und eine steigende Lebenserwartung sind die Hauptfaktoren dieser Entwicklung, die sich in den nächsten Jahrzehnten Bevölkerungsprognosen zufolge noch beschleunigen wird. Die damit verbundenen Chancen und Risiken halten sich quantitativ in etwa die Waage und werden von den Gemeinderäten für Gräfelfing folgendermaßen beschrieben:

Chancen

Einerseits werden positive Effekte für den ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) erwartet: Die Nachfrage nach innerörtlichen öffentlichen Verkehrsmitteln könnte altersbedingt steigen, dadurch müsste das Angebot ausgebaut werden (neue Buslinien, Taktverdichtungen).

Mehrere Nennungen verbinden Chancen im Zusammenhang mit autonom fahrenden Fahrzeugen (siehe auch Kapitel 4.6). Gerade Senioren könnten als Zielgruppe von entsprechenden Angeboten (z.B. Minibussen) profitieren. Die Hoffnungen ruhen auf besseren Mobilitätsangeboten für Ältere jenseits der Nutzung des privaten Pkw, beispielsweise durch Bring- und Holdienste.

Zusätzlich wird die Möglichkeit des ehrenamtlichen Engagements insbesondere für „rüstige Senioren“ gesehen, z.B. als Fahrer von Minibussen bzw. Sharing-Autos oder als Schulweghelfer.

Einzelne Gemeinderatsmitglieder äußern die Hoffnung auf weniger motorisierten Individualverkehr, nicht zuletzt dadurch, dass alternative Verkehrsmittel auch für Ältere interessant werden. Hierbei besteht eine Querverbindung zur Verbreitung von entsprechenden Mobilitätsangeboten und Apps (siehe Kapitel 4.5) auch in älteren Bevölkerungsgruppen.

Hoffnungen auf weniger innerörtlichem Kfz-Verkehr beruhen zudem auf der Annahme, dass eine „veränderte Mobilitätserziehung“ Früchte trägt.

Ein Teilnehmer geht davon aus, dass der Druck für die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung immer größer wird.

Risiken

Es besteht die Befürchtung, dass der motorisierte Individualverkehr weiter zunimmt, da immer mehr Ältere mit dem eigenen Fahrzeug in Gräfelfing (gerade bei Kurzstrecken) unterwegs sind. In diesem Zusammenhang werden zudem steigenden Unfallzahlen und eine weitere Verschärfung der Parkplatzproblematik (insbesondere in der Bahnhofstraße) angenommen.

Skepsis herrscht überwiegend in Bezug auf folgenden Fragestellungen:

- Wie schafft man es, alternative Fortbewegungsmittel für Senioren attraktiv zu machen?
- Wird das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln tatsächlich attraktiver gestaltet?

4.2. URBANISIERUNG

Urbanisierung bedeutet die Ausbreitung und Verstärkung städtischer Lebens-, Wirtschafts- und Verhaltensweisen. Dieses Phänomen ergreift zunehmend die großstadtnahen Gemeinden, wie zum Beispiel Gräfelfing. Auch diesen Trend bewerten die Gemeinderäte durchaus kontrovers:

Chancen

Etliche Teilnehmer äußern die Hoffnung, dass die Urbanisierung zu einer Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs sorgen könnte, durch

- einen 10-Minuten-Takt der S-Bahn
- Bürgerbus-Angebote,
- und günstigere Preise (weitgehend erfolgt durch jüngste Tarifreform).

Eine Chance wird darin gesehen, dass – wie in Großstädten – auch in Gräfelfing zukünftig weitgehend autofreie Wohnformen Realität werden. Hiermit werden auch Chancen für die Zukunft des Einzelhandels vor Ort verbunden, wenn dieser spezielle Serviceangebote (z.B. Lieferservice) anbietet.

Mit der Urbanisierung verbunden werden zudem Hoffnungen auf (flächendeckende) Tempo-30-Limits im Gemeindegebiet, Abnahme des (Kies-)LKW-Verkehrs und den Bau einer Umgehungstraße, da die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung steigen könnte.

Risiken

Es wird befürchtet, dass der Verkehr mit zunehmender Verstädterung weiter zunimmt und mehr Parkraum benötigt wird. Durch die Urbanisierung ziehen mehr Menschen in die Region München, es kommen Einkaufsmöglichkeiten hinzu und der motorisierte Individualverkehr steigt.

Ein weiteres Problem könnte sich dadurch ergeben, dass der zur Verfügung stehende Straßenraum umkämpfter wird und die Konkurrenz zwischen den Verkehrsmittelnutzern zunimmt. Zusätzlich wird befürchtet, dass die Zahl der Berufseinpender weiter steigt und für zusätzliche Belastungen sorgt.

4.3. ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE

Nahezu unumstritten positiv sind die Erwartungen für Gräfelfing in Bezug auf alternative Kraftstoffe, wie zum Beispiel Strom oder Biokraftstoffe.

Chancen

Man erhofft sich vor allem bessere Luft, aber auch weniger Lärm (Elektroantrieb). Gerade für den innerörtlichen Verkehr könnte dies für eine Verbesserung der Lebensqualität sorgen. Ein Teilnehmer könnte sich bei zunehmender Elektrifizierung vorstellen, dass insbesondere Ältere mit „Golf-Karts“ im Gemeindebereich selbstständig und sicher mobil unterwegs sein könnten.

Alles steht und fällt jedoch mit der notwendigen Infrastruktur: Insbesondere eine ausreichende Anzahl an öffentlichen „E-Zapfsäulen“ müsste errichtet werden. An der möglichst raschen Umsetzung dieses Zielvorhabens hatten einige Teilnehmer ihre Zweifel.

4.4. SHARING ECONOMY

Dieser Begriff war den meisten Gemeinderäten nicht bekannt und musste erläutert und mit Beispielen versehen werden. *Sharing Economy* beschreibt das Teilen von Dienstleistungen, Handels- und Konsumgütern, Transportmitteln bis hin zum Wohnraum für einen bestimmten Zeitraum. Wir begrenzten uns bei der Chancen- und Risikenabwägung auf den Bereich der Mobilität (z.B. Car-Sharing).

Im Prinzip bewerten die Teilnehmer diesen Entwicklungstrend positiv – allerdings nur sehr eingeschränkt für Gräfelfing: Es wird vermutet, dass die Bereitschaft des „Fahrzeugteilens“ in der Bevölkerung wenig bis gar nicht vorhanden ist.

Chancen

Dabei werden die Chancen durchaus wahrgenommen:

- Die privaten Mobilitätskosten würden sinken.
- Der öffentliche Raum könnte (durch weniger Fahrzeuge) aufgewertet werden.
- Der Verkehr würde abnehmen.
- Man könnte Wege flexibler und unabhängiger als beim ÖPNV zurücklegen.
- Man könnte auch gemeinsam zum Einkaufen fahren.

Auch der Straßenraum, der bislang vor allem für Autos reserviert ist, würde „geteilt“.

Risiken:

Für Gräfelfing werden keine Risiken gesehen. Allerdings werden kaum Realisierungschancen eingeräumt (siehe oben), da diese Angebote primär mit Großstädten assoziiert werden.

4.5. MOBILITY AS A SERVICE

Auch dieser Begriff war den meisten Teilnehmern unbekannt und musste erläutert und mit Beispielen versehen werden. *Mobility as a Service* ist ein Ansatz Transport mit eigenen Fahrzeugen durch ein auf den Kundenbedarf abgestimmtes Angebot verschiedener Mobilitätsdienste zu ersetzen. Mobilitätsdienste können von verschiedenen Anbietern bereitgestellt werden und sollen als ein kombinierter Service angeboten und abgerechnet werden. Dies kann z.B. den ÖPNV, Car-Sharing, Car-Pooling, Taxi- und Shuttle-Dienste, Bike-Sharing oder E-Scooter-Sharing umfassen.

Auch diesem Ansatz stehen die meisten Teilnehmer grundsätzlich positiv gegenüber und es wird generell ein Potenzial gesehen. Allerdings werden auch hierbei für Gräfelfing wenig Realisierungschancen gesehen.

Chancen

Vorteile werden vor allen Dingen in Bezug auf die größere Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl gesehen. Einfach mit einer App Start- und Zielpunkt eingeben, dann die entsprechenden Verkehrsmittel wählen und bezahlen. Mobility as a Service wird von einzelnen Teilnehmern als „die Zukunft“ angesehen und bietet allen Verkehrsteilnehmern Vorteile.

Risiken

Gräfelfing wird hierfür als „zu klein“ eingestuft, wenn dann im Verbund mit München. Es wird zudem auf die Gefahr hingewiesen, dass Ältere wegen fehlendem technischem Know-how ausgeschlossen werden.

4.6. AUTONOME FAHRZEUGE

Sehr kontrovers werden die Auswirkungen von autonom fahrenden Fahrzeugen auf Gräfelfing diskutiert. Auf die Stellwände wurde eine ganze Reihe von Pros und Kontras gepinnt.

Chancen

Es werden von vielen Teilnehmern große Potenziale für das Gemeindegebiet gesehen. Insbesondere einzelne Altersklassen, für die Mobilität heute zum Teil nicht so einfach zu bewerkstelligen ist, könnten von autonom fahrenden Fahrzeugen profitieren, z.B. Senioren und Schüler. Ein Teilnehmer verbindet damit auch die Hoffnung, dass mit Hilfe dieser Technik auch Nachtbuslinien im Würmtal umsetzbar wären. Ein weiterer Teilnehmer spricht von einem „Paternoster-Effekt“: Man kann irgendwo im Gemeindegebiet einsteigen und an anderer Stelle wieder aussteigen. Dies erhöht die Flexibilität.

Risiken

Gleichzeitig weisen die Teilnehmer auf eine ganze Reihe von ungeklärten Fragen und Problemen im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit (Unfallgefahr) in Gräfelfing hin. Ein Teilnehmer mutmaßt zudem, dass der Verkehr zunehmen könnte, da auch heute nicht-mobile Personen mit Fahrzeugen unterwegs sind. Zudem wird auf den Zeithorizont hingewiesen: Für ein Verkehrskonzept 2030 ist die Planung unrealistisch, da noch zu viele Fragen ungeklärt sind.

5. FAZIT

Die am Workshop teilnehmenden Gemeinderäte sehen die meisten Mobilitätstrends in ihren Auswirkungen auf Gräfelfing ambivalent.

In Bezug auf den „demographischen Wandel“ ergeben sich, nach Ansicht der Teilnehmer, Chancen vor allem durch neue Mobilitätsangebote für ältere Bürger. Zudem können sich aktive Senioren ehrenamtlich im Bereich Mobilität engagieren. Beim Thema „Urbanisierung“ erhofft man sich, dass schneller die „kritische Masse“ für einen Ausbau der Mobilitätsangebote (S-Bahn-Taktung, Busangebote, Ortsumfahrung) erreicht wird. Zudem fördert dieser Trend die Notwendigkeit alternative Mobilitätsangebote zum motorisierten Individualverkehr zu fördern. Die Chancen durch „alternative Kraftstoffe“ ergeben sich in erster Linie in Bezug auf die Lärmentwicklung und die Luftqualität.

Grundsätzlich werden – gerade in einer alternden Gesellschaft und bei zunehmender Urbanisierung – „Sharing Economy“ oder „Mobility as a Service“ positiv beurteilt. Man erwartet hierdurch flexible und effiziente neue Mobilitätsangebote für alle Bevölkerungsschichten.

Große Hoffnungen verbinden die Teilnehmer des Workshops mit „autonomen Fahrzeugen“, da dadurch neue, komfortable und attraktive Formen des ÖPNV realisiert werden können.

Bei den Risiken erwarten die Teilnehmer in Bezug auf den „demographischen Wandel“ steigende Unfallzahlen und zunehmenden Individualverkehr, gerade für innerörtliche Fahrten. Die „Urbanisierung“ führt zu einer weiteren Verkehrszunahme, insbesondere beim motorisierten Individualverkehr. Bei den „alternativen Kraftstoffen“ wird lediglich das Risiko gesehen, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht mit dem Bedarf schritthält. Bei den Themenbereichen „Sharing-Economy“ und „Mobility as a Service“ werden zwei Punkte kritisch betrachtet:

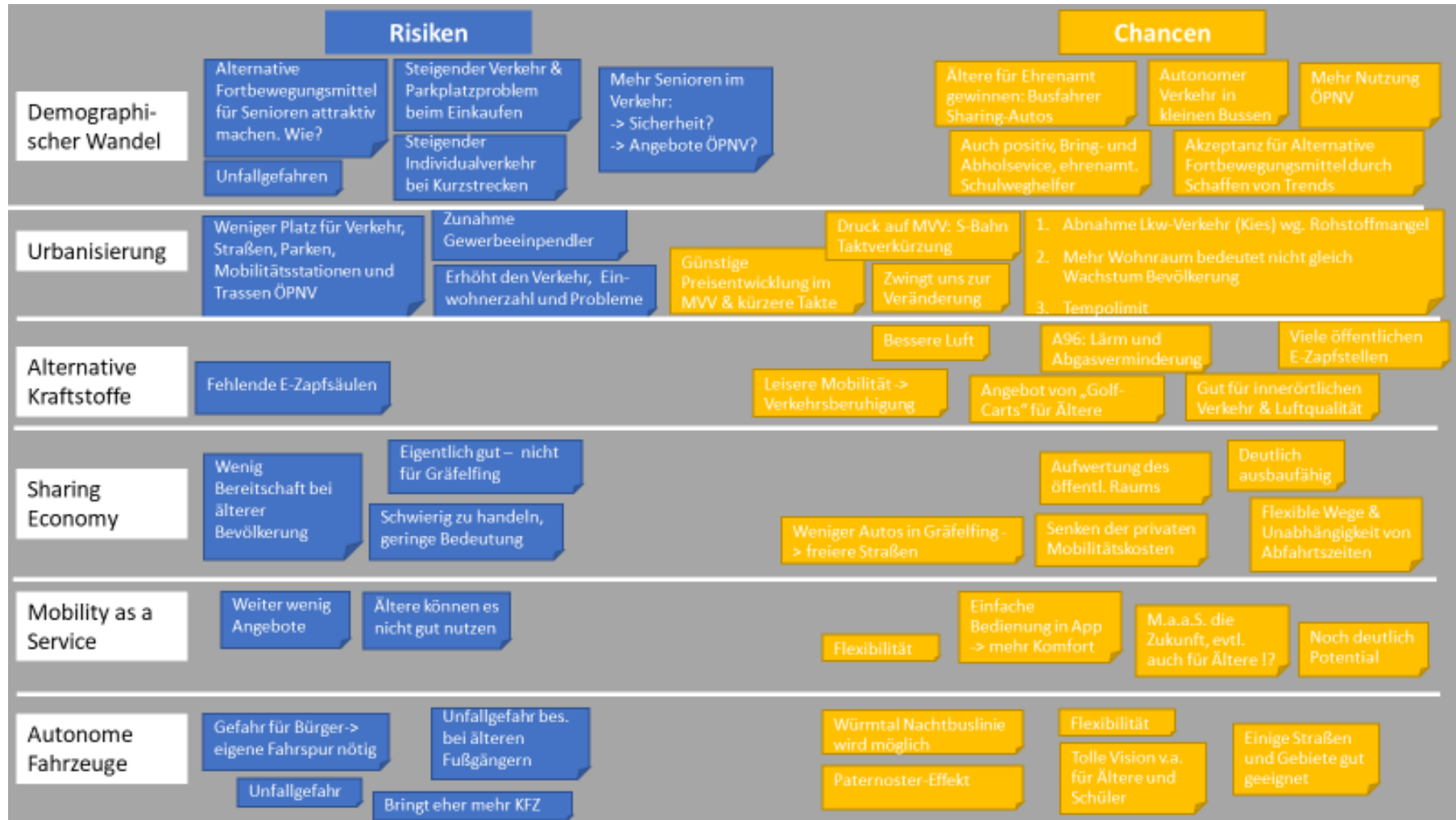
- Die digitalen Informations- und Zugangssysteme könnten gerade ältere Mitbürger überfordern bzw. ausschließen.
- Die Angebote werden sich nur in Großstädten verbreiten. In Kommunen wie Gräfelfing werden solche Angebote evtl. nicht oder nur eingeschränkt verfügbar sein.

Bis „autonome Fahrzeuge“ nennenswerte Verbreitung finden, wird es nach Einschätzung der Teilnehmer noch lange dauern. Es gibt diesbezüglich auch erhebliche Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit. Zudem wird die Gefahr gesehen, dass der motorisierte Individualverkehr durch autonome Fahrzeuge weiter zunimmt.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die Teilnehmer durchaus große Potenziale in den dargestellten Trends sehen, es aber derzeit noch schwerfällt sich vorzustellen, wie diese für die Gemeinde Gräfelfing genutzt werden können. Hierfür müssen im Zuge der Konzeptentwicklung geeignete Szenarien dargestellt werden.

Zudem müssen in dem Mobilitätskonzept die genannten Risiken bewertet und bei der Konzeption der Maßnahmen berücksichtigt werden.

Ergebnisse Gruppe 1



Ergebnisse Gruppe 2

