

Mobilitätsentwicklungskonzept 2035

Große Kreisstadt Erding

Kurzfassung Phase 1 – Bestandsaufnahme und Leitlinien



Impressum

Mobilitätsentwicklungskonzept 2035 für die Große Kreisstadt Erding

Kurzfassung Phase 1 – Bestandsaufnahme und Leitlinien

Projektgesamtkoordination:
Große Kreisstadt Erding
Herr Famira-Parcsetich, Regierungsbaumeister
Frau Karlstetter, M. Sc.



team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter	Tobias Kipp
Mitwirkende	Dr. Bodo Schwieger Verena Engel Mina Godarzani Claus Grimm Maximilian Heinrich Dr. Katja Hericks Olaf Matthei-Socha Matthias Nüßgen Timo Schaffhauser Hannes Schreier Dr. Johannes Theißen Jörg Thiemann-Linden

Gestaltung Thomas Grab

Berlin 2020

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Es wird an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

BILDNACHWEIS | Titelbild: Stadt Erding

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort	5
2.	Einleitung	6
3.	Analyse vorhandener Daten, Studien und Planungen	7
3.1	Zusammenfassung der Analyse bestehender Studien und Planungen	7
3.1.1	Rahmenbedingungen und Grundlagen	7
3.1.2	Maßnahmen	9
4.	Analyse Mobilitätsangebot und Erreichbarkeit wichtiger Standorte	12
4.1	Lage der Stadt Erding	12
4.1.1	Motorisierter Individualverkehr	12
4.1.2	ÖPNV-Anbindung	12
4.1.3	Radverkehr	13
4.1.4	Mobilitätsdienstleistungen	14
4.2	Erreichbarkeitsanalysen einzelner Standorte	14
4.2.1	Altstadt / Schrammenplatz	15
4.2.2	Bahnhof Erding	15
4.2.3	Bahnhof Altenerding	16
4.2.4	Bahnhof Aufhausen	17
4.2.5	Gewerbegebiet West	17
4.2.6	Freizeitzentrum-Nord	17
4.2.7	Kronthaler Weiher	18
4.2.8	Therme Erding	18
4.3	Zusammenfassung der Erreichbarkeitsanalysen	19
5.	Analyse der Wirkungen zukünftiger Entwicklungen und Trends	21
5.1	Was sind Megatrends?	21
5.2	Indirekte Einflussfaktoren der Mobilitätsentwicklung	22
5.3	Veränderung von Fahrzeugen und Infrastruktur	22
5.4	Veränderungen der Organisation von Verkehr	23
5.5	Chancen nutzen und Risiken minimieren	23
6.	Ergebnisse der Bürgerbefragung	25
6.1	Rahmendaten der Bürgerbefragung	25
6.2	Aktuelle Verkehrssituation in Erding	25
6.3	Verkehrsmittelverfügbarkeit	26
6.4	Arbeits- / Ausbildungsorte	27
6.5	Verkehrsmittelnutzung	27
6.6	Gewünschte Entwicklung der Erdinger Altstadt	28
6.7	Anregungen und Verbesserungsvorschläge	29

7.	Ergebnisse der Arbeitgeber- und Mitarbeiterbefragung	30
7.1	Ergebnisse der Arbeitgeberbefragung	30
7.2	Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung	31
7.2.1	Weg zur Arbeit	31
7.2.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit	33
7.2.3	Parken	33
7.2.4	Pkw-Alternativen	33
7.2.5	Home-Office	34
7.2.6	Problembereiche und Verbesserungsvorschläge	34
8.	Ergebnisse der Akteursbeteiligung	35
8.1	Kick-Off mit Politik und Verwaltung	35
8.2	Workshop Gewerbe / Arbeitgeber	35
8.3	Workshop Altstadt	35
8.4	Workshop Schulen	36
8.5	Interviews mit weiteren relevanten Akteuren	36
8.6	Fazit der Akteursbeteiligung	37
9.	Leitlinien für die zukünftige Mobilitätsentwicklung	38
9.1	Leitlinienworkshop mit dem Stadtrat	38
9.2	Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung in Erding	39
10.	Begleitende Kommunikation und Umsetzung von Maßnahmen	42
11.	Umsetzung von Sofortmaßnahmen	43
12.	Zusammenfassung	44
13.	Verzeichnisse	49
13.1	Abkürzungsverzeichnis	49
13.2	Abbildungsverzeichnis	49

1. Vorwort

Keine Frage – das neue Mobilitätsentwicklungskonzept (MEK) 2035 wird ein stolzes und imposantes Werk: Bereits der Bericht für Phase 1, der die Bestandsaufnahme und die Leitlinienentwicklung abdeckt, umfasst knapp 250 Seiten. Die hier vorliegende Kurzfassung bietet einen Überblick über die zentralen Ergebnisse aus diesem Dokument.



Das beauftragte Büro team red führt darin aus, wie es Daten ermittelte, Erkenntnisse erzielte und in Zusammenarbeit mit dem Stadtrat und vielen interessierten Bürgerinnen und Bürgern schließlich zehn Leitlinien entwickelte, die die Richtschnur für die mittelfristige Entwicklung Erdings bilden sollen. Dass der Prozess bereits grundlegende Überlegungen zum Klimawandel im Allgemeinen und dem geplanten neuen Bahnhof auf dem Fliegerhorst-Gelände im Besonderen enthält, versteht sich von selbst. Sonst könnte das Konzept kaum den Anspruch erheben, zukunftsorientiert zu sein.

In Kürze zusammengefasst haben sich kurze Wege, die Sicherheit und Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer sowie der Ausbau des Fahrrad- und Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) als wesentliche Handlungsfelder herauskristallisiert. Leitlinie 3 erläutert den Zweck: „Selbständige Mobilität soll für alle Bevölkerungsgruppen und in allen Lebensphasen sichergestellt werden. Dies gilt insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen.“

Soweit zu den bisherigen Ergebnissen. Mindestens ebenso wertvoll erscheint mir allerdings die Entstehung des Dokumentes. Denn gerade solche Arbeiten zwingen die Beteiligten, sich Zeit zu nehmen, um verschiedene Entwicklungen und Trends zu überdenken oder zu verknüpfen. Während die regulären Abläufe einer kommunalen Verwaltung in der Regel geprägt sind von Einzelmaßnahmen, leitete das MEK einen Grundsatzdiskurs ein und schloss mögliche Äußerungen wie „müsste man schon längst“ oder „sollte man gründlich diskutieren“ aus. Bestes Beispiel: Der Leitlinien-Workshop zum Abschluss, als nicht nur Verkehrsthemen diskutiert wurden, sondern auch der gastliche Charakter der Altstadt, die bessere Versorgung mit Artikeln des täglichen Lebens oder die Fassaden- und Dachbegrünung. Insofern bildete die Studie eine wichtige Plattform für Bürgerbeteiligung und stärkte so ihre eigene Akzeptanz.

Das MEK hat doppelten Wert: Es stieß zum einen eine schon lange anstehende Grundsatzdiskussion an und zieht zum anderen konsequent die Schlussfolgerungen daraus.

A handwritten signature in black ink that reads "M. Gotz".

Max Gotz

Oberbürgermeister

2. Einleitung

Die Große Kreisstadt Erding plant durch ein Mobilitätsentwicklungskonzept (MEK) mit dem Zieljahr 2035 die verschiedenen Handlungsfelder und Ziele im Bereich der Mobilität zusammenzuführen. Bestehende und geplante Aktivitäten sollen gebündelt und aufeinander abgestimmt werden, sodass die Mobilität in Erding möglichst effizient und ressourcenschonend sichergestellt werden kann.

Die Konzeptentwicklung ist in zwei Phasen vorgesehen: die Bestandsaufnahme (Phase 1) und die eigentliche Konzeptentwicklung (Phase 2). Der vorliegende Kurzbericht fasst die Ergebnisse von Phase 1 zusammen.

Die Phase 3 umfasst die Umsetzung der Maßnahmen und Phase 4 das Monitoring, bei dem überprüft werden soll, ob die Maßnahmen dazu geführt haben, die in Phase 1 gesteckten Zielen zu erreichen.

Die Phase 1 umfasst die folgenden Erhebungen und Analysen:

- Grundlagenermittlung auf der Basis vorhandener Daten und Gutachten
- Erreichbarkeitsanalyse wesentlicher Standorte in der Stadt Erding
- Eine repräsentative Befragung der Erdinger Bürger
- Eine Befragung der Arbeitgeber und deren Mitarbeiter
- Workshops und Interviews mit ausgewählten Erdinger Akteuren

Neben der Bestandsaufnahme sollen als zentrales Ergebnis der Phase 1 Leitlinien für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Erding entwickelt werden. Sie dienen als „Kompass“ für alle zukünftigen Entscheidungen des Stadtrats bzw. der Verwaltung, die einen Bezug zur Mobilität haben.

Begleitet wird die Bestandsaufnahme durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen, um die Bürger von Beginn an über den Entwicklungsprozess und zentrale Ergebnisse zu informieren.

Im Zuge der Erhebungen und Beteiligungsformate ergaben sich zahlreiche Ideen und Hinweise, die ohne langwierigen Planungsprozess umgesetzt werden können. Diese wurden als Sofortmaßnahmen erfasst, auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft und teilweise bereits umgesetzt, wie zum Beispiel die Einrichtung der Fahrradstraße in der Franz-Xaver-Stahl-Straße oder die Ausweisung von barrierefreien Stellplätzen am Parkplatz Mühlgraben. So wird den Bürgern und Akteuren signalisiert, dass sich ihr Engagement lohnt und das MEK 2035 schnell zu ersten Ergebnissen führt.

Der nachfolgende Kurzbericht bietet eine Übersicht über die oben genannten Erhebungen, Analysen und Beteiligungsformate. Für die vollständigen Ergebnisse wird auf den ausführlichen Gesamtbericht sowie ggf. auf weitere eigenständige Dokumente verwiesen.

Das zentrale Ergebnis der Phase 1 ist die Definition von Leitlinien für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Erding. Diese sind im Kapitel 9 zu finden.

3. Analyse vorhandener Daten, Studien und Planungen

Für die Große Kreisstadt Erding sind bereits zahlreiche Gutachten, Studien und Datengrundlagen vorhanden, die einen Bezug zur Mobilität haben. Für die Bestandsaufnahme wurden insgesamt über 50 Datenquellen ausgewertet und tabellarisch zusammengefasst. Der Überblick über alle Quellen ist in einem eigenständigen Dokument verfügbar. Für diesen Kurzbericht wurden die wesentlichen Aussagen der Recherchen zusammengefasst.

3.1 Zusammenfassung der Analyse bestehender Studien und Planungen

3.1.1 Rahmenbedingungen und Grundlagen

Demographie

Erding ist eine wachsende Stadt mit einem positiven Geburtensaldo. In Zukunft ist zu erwarten, dass die Altersgruppe 65+ wachsen und die der unter 17-jährigen im Verhältnis zurückgehen wird. Zwischen 2006 und 2016 sind die Pkw-Zulassungen um ca. 19 % gestiegen. Die Einwohnerzahl stieg im gleichen Zeitraum nur um 8 %.

Motorisierung

Der Motorisierungsgrad liegt derzeit mit 538 Pkw je 1.000 EW immer noch unter dem des Landkreises (620) und dem Bundesdurchschnitt (568).

Wirtschaftsstandort Erding

Die Große Kreisstadt Erding liegt innerhalb des Ballungsraums München und verfügt über eine sehr gute Anbindung an überregionale Verkehrswege. Von besonderer Bedeutung sind die Nähe zur Landeshauptstadt München und dem internationalen Flughafen München.

Erding selbst ist ein urbaner Standort mit vielfältigen Angeboten und Möglichkeiten. Die historische Altstadt hat eine hohe touristische und wirtschaftliche Bedeutung, steht jedoch unter Druck durch Konkurrenz aus den eigenen Gewerbegebieten sowie der Innenstadt München und den Riem-Arcaden. Der Modal Split von Passanten in der Innenstadt stellt sich wie folgt dar: Pkw 47 %, zu Fuß 29 %, Bus 5 %, Rad 14 %, S-Bahn 2 %, Sonstiges 3 %. Das Angebot an Parkplätzen in der Innenstadt steht an erster Stelle bei der Umfrage der Innenstadthändler zu Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung. Als erste Maßnahme wurde vor einigen Jahren ein analoges Parkleitsystem etabliert und durch entsprechende Kommunikationsmaßnahmen (Broschüre, Karte) begleitet.

Erding verfügt über ein negatives Pendlersaldo. Es gibt starke Pendlerbeziehungen zum Flughafen München, aber auch in benachbarte Landkreise und in die Landeshauptstadt München. Die Arbeitslosigkeit ist in Erding kontinuierlich sehr gering.

Politische und planerische Rahmenbedingungen

Für die Große Kreisstadt Erding wurde ein Klimaschutz-Teilkonzept für den Verkehr entwickelt, das verschiedene Maßnahmen für die Verkehrsentwicklung in Erding enthält.

Die Verpflichtung Fahrradabstellplätze an nicht-öffentlichen Gebäuden bereitzustellen, wurde in einer eigenen Satzung festgeschrieben.

Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans erfolgt parallel zu zahlreichen Untersuchungen zum Fliegerhorst. Den Fliegerhorst als neuen Stadtteil zu integrieren ist eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben.

Die Strukturkonzepte „Alter Bahnhof“ und „Neuer Bahnhof Erding“ sehen Grünverbindungen mit durchgehenden Fuß- und Radwegen vor, insbesondere vom Stadtpark Erding zum Freizeitzentrum Nord und zum Erholungsgebiet Kronthaler Weiher. Es soll ein attraktives Bahnhof- und Busbahnhofs Umfeld mit allen erforderlichen Infrastrukturen (z. B. P+R, B+R) entstehen.

In einigen Bebauungsplänen sind bereits „auto-arme“ Quartiere vorgesehen, u.a. mit Bereitstellung ausreichender und qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen. Die Stellplätze sollen bevorzugt unterirdisch und nur an ausgewählten Stellen oberirdisch sein.

Die Entwicklungen Haager-Straße-Ost (BP 181) und Fliegerhorst sollen ebenfalls unter Berücksichtigung von zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten realisiert werden.

Leitziele Verkehrsentwicklung aus der Entwicklungsstudie Fliegerhorst

In der Entwicklungsstudie für das Areal des Fliegerhorsts wurden Leitziele für den Verkehr formuliert, die sich in weiten Teilen auf die Gesamtstadt übertragen ließen:

- Verkehrsentlastung der Innenstadt und Verringerung der Immissionsbelastungen
- Realisierung einer leistungsfähigen Nordanbindung des Fliegerhorsts mit Verknüpfung zur Nordumfahrung
- Verlagerung des regionalen / überregionalen Schwerverkehrs
- Stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
- Stadtverträgliche Integration des Hauptstraßennetzes
- Ausweisung eines umfassenden flächenhaften Verkehrsberuhigungskonzeptes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Stärkung des Umweltverbundes
- Ausweitung und Verbesserung eines attraktiven, sicheren und durchgängigen Fußwegenetzes
- Förderung des Radverkehrs
- Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Ziel- / Quell- und Binnenverkehr.

Analysen aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Im Rahmen des ISEK wurde für die Innenstadt Erding eine sogenannte SWOT – Analyse durchgeführt. Die zentralen Ergebnisse können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

<p>STÄRKEN</p> <p>Hohes Potenzial zur Innenverdichtung und kurze Wege; Innenstadt per ÖPNV/ zu Fuß gut erreichbar; Erding ist aus der Region gut erreichbar (Flughafennähe; S-Bahn nach München); Verkehr in Innenstadt bereits deutlich beruhigt; innenstadtnahe Sammelparkplätze vorhanden (Entlastung Altstadt); Entlastungsmaßnahmen f. Durchgangsverkehr in Planung; Ringschluss exzellente Anbindung an Flughäfen</p>	<p>SCHWÄCHEN</p> <p>Funktionen teils räumlich separiert, Verbindungen und räumliche Bezüge teils unterbrochen; Stadtstruktur erzeugt Verkehrsknoten in der Altstadt; zentrale Konfliktpunkte durch Binnenverkehr in Verbindung mit Stadtstruktur; Innenstadtumfahrung nur bedingt genutzt; Einpendler auf Parkplätze angewiesen; Stauanfälligkeiten für Busse; geringe Nutzung Tiefgarage; Sammelparkplätze belegen wichtige Flächenreserven in der Innenstadt</p>
<p>CHANCEN</p> <p>Erschließungssystem kann im Rahmen der Umstrukturierung großflächig neu gedacht werden; Nordanbindung „Wahltrasse Süd“ als Entlastungsmaßnahme; S-Bahn-Anbindung als Entwicklungsimpuls für Tourismus und Wirtschaft; Verbesserte Anbindung der Quartiere östlich der Bahn durch S-Bahn-Tunnel; Bedeutungsgewinn Landshuter Straße als zukünftige Verbindung zum Bahnhof; Anbindung Fliegerhorst als Chance zur Stärkung Umweltverbund</p>	<p>RISIKEN</p> <p>Standorte mit besserer Anbindung könnten Altstadt und dort angesiedelte Funktionen schwächen; Zunahme an Verkehrsbelastung führt ggf. zu weiteren Konflikten; S-Bahn Ringschluss könnte Druck auf Flächen um zukünftigen Bahnhof herum deutlich erhöhen; bis 2030 prognostizierter Anstieg der Kfz-Belastung von +10 % (Dorfener-, Anton-B., Bahnhofsstraße) und bis zu 35 % (Haager Straße); Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs infolge des zukünftigen Bahnhofs; Ausbildung eines neuen Quartiers als zusätzliche Konkurrenz zur Altstadt</p>

3.1.2 Maßnahmen

In den verschiedenen Dokumenten waren bereits zahlreiche Hinweise zu Maßnahmen mit Bezug zur Mobilität in Erding enthalten. Diese haben jedoch einen sehr unterschiedlichen Konkretisierungsgrad, angefangen von individuellen Ideen, Vorschlägen und Forderungen, bis hin zu konkreten Maßnahmenplanungen, die sich zum Teil bereits in der Umsetzung befinden.

Trotz dieser sehr unterschiedlichen Konkretisierung werden diese Maßnahmen nachfolgend in den jeweiligen Themenbereichen nebeneinandergestellt. So kann ein Überblick über die Themenspektren gewonnen werden, die in den verschiedenen Gutachten und Planungen bearbeitet wurden.

Maßnahmen MIV

In den Gutachten wurden verschiedene Planungen und Maßnahmenvorschläge erwähnt, die zu einer innerörtlichen Verkehrsentslastung, bzw. Verkehrsberuhigung führen sollen. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere die Altstadt als kritischer Bereich erwähnt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zudem dazu führen, Überlastungen bzw. Staus zu vermeiden (u.a. Anton-Bruckner-Straße, B388, Flughafentangente) und die Emissionen (Lärm, Abgase) entlang des Hauptstraßennetzes zu reduzieren. Gleichzeitig sollen sensible Bereiche vom Verkehr entlastet werden, z.B. durch Ausweisung von Tempo 30-Zonen und die Vermeidung von Schleichverkehren.

Zentrale Projekte, die das Stadtgebiet von Erding entlasten sollen sind:

- Südostumfahrung B388 neu (Ismaning – Taufkirchen)
- Nordumfahrung Erding

Zur Förderung der Elektromobilität soll ein landkreisweites Netz an öffentlicher Ladeinfrastruktur entstehen.

Maßnahmen Parken

Im Stadtzentrum ist die Parkplatzsituation ein großes Thema. Für die Innenstadt soll daher ein optimiertes Parkleitsystem entwickelt werden, u.a. um den Parksuchverkehr zu reduzieren.

Maßnahmen ÖPNV

Das größte Projekt mit Bezug zum ÖPNV ist der S-Bahn-Ringschluss und die damit verbundene Verlegung des Bahnhofs, des ZOB sowie der P+R- und B+R-Anlagen. In diesem Zusammenhang soll auch ein Regionalbahnanschluss realisiert werden. Es wird auch ein zweigleisiger Ausbau der S2 gefordert, der eine bessere Taktung und eine höhere Zuverlässigkeit der S-Bahn ermöglichen würde.

Eine leistungsfähige Busverbindung soll den neuen Bahnhof mit der Altstadt verbinden.

Das Bus-Angebot im Landkreis soll ebenfalls weiterentwickelt werden.

Information und Marketing für den ÖPNV im Landkreis sollen intensiviert werden. Im MVV-Regionalbusverkehr sollen Echtzeitinformationssysteme eingeführt werden.

Bahnhöfe und Haltestellen sollen langfristig schrittweise barrierefrei ausgebaut werden.

Maßnahmen Fußverkehr

Insbesondere im Bereich der Innenstadt soll die Barrierefreiheit verbessert werden. Die Potenziale von Erding als „Stadt der kurzen Wege“ sollen erschlossen werden.

Maßnahmen Radverkehr

In verschiedenen Quellen wurde auf fehlende Rad- und Fußwege hingewiesen. Die Haupterschließungsstraßen in der Stadt sind teilweise bereits mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Die Umsetzung der Zielnetzplanung für den Radverkehr umfasst insbesondere:

- Aus Richtung Norden über die Alte Römerstraße / Wartenberger Straße
- Aus Richtung Süden über die Schloßallee / Münchener Straße sowie über die Pretzener Straße / Hörlkofener Straße
- Aus Richtung Osten über die Taufkirchener Straße und ED14 sowie
- Aus Richtung Westen entlang der B388, Dorfstraße / Dachhauer Straße und Erdinger Straße/Anton-Bruckner-Straße
- Aufhausen über Niederwörth mit Anschluss an bestehenden asphaltierten Radweg der Stadt Erding (Radroute) und Bereitschaft des Staatlichen Bauamts Freising (StBA FS) zur Herstellung der Verbindung in deren Baulast; mit Anbindung Niederwörth und Wörther Weiher

Eine weitere Idee ist eine Radschnellwegverbindung zwischen dem alten Bahnhof und dem Fliegerhorst auf der alten Gleistrasse.

Es soll geprüft werden, welche Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen werden können.

Alle Maßnahmen sollen gleichzeitig dazu dienen, die Verkehrssicherheit für die Radfahrer zu erhöhen.

Weitere Vorschläge beziehen sich auf die Einführung eines stationären Fahrradverleihsystems sowie auf Informations- und Kommunikationsmaßnahmen für den Radverkehr.

In der Altstadt sollen die Fahrradabstellanlagen modernisiert und ausgebaut werden. Umfassende Investitionen in neue B+R- Anlagen sind erst am neuen Bahnhof vorgesehen.

Sonstige Maßnahmen

An Sommerwochenenden mit gutem Wetter ist die Verkehrssituation beim Kronthaler Weiher problematisch. Hierfür sollen Lösungen erarbeitet werden. Der erste Schritt ist der Neubau von Stellplätzen und die Einführung von Parkgebühren.

In der Altstadt soll der motorisierte Lieferverkehr durch den Einsatz von Lastenfahrrädern reduziert werden.

Im Zentrum und an den Bahnhöfen, sowie an weiteren zentralen Orten, sollen Mobilitätsstationen errichtet werden.

Die Anzahl der Elterntaxis an den Schulen soll verringert werden.

Um die Bürger und Akteure in Erding für neue Mobilitätsangebote zu begeistern, soll ein Mobilitätstag organisiert werden.

4. Analyse Mobilitätsangebot und Erreichbarkeit wichtiger Standorte

Die Erreichbarkeitsanalyse gliedert sich in zwei Teile. Zunächst werden die Lage der Stadt und die Einbettung in das Verkehrssystem der Region dargestellt. Anschließend werden einzelne ausgewählte Standorte innerhalb des Stadtgebietes näher betrachtet. Für diesen Kurzbericht wurden nur wenige zentrale Ergebnisse herausgegriffen. Die ausführliche Darstellung mit den dazugehörigen Karten kann dem Gesamtbericht entnommen werden.

4.1 Lage der Stadt Erding

Das Stadtgebiet liegt ca. 30 km nordöstlich von München und 30 km südwestlich von Landshut. Erding ist eine Große Kreisstadt im gleichnamigen Landkreis im Regierungsbezirk Oberbayern und seit 2016 Oberzentrum. Der internationale Flughafen München liegt in unmittelbarer Nähe.

Die Stadt Erding hatte, nach Daten des Statistischen Landesamtes Bayern, im Jahre 2018 36.469 Einwohner. 1992 waren es noch 25.804 Einwohner. Dieser starke Anstieg von 41,33 % liegt sogar noch über den Werten der anderen Kommunen der Wachstumsregion München. Dieses Wachstum schlägt sich auch im Verkehrsaufkommen der Region nieder.

4.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Regional und überregional ist Erding direkt über die Bundesstraße B388 München–Passau und verschiedene Staatsstraßen angebunden. Die Stadt liegt zwischen den Autobahnen A92 (München–Deggendorf) und A94 (München–Passau).

Innerhalb Erdings sind die B388 und die ST2048 (Anton-Bruckner-Straße) die wichtigsten Durchgangs- und die Landshuter-, Münchener-, bzw. Dachauer Straße die wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen.

Insgesamt ist die Erreichbarkeit mit dem MIV als gut zu bezeichnen. Gerade im Berufsverkehr ergeben sich jedoch in der gesamten Region München Überlastungserscheinungen im Straßennetz, die auch in und um Erding herum zu Verkehrsstaus führen.

4.1.2 ÖPNV-Anbindung

Erding ist Teil des Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV, der im Jahre 1971 gegründet wurde. Heutige Gesellschafter sind der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und die acht Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg. Der MVV dient als Plattform für die Kooperation zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen der Region.

Die S-Bahn bildet die zentrale ÖPNV-Verbindung in Richtung München. Zahlreiche Buslinien verknüpfen Erding mit dem Umland.

S-Bahn

Mit der S-Bahn (Linie S2 Petershausen – Erding) lässt sich der Bahnhof München-Ost von Erding aus in etwa 40 Minuten erreichen. Die Taktung variiert zwischen 20- und 40-minütigen Abständen.

Regionalbusse

Mit Regionalbussen sind viele der umliegenden Gemeinden von Erding aus zu erreichen. Vier Regionalbuslinien bieten zumindest an Schultagen mehr als 10 Verbindungen pro Tag:

- 512 zum Münchener Flughafen
- 501 nach Gammelsdorf
- 502 nach Wartenberg bzw. zum K. Aigner Gymnasium
- 562 nach Taufkirchen

Auf weiteren 8 Buslinien werden 10 oder weniger Abfahrten angeboten. Ergänzt wird das ÖPNV-Netz durch zwei Rufbuslinien und 4 Ruftaxis.

Stadtbuslinien

In Erding werden sieben Stadtbuslinien angeboten, die das Stadtgebiet vollständig erschließen. Die Taktungen sind häufig nicht regelmäßig und es gibt viele Ausnahmen, was die Linieneinführung angeht.

Fazit ÖPNV

Die Abdeckung des Stadtgebietes durch den ÖPNV erscheint auf den ersten Blick angemessen, wird aber in den weiteren Kapiteln zu den Einzelstandorten noch detaillierter behandelt. Es wird ein erheblicher Aufwand für eine große Zahl von ÖPNV-Angeboten betrieben.

Es gibt jedoch unterschiedliche Betriebszeiten und Taktfrequenzen auf den einzelnen Verbindungen. Teilweise gibt es gar keinen Taktverkehr. Dies macht es für den Nutzer extrem unübersichtlich und schwer planbar. Entsprechend ist eine umfassende Information der Fahrgäste notwendig. Langfristig wäre es erstrebenswert, das System erheblich zu vereinfachen.

4.1.3 Radverkehr

In Erding kreuzen sich zwei überregionale Fahrradwege. Der Radweg „Durchs Erdinger Land“ verläuft von Haag in Oberbayern bis Freising. Er verläuft entlang des Münchener Flughafens und verbindet diesen direkt mit der Stadt Erding. Die Verbindung führt über die Freisinger Straße, die Lange Zeile, die Haager Straße, die Ardeostraße, die Landgerichtsstraße, die Rotwandstraße und schließlich die Lange Feldstraße.

Die zweite Verbindung, der Sempt-Isen-Radweg von Ismaning bis Schwindegg, verläuft innerhalb der Stadt Erding von der Münchener Straße, über die Friedrich-Fischer-Straße, die Landshuter Straße, die Dorfener Straße und die Taufkirchener Straße.

Die Stadt Erding ist sowohl aufgrund Topographie, als auch von der zur Verfügung stehenden Infrastruktur relativ gut für die Nutzung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel geeignet.

4.1.4 Mobilitätsdienstleistungen

Mobilitätsdienstleistungen wie Car-Sharing oder Fahrradverleihsysteme bieten den Bürgern zusätzliche Mobilitätsoptionen. Nachfolgend wird anhand von detaillierten Karten dargestellt, welche Angebote derzeit in Erding verfügbar sind.

Car-Sharing

Der Verein Car-Sharing Erding e.V. startete seine Aktivität im Oktober 2016 mit einem Auto und bietet heute an vier Standorten in der Stadt Autos zur Ausleihe an.

Es handelt sich dabei um Kleinwagen der Marke Citroen (Pure Tech und Picasso). Elektroautos stehen bisher im Car-Sharing noch nicht zur Verfügung. Weitere Informationen gibt es unter: <https://www.carsharing-erding.de>.

Das Angebot in Erding hat in den letzten Jahren deutlich an Zuspruch gewonnen. Es ist also durchaus eine Zielgruppe für Sharing-Angebote vorhanden.

Weitere Mobilitätsdienstleistungen

Es gibt in Erding über das Car-Sharing hinaus bislang keine öffentlichen Angebote für Bike-Sharing oder ausleihbare E-Kickscooter. Beispielsweise für Verbindungen zwischen ÖPNV-Knotenpunkten, der Altstadt sowie peripheren Wohn- und Gewerbegebieten könnte es durchaus Potenziale für stationäre Systeme geben.

Ladeinfrastruktur

In Erding bieten die Überlandwerke, der örtliche Stromanbieter an 10 Standorten Ladesäulen mit insgesamt 20 Ladepunkten an. Alle, bis auf zwei 11 KW Ladesäulen, haben eine Leistung von 22 KW.

Darüber hinaus gibt es noch Einzelanbieter, wie zum Beispiel die Firma Kaufland, die auf dem Parkplatz Ihres Marktes in der Dachauer Straße zwei Ladepunkte mit 43 bzw. 50 KW anbietet.

4.2 Erreichbarkeitsanalysen einzelner Standorte

Für eine Reihe von Standorten innerhalb des Stadtgebietes Erding wurde die Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln (zu Fuß, Fahrrad / Pedelec, ÖPNV, Pkw) näher untersucht. Folgende Standorte wurden für diese Detailauswertung ausgewählt:

- Altstadt / Schrankenplatz
- Bahnhof Erding
- Bahnhof Altenerding
- Bahnhof Aufhausen
- Gewerbegebiet West
- Freizeitzentrum-Nord
- Kronthaler Weiher
- Therme Erding.

4.2.1 Altstadt / Schrankenplatz

Die Altstadt ist geprägt durch kleinteiligen Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie. Es gibt jedoch auch Wohnbevölkerung, kleine Handwerksbetriebe etc. Die Anziehungskraft der Altstadt geht deutlich über das Stadtgebiet hinaus.



Abbildung 1 - Fußgängerzone am „Kleinen Platz“ (Eigenes Foto)

Für den Fußverkehr finden sich hier ideale Rahmenbedingungen. Radfahrer können sich, aufgrund der geringen Geschwindigkeiten des Pkw-Verkehrs, in den meisten Bereichen gut bewegen. Der Untergrund und die Anzahl der sicheren Abstellmöglichkeiten sind weder ideal für den Radverkehr, noch für die Barrierefreiheit.

Für Kunden und Besucher ist die Altstadt grundsätzlich gut mit dem Pkw zu erreichen. Zusammen mit dem Durchgangsverkehr ergibt sich jedoch ein hohes Verkehrsaufkommen, das die Aufenthaltsqualität in der Altstadt beeinträchtigt. Ein kritisches Thema sind die Parkplätze. Innerhalb und im direkten Umfeld der Altstadt sind die vorhandenen Stellplatzkapazitäten zu vielen Zeiten stark ausgelastet.

Durch die Stadtbusse ist die Altstadt sehr gut mit dem ÖPNV zu erreichen.

4.2.2 Bahnhof Erding

Der Bahnhof Erding ist für die Stadt Erding der wichtigste ÖPNV-Knotenpunkt. Er verknüpft Stadtverkehr, Regionalverkehr und die Verbindung nach München. Der Bahnhof ist die Endhaltestelle der S-Bahn S2, die zweimal pro Stunde von hier aus in Richtung München Ostbahnhof abfährt. Neben den S-Bahnen nach München fahren von hier aus alle Regional- und Stadtbusse ab.

Der Bahnhof liegt östlich des Stadtzentrums zwischen den Straßen „Am Bahnhof“ und „Lagerhausstraße“. In beiden Straßen steht je ein P+R Parkplatz zur Verfügung.

Am Bahnhof Erding gibt es einen Taxistandplatz, ein Car-Sharing-Fahrzeug des Vereins Car-Sharing Erding e.V. und einen Kiosk, an dem u.a. Reiseproviant, Zeitschriften und Fahrkarten verkauft werden. Fahrkarten können sowohl am Automaten als auch im DB Service Store gekauft werden.

Der Bahnhof Erding ist sowohl zu Fuß, als auch mit dem Fahrrad, dem ÖPNV und dem MIV gut zu erreichen.



Abbildung 2 - Busbahnhof am S-Bahnhof Erding (Eigenes Foto)

Die Verbindung von Erding nach München mit der S-Bahn Linie 2 kann als befriedigend bezeichnet werden, auch wenn der unregelmäßige Takt von alternierend 20 Minuten und 40 Minuten für den Nutzer schwieriger zu planen ist. Besser wäre hier sicher ein regelmäßiger Takt.

Es stehen insgesamt 330 P+R-Parkplätze zur Verfügung, wobei die Kapazitätsgrenzen zeitweilig erreicht werden. Die Versorgung mit Fahrradstellplätzen ist zwar von der Anzahl her angemessen, die Qualität der Abstellanlagen ist dagegen nicht mehr zeitgemäß.

4.2.3 Bahnhof Altenerding

Der Bahnhof Altenerding liegt im Stadtteil Altenerding (südlich der Innenstadt Erdings). Es verkehrt die Linie S2 in Richtung Norden nach Erding und in Richtung Süden über Markt Schwaben nach München Ost. Der Bahnhof Altenerding ist der Haltepunkt für Besucher der Therme Erding.

Der Bahnhof Altenerding ist – neben dem Bahnhof Erding – der zweitwichtigste ÖV-Knotenpunkt der Stadt. Von hier aus beginnen viele Pendlerfahrten nach München. Für diejenigen Pendler, die mit dem Auto zum Bahnhof kommen, stehen P+R-Parkplätze zur Verfügung. Auch Fahrradabstellanlagen (B+R) sind am Bahnhof Altenerding zu finden. Wie auch an den anderen Bahnhöfen sind diese bereits gut ausgelastet.

Die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad bzw. dem E-Bike ist als gut zu bezeichnen.

4.2.4 Bahnhof Aufhausen

Der Bahnhof Aufhausen liegt im gleichnamigen Stadtteil Aufhausen (südlich von Altending und Erding). Es verkehrt die Linie S2 in Richtung Norden nach Erding und in Richtung Süden über Markt Schwaben in Richtung München Ost. Der Bahnhof wird zu einem großen Teil für Pendelbewegungen von und nach München und Umgebung genutzt, entsprechend wurden B+R und P+R-Parkplätze errichtet.

Der Bahnhof Aufhausen ist sowohl zu Fuß, als auch per Fahrrad, aus der näheren Umgebung gut zu erreichen. Die Erreichbarkeit mit dem Bus ist, im Vergleich zu den anderen Bahnhöfen, als weniger gut zu bezeichnen.

Es ist zu erwarten, dass mit dem Ringschluss der S-Bahn der Bedarf für Abstellanlagen für Fahrräder sowie für die P+R-Parkplätze weiter zunehmen wird.

Mit dem Pkw ist der Bahnhof Aufhausen tendenziell gut zu erreichen, wobei der beschränkte Bahnübergang ein Hindernis darstellen kann.

4.2.5 Gewerbegebiet West

Im Gewerbegebiet West befindet sich eine große Bandbreite an großen Einzelhändlern wie Media Markt, Aldi, Lidl, DM und Expert. Alle sind eingebunden in eine Art Einkaufszentrum mit überregionaler Bedeutung. Im Kern dieses Zentrums sind neben vielen anderen Ketten C&A, TK Maxx und Sports Direct zu finden. Wie bei vielen Einkaufszentren dieser Art existieren erhebliche Parkplatzkapazitäten.

Neben dem oben angesprochenen Einzelhandel sind im Gewerbegebiet auch industrielle Gewerbe wie Huber Technik und die Privatbrauerei Erdinger Weißbräu ansässig. Das Gewerbegebiet West ist insgesamt stark auf den Pkw ausgerichtet und generiert entsprechend viel Pkw-Verkehr.

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes mit dem öffentlichen Nahverkehr innerhalb Erdings ist verhältnismäßig gut, auch mit dem Fahrrad ist das Gewerbegebiet von der Innenstadt und auch den anderen Ortsteilen aus gut zu erreichen. Die Wegeführungen innerhalb des Gebietes für Fuß- und Radverkehr sind jedoch unzureichend.

4.2.6 Freizeitzentrum-Nord

Im Freizeitzentrum Erding sind eine Reihe von Sportstätten, Sportvereinen und anderen Nutzungen auf einem weitläufigen Gelände ansässig, unter anderem das Hallen- und Freibad und die Eislaufhalle.

Auf dem großen Festplatz findet das Volksfest, Festivals und auch Flohmärkte statt. In den Zwischenzeiten wird der Platz vor allem als Parkplatz genutzt. Im Norden des Freizeitentrums schließt sich eine Kleingartenanlage an.

Der Standort ist sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß von der Innenstadt, dem Bahnhof Erding sowie von den meisten Stadtteilen aus gut zu erreichen. Die bestehende Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer ist überwiegend positiv zu beurteilen. Dies ist von besonderer Bedeutung, da das Freizeitzentrum für Kinder und Jugendliche gut und sicher zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar sein muss.

Über die Anton-Bruckner-Straße ist der Standort ideal an das örtliche und überörtliche Straßennetz angebunden. Der große Festplatz wird die meiste Zeit als Parkplatz genutzt, die Schwimmbäder und die Eissporthalle besitzen darüber hinaus eigene Parkplätze. Abgesehen von einigen Großveranstaltungen reicht die Anzahl der Stellplätze für diesen Standort problemlos aus. Die südlich gelegenen Stellplätze eignen sich daher momentan als ergänzende Parkplätze für die Altstadt, der nördlich gelegene Festplatz als Ergänzung zu den Stellplätzen am Kronthaler Weiher.

Die Anbindung des Freizeitentrums mit dem ÖPNV ist ebenfalls als gut zu bezeichnen.

4.2.7 Kronthaler Weiher

Der Kronthaler Weiher liegt im Norden der Stadt Erding. Er stellt ein sehr beliebtes lokales und regionales Naherholungsgebiet dar. Heute befinden sich auf dem Gelände verschiedene Sportstätten wie Beach-Volleyball, Boccia, Bolzplatz, Beach-Handball und eine Trampolinanlage sowie verschiedene Spielplätze. Zum Weiher gehören außerdem eine Minigolfanlage und ein Parkplatz mit 637 Stellplätzen sowie neun Behindertenstellplätze.

Am See sind an zentralen Punkten gute Fahrradabstellanlagen vorhanden, die aber bei hohen Besucherzahlen nicht ausreichen.

Der Kronthaler Weiher ist vor allem im Sommer für die Bevölkerung aus Erding und der Region ein wichtiges Naherholungsgebiet. Dem entsprechend kommt es an heißen Sommerwochenenden zu einer Überlastung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten. Ob die neu hinzukommenden Stellplätze sowie die Parktraumbewirtschaftung für eine Entlastung sorgen, wird sich in der Saison 2020 zeigen.

Außerdem sollte versucht werden die Anreise mit anderen Mobilitätsformen (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV) möglichst attraktiv zu machen.

Die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad ist aus dem gesamten Stadtgebiet bereits heute gut. Eine geeignete Beschilderung und eine gezielte Information der Bürger könnten zu einem steigenden Radverkehrsanteil beitragen. Potenziale könnte es auch noch beim ÖPNV geben, wenn beispielsweise die Buslinie 540 im Sommer bis direkt an den Weiher fahren und das Angebot kommuniziert würde. Auch eine Busanbindung an Sonntagen und Feiertagen könnte zumindest im Sommer das Angebot sinnvoll erweitern.

4.2.8 Therme Erding

Die Therme Erding ist ein privates Thermalbad mit einer Fläche von über 430.000 m² und damit nach eigenen Angaben die größte Therme der Welt. Die Therme Erding hat ganzjährig ein hohes Besucheraufkommen und trägt damit zum Verkehrsaufkommen in Erding bei, sowohl innerstädtisch als auch (über-) regional. Im Jahr 2019 hatte die Therme über 1,85 Millionen Gäste.

Auf den Parkplätzen sind spezielle Car-Sharing-Parkplätze für den Anbieter DriveNow (mittlerweile: ShareNow) ausgewiesen. Das Car-Sharing kann jedoch nicht vom Ausgangsort Erding oder den umliegenden SPNV-Haltestellen genutzt werden und hat damit kein Kfz-Verlagerungspotenzial. Eine Anreise mit diesen Fahrzeugen ist nur aus dem Rückgabegebiet in München, oder auch vom Flughafen München möglich.



Abbildung 3 - Car-Sharing-Parkplätze an der Therme Erding (Eigenes Foto)

Auch wenn die Therme Erding über gute Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr verfügt, werden diese Verkehrsträger aufgrund des großen Einzugsgebietes der Therme eine eher untergeordnete Rolle spielen. Wichtig ist jedoch die gute Verbindung zum Bahnhof Altenerding, die insbesondere für Gäste aus München relevant ist.

Der Busverkehr von der S-Bahn zur Therme ist als sehr gut zu bezeichnen. Besonders die Linie 550 ist hier hervorzuheben, die bis nach 23:00 Uhr mit einer Taktung von 20 Minuten zum Bahnhof Altenerding verkehrt.

Über die B 388 ist die Therme Erding sehr gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Nur an wenigen Tagen im Jahr kommt es zu Kapazitätsengpässen bei den Stellplätzen und damit verbunden zu Rückstaus.

4.3 Zusammenfassung der Erreichbarkeitsanalysen

Zusammenfassend kann die Erreichbarkeit der acht untersuchten Standorte als gut bezeichnet werden. Nachfolgend werden die Bedingungen differenziert nach den einzelnen Verkehrsträgern betrachtet.

Fußwege

Viele Wege in Erding sind von ihrer Distanz gut zu Fuß zu bewältigen. Lediglich das Gewerbegebiet West liegt für viele Bürger zu weit außerhalb, um zum Einkaufen zu laufen. Auch die Distanz zwischen dem Bahnhof Altenerding und der Therme ist für Fußgänger relativ weit. An den untersuchten Standorten gab es ausnahmslos gute bis sehr gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr.

Radwege

Aus weiten Teilen des Stadtgebietes sind die untersuchten Standorte mit dem Fahrrad in weniger als 10 Minuten zu erreichen. Da auch die Topographie in Erding kein Hindernis darstellt, eignet sich dieses Verkehrsmittel ideal für die innerörtlichen Wege.

Für viele Verbindungen sind bereits gute Radrouten verfügbar, beispielsweise auf eigenen Radverkehrsanlagen, auf der Straße in Tempo 30-Zonen, über Fahrradstraßen oder auf Hauptstraßen durch Schutzstreifen getrennt. Dennoch gibt es einzelne kritische Bereiche, wie z. B. am Bahnhof Erding oder am Kronthaler Weiher.

Insbesondere an den Bahnhöfen reicht die Anzahl der Fahrradstellplätze nicht aus. An diesen B+R-Anlagen sowie an der Therme gibt es auch qualitative Defizite (fehlende Überdachungen und Sicherungsmöglichkeiten, Gefahr der Beschädigung durch die Ordnungssysteme).

Pkw

Grundsätzlich sind alle Standorte sehr gut mit dem Pkw erreichbar. Vereinzelt führen jedoch Verkehrsstaus zu Verzögerungen. Das hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt insbesondere in der Altstadt die Aufenthaltsqualität erheblich.

Differenziert ist die Parkplatzsituation zu betrachten. Innerhalb und im direkten Umfeld der Altstadt sind die Kapazitäten der Parkplätze zu Spitzenzeiten bereits sehr stark ausgelastet. Auch die P+R – Anlagen an den Bahnhöfen stoßen an Werktagen an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Parkplätze an der Therme Erding, am Freizeitzentrum-Nord und am Kronthaler Weiher reichen normalerweise aus. Lediglich an Spitzentagen kommt es zu Engpässen, die massiv ausfallen können.

ÖPNV

Alle Standorte sind grundsätzlich mit dem ÖPNV erreichbar, die Angebotsqualität unterscheidet sich jedoch erheblich. Der Bahnhof Erding ist das Drehkreuz für den ÖPNV in Erding, entsprechend vielfältig sind die Optionen. Auch in der Altstadt, am Bahnhof Altenerding, am Gewerbegebiet West und am Freizeitzentrum-Nord halten relativ viele Linien. Die Therme Erding ist über zwei Buslinien erschlossen. Das Angebot am Bahnhof Aufhausen sowie am Kronthaler Weiher ist deutlich geringer, hier verkehrt nur an Werktagen eine Linie. Direkt am Kronthaler Weiher befindet sich keine Haltestelle, die Nutzer müssen bis zur Haltestelle Ganghoferstraße laufen.

Ein Großteil der Haltestellen verfügt über Sitzgelegenheiten und einen Witterungsschutz.

Sonstige Angebote

Bisher sind in Erding nur wenige Mobilitätsdienstleistungen verfügbar. Neben einem Taxi-Angebot gibt es vier Car-Sharing-Fahrzeuge, die u.a. am Rand der Altstadt und am Bahnhof Erding stationiert sind. Fahrradverleihsysteme oder andere neue Mobilitätsangebote wurden noch nicht eingeführt.

Die Stadtwerke Erding unterhalten ein Netz von Ladeinfrastruktur für Elektro-Pkw, das durch öffentliche Ladesäulen an privaten Standorten ergänzt wird. Das Angebot ist, bezogen auf die aktuelle Nachfrage, bereits gut.

5. Analyse der Wirkungen zukünftiger Entwicklungen und Trends

Megatrends wie Sharing-Economy, Digitalisierung und demographischer Wandel sind wesentliche Veränderungen, die die Mobilität der Zukunft beeinflussen werden. Im Folgenden wird dargestellt, welche Anforderungen sich daraus für das Mobilitätsangebot ergeben, welche Entwicklungen und Lösungsansätze es bereits gibt und wie die Stadt Erding Einfluss auf die Entwicklungen nehmen kann, um die Chancen der Mobilitätstrends zu nutzen und die Risiken zu minimieren.

5.1 Was sind Megatrends?

Megatrends sind tiefgreifende Veränderungen, die langfristig auf Mensch, Wirtschaft, Politik, Wissenschaft, Technik und Kultur einwirken. Auch Mobilität wird als Megatrend verstanden – häufig in Bezug auf die zunehmende Vielfalt an Mobilitätsformen sowie einen wachsenden Mobilitätsbedarf.

Da die Trends in starken Wechselwirkungen zueinanderstehen, ist es wichtig die wesentlichen, für die Entwicklung der Mobilität relevanten, Megatrends zu kennen:

Digitalisierung & Konnektivität: Weltweit zunehmende und veränderte Personen-, Waren- und Informationsströme ermöglichen eine erhöhte Unabhängigkeit natürlicher und rechtlicher Personen und sind Treiber für neue Aktivitäts-, Kommunikations- und Beteiligungsformen sowie technische Innovationen.

Individualisierung: Die Potenzialentfaltung und Unabhängigkeit des Individuums steht im Vordergrund und stellt erhöhte Anforderungen an die Mobilität von morgen hinsichtlich Flexibilität und Vereinbarkeit mit einem gesunden Lebensstil.

Zugang statt Besitz: Pragmatismus und Nachhaltigkeitsdenken veranlassen eine gemeinsame Bedarfsnutzung von Produkten, Mobilität, Arbeitsleistung und -fläche.

Fragmentierung und Öffnung von Hierarchien: Die Ausdifferenzierung neuer Lebensformen, Weltanschauungen und Arbeitsweisen stellt zusätzliche Anforderungen an Flexibilität im Alltag, Regionalität sowie funktionale Zusatznutzen von Mobilität.

Erreichen bzw. Überschreiten von Kapazitätsgrenzen: Urbanisierung, Bevölkerungswachstum und Produktivitätssteigerungen übersteigen Wachstums- und Belastungsgrenzen von Mensch, Natur und gebauter Umwelt. Sie erfordern eine quantitative Ausweitung des Mobilitätsangebots sowie Konzepte zur Ressourcen- und Energieeinsparung.

Steigendes Zukunftsbewusstsein: Auch in der Gesellschaft verankert sich die Priorisierung von zukunftsfähigen sozialen, ökonomischen und ökologischen Konzepten, wodurch sich die Nachfrage nach umweltverträglichen Verkehrsmitteln erhöht.

5.2 Indirekte Einflussfaktoren der Mobilitätsentwicklung

Die voranschreitende Urbanisierung und der demographische Wandel haben einen erheblichen Einfluss auf die Mobilität in Erding, ohne unmittelbar das Mobilitätsangebot zu verändern.

Die Metropolregion München erlebt seit vielen Jahren ein deutliches Bevölkerungswachstum, das sich auch in Erding nachvollziehen lässt. Die Stadt Erding weist ein stark positives Bevölkerungssaldo auf, welches sich auch im Zeitraum bis 2035 fortsetzen wird. Dieses setzt sich aus einem starken Wanderungszuwachs, einer steigenden Lebenserwartung sowie einem leicht positiven Geburtensaldo zusammen. Insgesamt wird für die Stadt Erding eine Bevölkerungszunahme von 14 % zwischen 2009 und 2029 prognostiziert.¹ Diese Entwicklung bietet Chancen, wie z.B. höhere Nutzerpotenziale für Mobilitätsangebote (besonders ÖPNV und Sharing-Konzepte), und birgt Risiken, wie z.B. Kapazitätsengpässe im Verkehrssystem (Staus, Parkplatzmangel, überfüllter ÖPNV). Mit Sicherheit wird sich die Konkurrenz um knappe Flächenressourcen weiter verschärfen, sodass es schwieriger wird, Verkehrsinfrastruktur auszubauen.

5.3 Veränderung von Fahrzeugen und Infrastruktur

Fahrzeuge werden hinsichtlich ihrer Antriebe, Technologisierung sowie Form und Funktionalität immer mehr ausdifferenziert. Aktuell werden die Effizienzgewinne bei den Antrieben von Pkw durch immer größere, schwerere und leistungsstärkere Fahrzeuge nivelliert. In Hinblick auf die Megatrends sollte die Fahrzeugentwicklung in Zukunft einen minimalen Ressourcenverbrauch, die begrenzte Flächenverfügbarkeit im urbanen (Straßen-) Raum sowie die Gesundheit und Inklusion der Bevölkerung berücksichtigen. Eine Übersicht der Veränderungen mitsamt deren Chancen und Risiken ist in der nachfolgenden Graphik dargestellt.

	Chancen	Risiken
Kleinteiligere Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> • Effiziente Nutzung des Straßenraums • (Gesundheits-) Vorteile durch aktive Fortbewegung und geringe Lärm- und Schadstoffbelastung • Entlastung des ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> • Vulnerabilität der Nutzenden • Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden bei fehlender Regulierung
Alternative Kraftstoffe 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Energieversorgung • Erneuerbare Energieträger 	<ul style="list-style-type: none"> • Rückstand bei Lade- / Tankinfrastruktur • Platzbedarf wie beim regulären Kfz-Verkehr
Autonome Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge können selbständig an geeigneten Orten parken • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Kostengünstige Versorgung ländlicher Gebiete mit autonomen Bus-Shuttles 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigendes Verkehrsaufkommen • Konkurrenz zu vorhandenem ÖPNV

Abbildung 4 - Übersicht über Veränderungen von Fahrzeugen (eigene Darstellung)

¹ CIMA: Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Stadt Erding (2016)

5.4 Veränderungen der Organisation von Verkehr

Wie bereits erwähnt, lassen sich zukunftsfähige Lösungsansätze für die Mobilität in der Stadt Erding in Veränderungen von Fahrzeugen und Infrastruktur sowie der Organisation von Verkehr unterteilen. Bei Letzterem erlangen vor allem die Organisation und der Betrieb geteilter Fahrzeuge als auch das Angebot von Mobilität als integrierter Tür-zu-Tür-Service immer mehr Bedeutung.

Organisation von Verkehr		Chancen	Risiken
Sharing Economy 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Pkw-Bestands und des Verkehrsaufkommens • Mobilitätsangebote von Tür zu Tür ohne eigene Fahrzeuge • Nutzungsdaten als Planungsgrundlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Anbieter meiden ländlichen Raum • Flächenbedarf der Angebote 	
Mobility as a Service 	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Mobilitätsangebote von Tür zu Tür, ohne eigenen Pkw • Bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote auch im ländlichen Raum möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Mobilitätsangebote und Infrastruktur als Grundlage 	

Abbildung 5 - Übersicht über Veränderungen der Organisation von Verkehr (eigene Darstellung)

5.5 Chancen nutzen und Risiken minimieren

Die Entwicklung von Mobilitätstrends und deren Chancen und Risiken unterliegen komplexen Rahmenbedingungen. Mit der Änderung der Rahmenbedingungen können auch die Trends stagnieren, sich intensivieren oder sich verändern. Das bedeutet gleichzeitig, dass Akteure, die die Rahmenbedingungen definieren, die Richtung der Trendentwicklung mitbestimmen können. Wenn sich Städte und Gemeinden dieser Verantwortung bewusst sind, können sie mithilfe von geeigneten Investitionen, Regulierungen und Öffentlichkeitsarbeit die Chancen innovativer Mobilitätsformen nutzen und die Risiken minimieren.



Abbildung 6 - Rahmenbedingungen der Entwicklung von Mobilitätstrends (eigene Darstellung)

Für ein zukunftsfähiges und effizientes Verkehrssystem ergeben sich durch die genannten Trends große Potenziale. Hierfür muss jedoch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden, die Platz für Radverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen, Car-Sharing-Flächen, E-Ladestationen, Mobilitätsstationen etc. vorhält. Zu der Infrastruktur zählen darüber hinaus sowohl das wirtschaftliche Umfeld für Betreiber von Verleihsystemen, als auch die Verfügbarkeit erstklassiger IT- und insbesondere Funk-Infrastruktur. Zudem ist eine kooperative Einstellung bezüglich einer Optimierung des Umweltverbundes von Seiten der ÖPNV-Betreiber, des Verbunds und der Aufgabenträger zielführend.

Da noch nicht absehbar ist, welche Trends in welchem Umfang Realität werden, können die Auswirkungen auf Erding nicht exakt vorhergesagt werden. Sowohl positive Einflüsse wie eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs, bessere und flexiblere ÖPNV-Angebote in peripheren Ortsteilen und eine höhere Verkehrssicherheit, als auch negative Auswirkungen wie steigendes Verkehrsaufkommen, höherer Siedlungsdruck durch Pendler aus München und sinkende Nachfrage im klassischen ÖPNV sind denkbar.

Die Stadt Erding kann die Megatrends nicht beeinflussen, aber sehr wohl deren lokale Auswirkungen. Größere Infrastrukturvorhaben sollten zurückhaltend angegangen werden und in ausreichendem Maße an den Trends über Szenarien gespiegelt werden. Beispielsweise könnte sich ein großes Parkhaus in Zentrumsnähe erübrigen, wenn die Fahrzeuge in einigen Jahren selbständig an einem weiter entfernten Stellplatz parken können – oder aber der Anteil an (Lasten-)Radfahrern massiv zunimmt. Die Bereitstellung von mehr Raum für Fahrräder sowie E-Kickscooter ist ein Gebot der Stunde, Sharing-Dienste können mittelfristig in Erding Fahrzeugzahlen reduzieren helfen. Langfristig sollte das Thema eines vollautomatischen Bussystems im Blick behalten werden. Die größte Hebelwirkung hat die Stadt Erding mit der Entscheidung über die Verteilung der verfügbaren Flächen an die vorhandenen und zukünftigen Verkehrsmittel.

6. Ergebnisse der Bürgerbefragung

Ein zentrales Element der Bürgerbeteiligung war eine repräsentative Bevölkerungsbefragung. Einige ausgewählte Erkenntnisse daraus werden in diesem Kapitel dargestellt. Die ausführliche Darstellung der Ergebnisse ist im Gesamtbericht zu finden.

6.1 Rahmendaten der Bürgerbefragung

Die Grundgesamtheit der repräsentativen Online-Befragung bildeten alle Bürger der Großen Kreisstadt Erding in Privathaushalten in der Altersgruppe zwischen 14 und 79 Jahren.

Für die Brutto-Stichprobe wurden aus dieser Grundgesamtheit per Zufallsverfahren 6.000 Einwohner ausgewählt, postalisch angeschrieben und um ihre Mitwirkung an der Umfrage gebeten. Die daran anschließende Feldzeit währte vom 04.05. bis zum 24.05.2019.

Ausgewertet wurden insgesamt 1.766 Interviews, dies entspricht einer sehr guten Teilnahmequote von 29,4 %. Die realisierte Stichprobe wurde anschließend an die Soll-Struktur der Einwohnermeldeamt-Bruttostichprobe mittels faktorieller Gewichtung angeglichen.

6.2 Aktuelle Verkehrssituation in Erding

Die aktuelle Verkehrssituation in der Großen Kreisstadt wird in Schulnoten im Schnitt lediglich mit „ausreichend“ (3,8) bewertet:

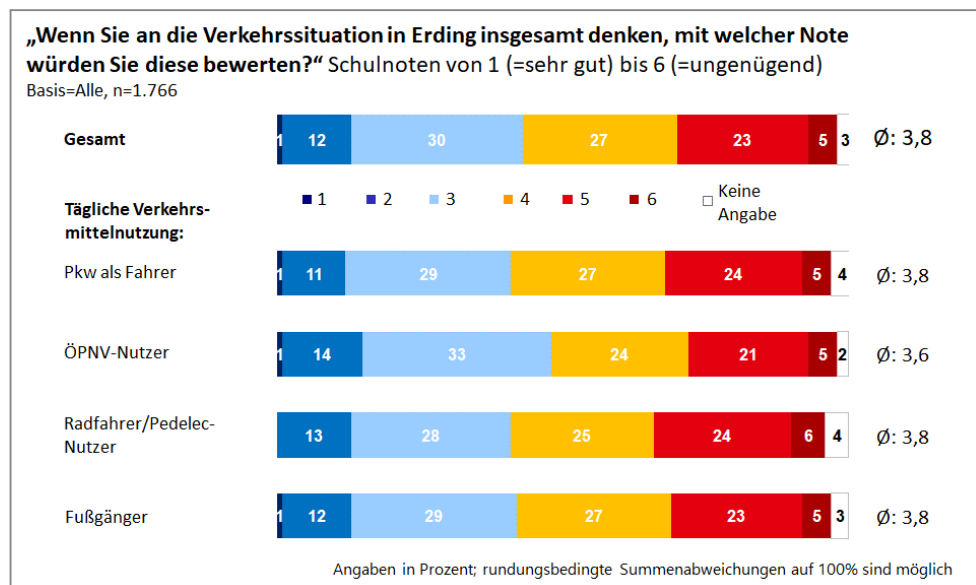


Abbildung 7 - Bewertung der Verkehrssituation mit Schulnoten (Eigene Darstellung)

Auch wenn diese Zahlen zunächst einmal negativ erscheinen, liegt Erding damit in einem Bereich, der für solche Erhebungen üblich ist.

Bei der Einordnung muss berücksichtigt werden, dass die Bürger die Situation grundsätzlich eher kritisch sehen. Bei positiven Entwicklungen stellt sich in kurzer Zeit ein Gewöhnungseffekt ein, sodass eine Verbesserung bald als selbstverständlich wahrgenommen wird. Eine negative Erfahrung, die unter Umständen sogar täglich wahrgenommen wird, ist im Gedächtnis der Befragten erheblich präsenter.

In der nachfolgenden Grafik werden weitere Aussagen zur Mobilität in Erding von den Teilnehmern bewertet.

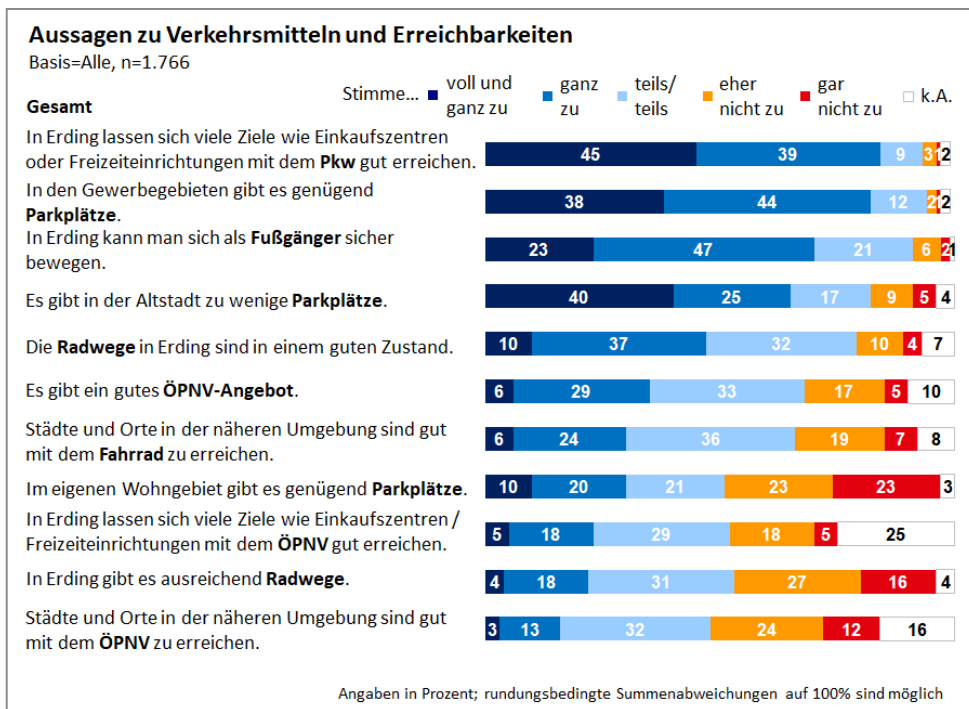


Abbildung 8 - Aussagen zu Verkehrsmitteln und Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)

6.3 Verkehrsmittelverfügbarkeit

93 % der befragten Mitbürger besitzen einen Pkw-Führerschein. Lediglich bei den unter 29-jährigen liegt der Anteil der Führerscheininhaber unter 90 %.

Bezogen auf die Verfügbarkeit eines Pkw können neun von zehn Volljährigen mit Führerschein jederzeit über einen Pkw verfügen. Nur 2 % haben gar keinen Zugriff auf einen Pkw. Es gibt nur wenige Bürger, die grundsätzlich auf andere Verkehrsmittel angewiesen sind.

In den einzelnen Privathaushalten ist gibt es im Schnitt, inklusive Dienst- und Firmenfahrzeugen, 1,7 Pkw. In 38 % der Haushalte gibt es einen Pkw, in 44 % zwei Pkw, in 12 % drei und mehr. Lediglich 4 % sind „autofrei“.

Während in Ein-Personen-Haushalten zumeist auch ein Fahrzeug verfügbar ist, sind in mehr als der Hälfte der Zwei-Personen-Haushalte mindestens zwei Fahrzeuge vorhanden. In jedem fünften Haushalt mit drei und mehr Personen gibt es mindestens drei Pkw. In rund 20 % der Haushalte befindet sich mindestens ein Firmen- oder Dienstfahrzeug.

Der Großteil der Pkw wird auf privaten Stellplätzen geparkt. 18 % der Haushalte geben jedoch an, dass sie ein Fahrzeug in der Regel am Straßenrand abstellen.

Nahezu alle Befragten (90 %) verfügen über ein funktionsfähiges Fahrrad. 8 % besitzen bereits ein E-Bike / Pedelec.

Lediglich 6 % der Bürger ab 14 Jahren verfügen aktuell über eine Wochen- oder Monatskarte, weitere 9 % über ein Abo. Ein Jobticket haben 4 %.

6.4 Arbeits- / Ausbildungsorte

Rund jeder dritte Beschäftigte oder Auszubildende hat seinen Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz in Erding, rund jeder Vierte pendelt in die Landeshauptstadt München. Einige wichtige Arbeitsplatzstandorte sind bisher nicht direkt mit dem schienengebundenen ÖPNV zu erreichen, z.B. der Flughafen München oder der Münchner Norden. Die Busverbindungen stellen bisher oft keinen gleichwertigen Ersatz dar.

Die durchschnittliche Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz beträgt 24,1 km. 16 % der Beschäftigten bzw. Auszubildenden müssen dabei einfache Wegdistanzen von mehr als 40 km zurücklegen. Für diese Gruppe sind Fahrgemeinschaften insofern eine Option, da die finanziellen Einsparungen hoch sind und der relative Zeitverlust verhältnismäßig gering ist. 36 % der Arbeits- und Ausbildungswege haben eine Maximaldistanz von 10 km und liegen damit in einer Fahrrad- bzw. E-Bike-Distanz.

6.5 Verkehrsmittelnutzung

Die Antworten auf die Frage nach der Verkehrsmittelnutzung belegt die Dominanz des Pkw. 54 % der Bürger geben an, täglich den privaten Pkw als Fahrer zu nutzen.

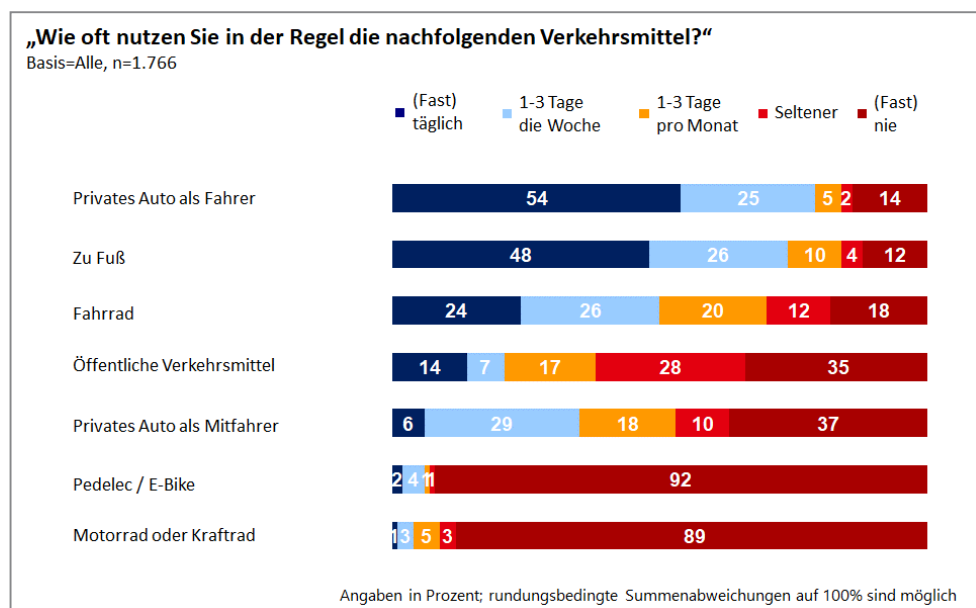


Abbildung 9 - Häufigkeiten Verkehrsmittelnutzung (Eigene Darstellung)

Der auf Basis der Nutzungshäufigkeiten berechnete sogenannte „Modal Split“² wird in der nachfolgenden Graphik dargestellt.

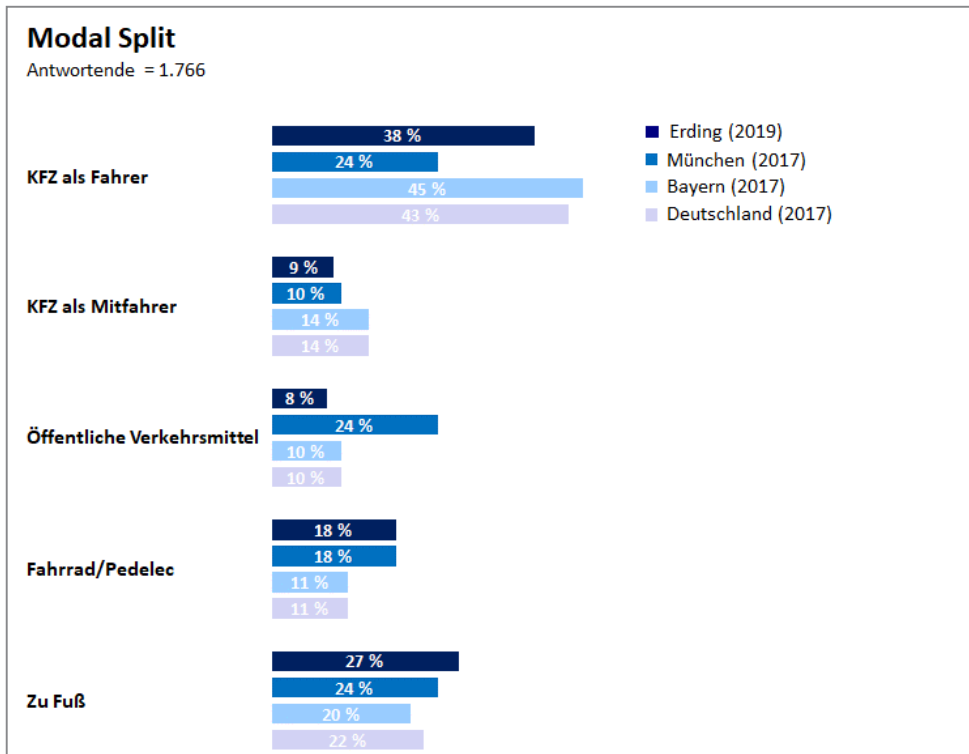


Abbildung 10 - Modal Split nach Nutzungshäufigkeiten (Eigene Darstellung)

Insgesamt 20 % der befragten Bürger geben an, zumindest gelegentlich ein Fahrrad in Bussen mitnehmen zu wollen, wenn dies möglich wäre. Dies entspricht hochgerechnet einem weitesten Potenzial von rund 6.600 möglichen Nutzern ab 14 Jahren (Annahme: 20 % von rd. 33.000 Bürgern der Großen Kreisstadt Erding im Alter ab 14 Jahren). Auch wenn die Frage nach der Nutzung eines hypothetischen Angebotes nicht unmittelbar auf die tatsächliche Nachfrage schließen lässt, lässt sich doch eine nennenswerte Nachfrage erwarten.

6.6 Gewünschte Entwicklung der Erdinger Altstadt

In der Befragung wurde folgende Frage gestellt:

„Manche Stimmen sprechen sich dafür aus, weitere Teile der Erdinger Altstadt oder sogar die gesamte Altstadt in eine Fußgängerzone umzuwandeln. Fußgängerzone bedeutet die allgemeine Beschränkung des Verkehrs auf Fußgänger. Außerdem wird die Zufahrt für Anwohner, Besucher und Lieferverkehr eingeschränkt. Es kann zur Verlagerung des Verkehrs in die umliegenden Straßen (z.B. Mühlgraben oder Krankenhausstraße) kommen. Welchen Ansatz würden Sie persönlich vor diesem Hintergrund hinsichtlich der Altstadt in Erding bevorzugen?“

² Der „Modal Split“ ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel.

Bei den Antworten ergab sich ein uneinheitliches Bild: Rund die Hälfte der Bürger wünschen eine Umwandlung eines Großteils (32 %) oder der gesamten Altstadt in eine Fußgängerzone (17 %). Weitere 21 % befürworten lediglich die Umwandlung „kleinerer Straßenabschnitte“ und 27 % sprechen sich kategorisch gegen jegliche Umwandlung aus.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine breite Mehrheit eine weitere Verkehrsberuhigung sowie weitere autofreie Bereiche wünscht. Wie genau diese umgesetzt werden kann, wäre Bestandteil eines ausführlicheren Planungs- und Beteiligungsprozesses, da verschiedene verkehrliche Notwendigkeiten und Interessen abgewogen werden müssen.

6.7 Anregungen und Verbesserungsvorschläge

Zum Ende des Interviews hatten die Befragten im Rahmen von zwei offen gestellten Fragen ohne Antwortvorgaben die Möglichkeiten, konkrete Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen zum Thema Mobilität in Erding mitzuteilen und Kritik bzw. Lob zum Thema Mobilität in Erding zu äußern. Eine ausführliche Berichtsfassung der Auswertungen liegt der Stadt Erding bereits vor.

Die meisten konkreten Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen beziehen sich auf die Themenbereiche Verkehrssicherheit (insbesondere für Fußgänger und Radfahrer), Verbesserung der Radinfrastruktur, Parken im Innenstadtbereich, Verbesserung des ÖPNV (Taktung, Anbindung, Preise) und Verkehrsvermeidung.

Obwohl in der öffentlichen Diskussion die Themen Parken und Verkehrsstaus oft dominieren, kamen bei der Bürgerbefragung die meisten Vorschläge zum Thema Radverkehr (mehr sichere Radwege, sichere Übergänge). Parken kommt erst an dritter Stelle. Gleich mehrere Anregungen zum ÖPNV sind unter den ersten zehn Nennungen zu finden.

Kritik und Lob zum Thema Mobilität wurde ebenfalls intensiv geäußert. In der Rangfolge der emotional am meisten aufgeladenen Themen liegen S-Bahnverspätungen, Unfallgefahren, Benachteiligungen von Fußgänger und sogenannte „Autoposer“ in der Altstadt auf den ersten Plätzen. Am häufigsten genannt wurden indes Unfallgefahren (insbesondere zu Fuß und mit dem Rad), die als mangelhaft beurteilte ÖV-Anbindung an den Flughafen und (alltägliche) Staus.

7. Ergebnisse der Arbeitgeber- und Mitarbeiterbefragung

Die Befragung der Arbeitgeber in Erding gliedert sich in zwei Teile. Die Unternehmensbefragung umfasst grundsätzliche Angaben zu den Rahmenbedingungen für die Mobilität in dem jeweiligen Unternehmen. Dieser Fragebogen wurde von einem Vertreter des Arbeitgebers ausgefüllt. Der zweite Fragebogen wurde von den Mitarbeitern des Arbeitgebers ausgefüllt. Dieser bezieht sich auf die individuellen Wege zum Arbeitsplatz. Die ausführliche Auswertung der Umfragen wurde der Stadt Erding bereits übergeben.

7.1 Ergebnisse der Arbeitgeberbefragung

Die Datengrundlage bildet eine im April 2019 durchgeführte Befragung. Hierzu wurden insgesamt 457 bereits der Großen Kreisstadt Erding bekannte bzw. durch team red recherchierte Unternehmen und öffentliche Institutionen angeschrieben, die in Erding ihren Sitz haben. Die Feldzeit der Online-Befragung war zwischen dem 03.04. und dem 18.04.2019. Teilgenommen hatten insgesamt 38 Unternehmen / Institutionen.

Die Ausgangssituationen der Unternehmen / Institutionen sind in der nachfolgenden Abbildung zusammengefasst.

<p>Verkehrsvermeidung</p> <ul style="list-style-type: none"> ca. 25 % ermöglichen Home-Office ca. 50 % nutzen Telefon-/Videokonferenzen Bisher kein systematisches Betriebliches Mobilitätsmanagement 	<p>Dienstreisen</p> <ul style="list-style-type: none"> 3,3 Pool-Fahrzeuge und 8,5 persönlich zugeordnete Dienstwagen pro 100 MA ca. 25 % der Unternehmen verfügen über Fahrräder/Pedelecs für Dienstwege
<p>Parkdruck</p> <ul style="list-style-type: none"> Parkplatzsituation im Umfeld der Betriebe und auf den Firmenparkplätzen wird überwiegend als überlastet beschrieben 	<p>Förderung ÖV-Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> ÖV-Erreichbarkeit der Standorte wird meist mit sehr gut oder gut bewertet Bisher keine Jobtickets, ein Drittel der Betriebe ist jedoch interessiert
<p>Pkw-Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> ca. 0,5 Parkplätze je Mitarbeiter im Schnitt Stellplätze meist kostenfrei 	<p>Förderung Fahrrad-Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> Fast alle Betriebe verfügen über Fahrradabstellanlagen ca. 50% bieten Duschen/Umkleiden Bisher kaum Leasing-Fahrräder für MA

Abbildung 11 - Ausgangssituationen der Unternehmen / Institutionen (Eigene Darstellung)

Trotz der teilweise kritischen Stellplatzsituation unternehmen die Arbeitgeber bisher nur wenig Anstrengungen, die Alternativen zum Pkw für die Mitarbeiter attraktiv zu machen. Bei der Fahrrad- und der ÖPNV-Förderung dürfte es durchaus Potenziale geben, evtl. auch beim Ausbau von Home-Office und der Unterstützung von Fahrgemeinschaften. Auch beim Fuhrparkmanagement dürfte es, angesichts der hohen Anzahl an Pool-Fahrzeugen und Dienstwagen, Möglichkeiten für effizientes Fuhrparkmanagement und den Einsatz alternativer Kraftstoffe geben.

Konkreten Handlungsbedarf sehen die Unternehmen / Institutionen vor allem beim ÖPNV. Auf die offen gestellte Frage (ohne Antwortvorgaben) nach dem Handlungsbedarf im Bereich ÖPNV werden bessere Anbindungen, Verdichtungen der Taktzeiten und eine bessere Abstimmung der Fahrpläne als dringlich angesehen.

Für den Bereich Radverkehr werden bessere Radwege, ein Ausbau des Radwegenetzes und mehr überdachte Fahrradabstellplätze gewünscht. Darüber hinaus werden günstigere ÖPNV-Preise, Videoüberwachung von Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen und die Schaffung kostenfreier bzw. kostengünstiger Parkplätze ggf. in Kombination mit einer ÖPNV-Lösung vorgeschlagen.

Auf die Frage nach einem möglichen Beitrag des Unternehmens / der Institution zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung wurden eine ganze Reihe von Ideen entwickelt, die vom Betrieb einer Erdgastankstelle oder Ladeinfrastruktur auf dem Firmengelände über zusätzliche Parkräume und Fahrradförderung bis zu Unterstützung bei Smart-City-Projekten rund um das Thema Mobilität reichen.

Diese Aufstellung zeigt zu einem gewissen Grad, dass sich die Arbeitgeber kaum darüber im Klaren sind, welchen Einfluss sie selbst auf die Mitarbeitermobilität, das Verkehrsaufkommen und den Stellplatzbedarf nehmen können. Viele setzen „aus Gewohnheit“ bestimmte Anreize, wie das zur Verfügung stellen kostenfreier Parkplätze, ohne dass die Nutzer anderer Verkehrsmittel eine adäquate Förderung erhalten.

7.2 Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung

Parallel zur Arbeitgeberbefragung wurde eine Online-Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Insgesamt beteiligten sich 616 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an der Befragung. Da die Grundgesamtheit der Beschäftigten nicht bekannt ist, sind die Ergebnisse im Gegensatz zur Bevölkerungsbefragung nur eingeschränkt repräsentativ. Die nachfolgenden Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung beziehen sich auf die teilnehmenden Beschäftigten. Eine ausführlichere Darstellung findet sich im Gesamtdokument.

7.2.1 Weg zur Arbeit

Für die Verkehrsmittelnutzung wird in der Fragestellung zwischen Sommer und Winter unterschieden, um witterungs- und temperaturbedingte Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl zu verdeutlichen.

Aus den Häufigkeiten der Verkehrsmittelnutzungen errechnet sich der sogenannte „Modal Split“. Der „motorisierte Individualverkehr“ (MIV), hierzu zählen Kraftfahrzeuge wie Pkw oder Krafträder, dominiert im Sommer und in noch größerem Maße im Winter. Mit diesen Werten liegt Erding beim MIV-Anteil etwa im Bundesdurchschnitt.

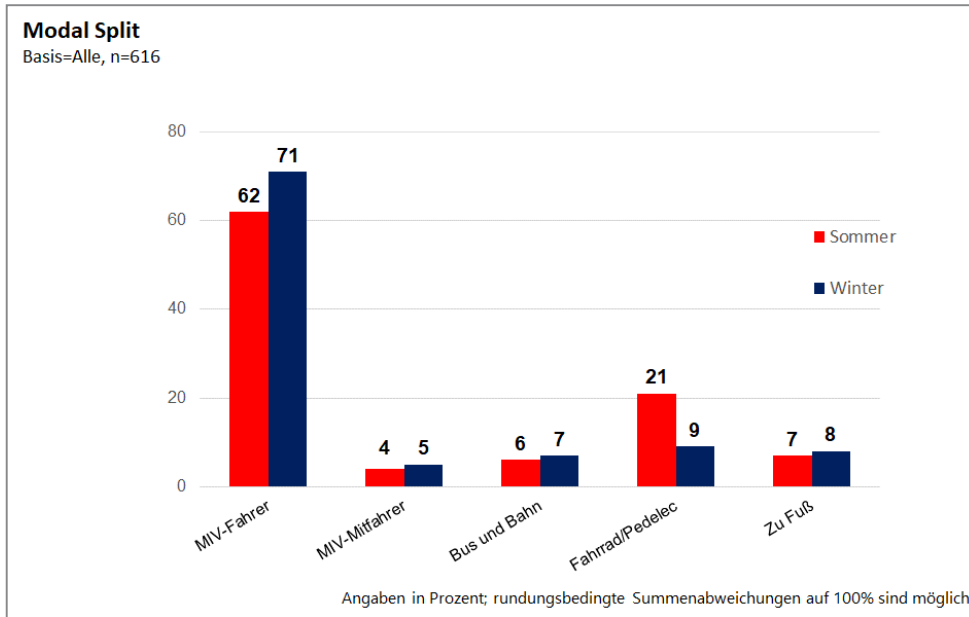


Abbildung 12 - Modal Split (Eigene Darstellung)

Für den Radverkehr stellt sich die Frage, ob durch geeignete Maßnahmen (z.B. Winterdienst, Umkleidemöglichkeiten) der Anteil der „Winter-Radfahrer“ erhöht werden könnte. Die Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg, aufgeschlüsselt nach den verschiedenen Verkehrsmitteln, wird in der nachfolgenden Graphik dargestellt.

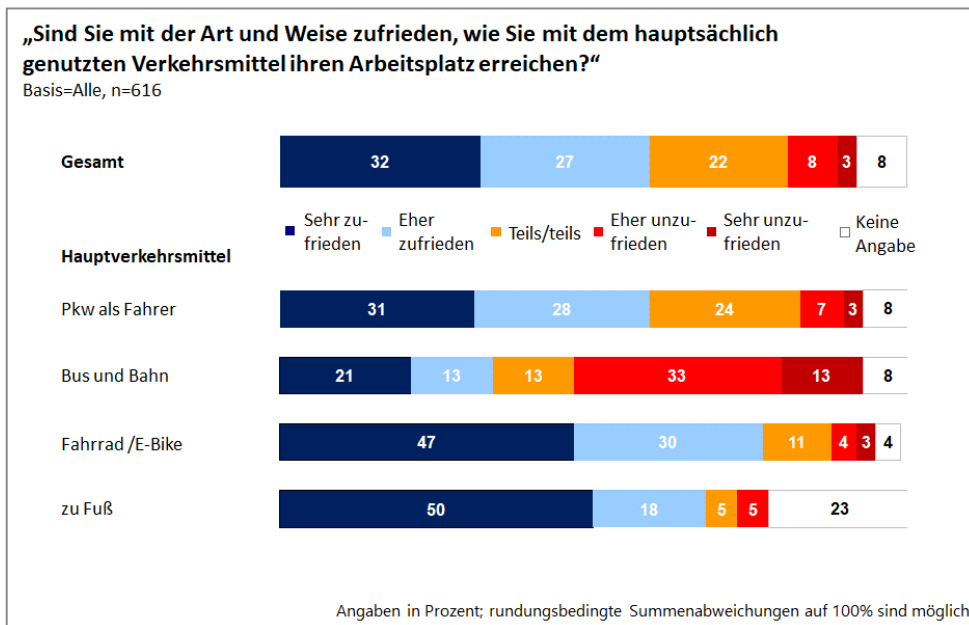


Abbildung 13 - Zufriedenheit Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Hauptverkehrsmittel (Eigene Darstellung)

Generell gilt zudem: Je weiter der Anfahrtsweg, desto geringer fällt die Zufriedenheit aus.

Rund 40 % der Beschäftigten haben ihren Wohnort in der Stadt Erding, mehr als die Hälfte der Beschäftigten pendelt somit zum Arbeitsplatz ein. Die zum Arbeitsplatz in Erding zurückgelegten Distanzen sind dabei zum Teil beträchtlich: Weniger als 5 km müssen 36 % der Beschäftigten als einfache Distanz zurücklegen, weitere 30 % zwischen 6 km und 10 km, 20 % legen 11 km bis 20 km zurück und jeder Vierte mehr als 20 km. Im Durchschnitt legen die Beschäftigten 15,5 km zurück. Dies ist im Vergleich zu anderen Standorten ein geringer Wert.

Davon ausgehend, dass Wege bis 10 km von der Distanz prinzipiell mit dem Fahrrad oder dem E-Bike zurückgelegt werden können, könnten 55 % der Mitarbeiter dieses Verkehrsmittel nutzen. Entsprechend hoch dürften die Potenziale für dieses Verkehrsmittel sein, wenn die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen würden.

7.2.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Dominanz des Pkw bei Verkehrsmittelnutzung und Modal Split hängt nicht zuletzt mit der Verfügbarkeit von Fahrzeugen zusammen: Nahezu jeder Beschäftigte besitzt einen Führerschein und 84 % können jederzeit über einen Pkw verfügen. Bürger, die grundsätzlich auf Alternativen zum Pkw angewiesen sind, bilden die Ausnahme.

Zum Vergleich: Ein funktionsfähiges Fahrrad besitzen 89%, ein E-Bike / Pedelec 7 % und eine Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel nur 6 %.

7.2.3 Parken

Wer mit dem Pkw zur Arbeit kommt, parkt in den allermeisten Fällen (74 %) auf dem Betriebsgelände. 22 % parken auf öffentlichen Parkplätzen, 7 % am Straßenrand und 6 % auf privaten Stellplätzen. Mehrfachnennungen waren möglich, wenn an unterschiedlichen Orten geparkt wird. Nur 12 % müssen für den hauptsächlich genutzten Stellplatz bezahlen, 87 % nutzen kostenlose Parkmöglichkeiten.

7.2.4 Pkw-Alternativen

Eine Fahrgemeinschaft für den Arbeitsweg nutzen derzeit bereits 6 % der Beschäftigten, 13 % könnten sich dies zukünftig vorstellen. Auffällig: Von den Beschäftigten, die mehr als 10 km Anfahrtsweg haben, schließen nur 37 % Fahrgemeinschaften kategorisch aus.

Von den Beschäftigten, die bislang weder im Sommer- noch im Winter das Fahrrad nutzen, könnten sich 17 % vorstellen, zukünftig zumindest für Teilstrecken das Rad zu nutzen.

Radfahren erscheint insbesondere Beschäftigten mit kürzeren Anreisedistanzen als interessante Alternative: 28 % derjenigen, die höchstens 10 km einfache Wegstrecke zurücklegen müssen, könnten sich vorstellen, auf das Fahrrad umzusteigen. Auch die Potenziale für E-Bikes / Pedelecs sind beachtlich: 17 % können sich vorstellen, den kompletten Arbeitsweg oder zumindest eine Teilstrecke mit dem E-Bike / Pedelec zurück zu legen. Selbst unter denjenigen Beschäftigten, die mehr als 10 km zurücklegen müssen, sind die Potenziale noch groß („ja“: 14 %; „vielleicht“: 23 %).

Weitgehend einig sind sich Radfahrer und Nicht-Radfahrer darüber, was verbessert werden müsste, um das Fahrrad attraktiver für den Arbeitsweg zu machen: Auf die offen gestellten Nachfragen (ohne Antwortvorgaben) forderten die meisten Befragten mehr und sicherere Radwege.

Durchaus vorhanden sind auch Umstiegspotenziale für Bus und Bahn: Von den Beschäftigten, die weder im Sommer noch im Winter den ÖPNV nutzen, können sich 10 % die zukünftige Nutzung durchaus vorstellen, weitere 26 % „vielleicht“. Vor allem Beschäftigte mit längeren Anreisedistanzen sind prinzipiell interessiert. Die offen gestellte Nachfrage ergab: Für eine (häufigere) Nutzung müssten vor allem Taktung, Anbindung und Fahrtzeiten der Busse und die Zuverlässigkeit der S-Bahn verbessert werden.

7.2.5 Home-Office

Ein weiteres Instrument zur Verkehrsvermeidung ist das Home-Office. Von den Beschäftigten gaben lediglich 0,5 % an, ganz oder überwiegend von Zuhause aus zu arbeiten, weitere 16 % arbeiten tageweise und 8 % stundenweise von Zuhause aus. Die überwiegende Mehrheit von 72 % arbeitet grundsätzlich nicht von Zuhause aus.

Das grundsätzliche Interesse an einem Home-Office ist dabei sehr groß: Von den 72 %, die heute nicht von Zuhause aus arbeiten, würden 5 % gerne ganz oder überwiegend im Home-Office tätig sein, weitere 40 % zumindest tageweise und 15 % stundenweise. Nur 35 % haben kein Interesse an einem Home-Office.

Gezielte Informationen an die Arbeitgeber könnten dazu beitragen Vorbehalte gegen Home-Office auszuräumen und geeignete technische sowie organisatorische Lösungen für den Betrieb zu finden.

7.2.6 Problembereiche und Verbesserungsvorschläge

Mittels offen gestellter Fragen ohne Antwortvorgaben konnten die Beschäftigten die beiden Abschlussfragen beantworten. Die ausführlichen Darstellungen der Antworten auf die offenen Fragen sind im Gesamtbericht zu finden.

Identifizierte Problembereiche

Auf die Frage nach Problembereichen zum Thema Mobilität in Erding, die einen persönlich besonders stören, ergibt sich folgende Reihenfolge: Die meisten Nennungen beziehen sich auf Verkehr und Staus in der Stadt (Anzahl n=108), davon 14 Nennungen konkret auf die Situation in der Anton-Bruckner-Straße. 83 Nennungen drehen sich um das Thema Parkplatzmangel, weitere 79 um mangelhafte Anbindungen bzw. Taktungen im Nahverkehr. Fehlende Radwege monierten 47 Befragte, generell zu viele Kfz in der Innenstadt 44.

Konkrete Verbesserungsvorschläge

In einer weiteren offen gestellten Frage konnten die Beschäftigten konkrete Verbesserungsvorschläge zur Mobilität in Erding machen. 58 Nennungen beziehen sich auf eine Verbesserung der Radwegesituation, 34 Beschäftigte forderten mehr Parkplätze und 30 eine verbesserte Taktung von Bus und Bahn. 26 Nennungen bezogen sich auf eine autofreie bzw. verkehrsreduzierte Innenstadt, 22 auf eine bessere ÖPNV-Anbindung der umliegenden Ortschaften.

Auffällig ist in diesem Zusammenhang, dass bei den Problembereichen in erster Linie Themen des MIV genannt werden (Staus, Parken), bei den Verbesserungsvorschlägen aber der Ausbau von Radwegen an erster Stelle steht.

8. Ergebnisse der Akteursbeteiligung

Die verschiedenen Akteure in Erding spielen eine wesentliche Rolle bei der Erstellung des Mobilitätsentwicklungskonzeptes 2035 (MEK). Sie sind Zielgruppe der Maßnahmen, Impulsgeber und Multiplikator für die Kommunikation des Prozesses. Um die Akteure in das MEK 2035 einzubeziehen, wurden für die folgenden Gruppen Workshops organisiert:

- Politik und Verwaltung
- Gewerbe und Arbeitgeber
- Altstadt (mit Einzelhandel und Gastronomie)
- Schulen

Weitere lokale und regionale Akteure wurden über Einzelinterviews einbezogen. Ausführliche Dokumentationen der Ergebnisse der Workshops liegen als eigenständige Berichte vor.

8.1 Kick-Off mit Politik und Verwaltung

Am 29.01.2019 fand im Stadtmuseum eine Auftaktveranstaltung mit Vertretern des Stadtrates und der Verwaltung statt. Bei dieser wurden den Teilnehmern der Ansatz und der Ablauf des MEK 2035 erläutert.

8.2 Workshop Gewerbe / Arbeitgeber

Der Workshop fand am 05.06.2019 in der Grundschule Am Grünen Markt statt. Es nahmen insgesamt 14 Vertreter Erdinger Unternehmen sowie Vertreter der Stadtverwaltung teil. Im Zuge des Workshops konnten die Teilnehmer eigene Maßnahmenvorschläge formulieren. Die Beiträge mit der höchsten Priorität werden nachfolgend dargestellt:

- Zügige Umsetzung der Straßenbaugroßmaßnahmen (FTO, B388)
- Zusätzlichen innenstadtnahen bzw. gut angebundenen Parkmöglichkeiten
- Digitales Parkleitsystem bzw. bessere Beschilderung.
- Direkte Verbindungen für den Radverkehr
- Sichere Abstellanlagen für Fahrräder
- Einführung eines stationsgebundenen Fahrradverleihsystems
- Dichtere Taktungen für den ÖPNV und Ausbau flexibler Angebotsformen
- Zweigleisiger Ausbau der S-Bahn-Strecke
- Fahrradmitnahme in Bussen ermöglichen

8.3 Workshop Altstadt

Der Termin für den Altstadt Workshop war der 25.07.2019. Es nahmen insgesamt 19 Vertreter von Akteuren mit Bezug zur Erdinger Altstadt sowie Vertreter der Stadtverwaltung teil.

Der Altstadt-Workshop war von einem lebendigen Austausch geprägt, der zahlreiche Ideen hervorbrachte und viel zum Verständnis der Standpunkte und Zielvorstellungen der Beteiligten beitrug.

Die Teilnehmer schätzen die Attraktivität der Altstadt heute bereits sehr hoch ein, entsprechend gering ist die Tendenz, von sich aus gravierende Veränderungen vorzuschlagen. Lediglich bei den Themen Parken und Aufenthaltsqualität wird größerer Handlungsbedarf gesehen, vermutlich geprägt durch eigene Erfahrungen und Rückmeldungen der Kunden. Alternative Szenarien, beispielsweise mit einer erweiterten Fußgängerzone oder hoher Priorisierung des Radverkehrs, sind für die Akteure wahrscheinlich noch schwer vorstellbar. Um hierfür Akzeptanz oder gar Begeisterung zu generieren, müssten, mit Beteiligung der Akteure, konkretere Planungen ausgearbeitet werden.

8.4 Workshop Schulen

Der Workshop fand am 04.04.2019 in der Grundschule Am Grünen Markt statt. Dazu eingeladen waren die Schulleiter der Erdinger Schulen und Elternbeiräte sowie Schlüsselpersonen aus der Stadtverwaltung und von der Polizei / Verkehrssicherheit. Insgesamt nahmen 45 Personen am Workshop teil.

Im Zuge des Workshops wurden einige Problemfelder identifiziert, deren Lösung den Teilnehmern ein großes Anliegen war. Die wesentlichen Empfehlungen waren:

- Einsatz von mehr Schulweghelfern bzw. mehr Unterstützung und Anreize für die Schulweghelfer
- Bessere Sichtbarmachung und Kennzeichnung der Fußgängerüberwege
- Besser sichtbare Fußgängerüberwege
- Reduzierung des Problems der „Elterntaxis“
- Ergänzende Busangebote für den Nachmittagsunterricht
- Bildung bzw. Reaktivierung eines Gremiums zu den Schulbusverkehren mit den beteiligten Akteuren
- Breitere und besser gekennzeichnete Radwege an den Schulen
- Mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Schulen
- Ausweitung der Verkehrserziehung
- Ergänzung eines Kreisverkehrs auf dem Verkehrsübungsplatz, um entsprechende Situationen trainieren zu können.

8.5 Interviews mit weiteren relevanten Akteuren

Durch Einzelinterviews konnten weitere Akteure ihre Sichtweisen und Ideen in das Mobilitätsentwicklungskonzept einbringen. Es wurden Vertreter der folgenden Institutionen beteiligt: Polizeiinspektion Erding, Kreisverkehrswacht Erding, Flughafen München GmbH, ADFC, VCD Erding, ARDEO, Gewerbeverband Erding, Car-Sharing Erding e.V., Stadt Erding (Straßenbaubehörde und Ordnungsamt), ADAC Südbayern e.V., Stadtwerke Erding, Feuerwehr Erding und die Stadthalle Erding.

Häufige Themenschwerpunkte der Interviews waren:

- Fahrradinfrastruktur (Radrouten und Abstellanlagen)
- Weiterentwicklung und Vereinfachung des ÖPNV
- Stellplatzsituation im Bereich der Innenstadt
- Umsetzung der „großen Verkehrsinfrastrukturprojekte“ (S-Bahn Ringschluss, B388 neu, Nordumfahrung)
- Verkehrsberuhigung in sensiblen Bereichen / Entlastung vom Durchgangsverkehr
- Einzelne Unfallschwerpunkte
- Schulwegsicherheit und Eltern-Taxis
- Potenziale für Sharing-Angebote
- Lieferverkehr und Stellplätze für Lkw

Bis auf einzelne Ausnahmen wurde die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und der Politik sehr positiv dargestellt. Auch die Akteure untereinander pflegen überwiegend gute Kontakte.

8.6 Fazit der Akteursbeteiligung

Einige Akteure legen große Hoffnungen in die geplanten Großbaumaßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur (Nordumfahrung, B388 neu, S-Bahn Ringschluss). Es wird erwartet, dass damit insbesondere Möglichkeiten entstehen, den Durchgangsverkehr in der Stadt und Verkehrsstaus zu reduzieren. Außerdem ergeben sich dadurch neue Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer.

Insgesamt waren alle Workshops und Interviews von einem sehr sachlichen und konstruktiven Umgang geprägt. Die Teilnehmer hatten sich überwiegend schon intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt. Sie waren sich bewusst, dass es für manche Probleme keine einfachen Lösungen gibt und ein einzelnes Verkehrsmittel bzw. einzelne Maßnahmen die Verkehrsprobleme in Erding nicht lösen können, sondern Mobilität als System gedacht werden muss.

Die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, wurde bis auf Einzelfälle sehr gelobt. Offensichtlich herrscht insgesamt ein offener, wertschätzender und konstruktiver Austausch zwischen den Akteuren, auch wenn es unterschiedliche Auffassungen gibt. Diese ungewöhnlich positive Kooperationskultur sollte in Zukunft unbedingt fortgeführt und gepflegt werden.

9. Leitlinien für die zukünftige Mobilitätsentwicklung

9.1 Leitlinienworkshop mit dem Stadtrat

Neben der Bestandsaufnahme (Wo steht die Mobilität in der Stadt Erding?) ist die Definition von Leitlinien (Wohin soll sich die Mobilität in Erding in Zukunft entwickeln?) ein zentrales Ergebnis der ersten Phase des Mobilitätsentwicklungskonzeptes 2035 (MEK). Diese Leitlinien dienen als Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen in Phase 2 des MEK und als Kompass für alle zukünftigen Entscheidungen der Stadt mit Bezug zur Mobilität.

Sie sollen von einer möglichst hohen Akzeptanz bei der Bevölkerung, den Akteuren in Erding und in den politischen Gremien getragen werden. Ziele und konkrete Maßnahmen, die in den nächsten Jahren diskutiert und verabschiedet werden, sollen daraufhin überprüft werden, ob Sie mit den Leitlinien im Einklang stehen.

Für die Entwicklung der Leitlinien wurde ein Workshop mit Mitgliedern des Stadtrates durchgeführt, die so Ihre Ideen und Präferenzen in den Prozess einbringen konnten. Der Leitlinienworkshop fand am 30.01.2020 in der Grundschule Am Grünen Markt statt. Es nahmen insgesamt 24 Stadträte an dem Workshop teil. Die Teilnehmer wurden in vier Arbeitsgruppen eingeteilt, die gemeinsam an den einzelnen Fragestellungen arbeiteten.

Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse des Workshops findet sich in einer eigenen Dokumentation sowie im Gesamtbericht.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Das Ergebnis des Workshops war ein Set von Leitlinienvorschlägen, das vielfältige Aspekte der Mobilität in Erding abdeckt. Diese wurden von den Teilnehmern am Ende der Veranstaltung mit Punkten bewertet. Durch diese Priorisierung wird sichtbar, welche Themen für die Stadträte von höchster Bedeutung sind. In der nachfolgenden Graphik sind die 10 Leitlinien mit den höchsten Punktzahlen im Überblick dargestellt.



Abbildung 14 - Top 10 der Leitlinien mit den höchsten Punktzahlen (Eigene Darstellung)

Der Leitlinienworkshop ist der erste wichtige Schritt zur Definition dieser Leitlinien. Die Verwaltung der Stadt Erding entwickelt diese weiter und bezieht dabei die Ergebnisse der Bestandsaufnahme des Mobilitätsentwicklungskonzeptes ein. Wichtige Impulse ergeben sich insbesondere auch durch die Bürgerbefragung, die Arbeitgeber- / Arbeitnehmerbefragung und die Workshops mit den Akteuren (Schulen, Gewerbe, Altstadt).

Die konsolidierte Fassung der Leitlinien wird anschließend dem Stadtrat zur Diskussion und Abstimmung vorgelegt.

9.2 Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung in Erding

Gemeinsam mit der Verwaltung wurden die Vorschläge für Leitlinien aus dem Workshop zu einer Beschlussvorlage für den Stadtrat weiterentwickelt. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme, wie die Bestandsanalysen, die Bürger-, Unternehmens- und Mitarbeiterbefragung sowie die Erkenntnisse aus der Akteursbeteiligung flossen in den Entwicklungsprozess ein.

Die nachfolgend dargestellten Leitlinien wurden am 28.04.2020 vom Stadtrat beschlossen.

1. Erding ist eine Stadt der kurzen Wege. Wichtige Einrichtungen der Nahversorgung und soziale Treffpunkte sollen in allen Ortsteilen fußläufig erreichbar sein.

Erläuterung: Die wohnortnahe Verfügbarkeit von grundlegenden Einkaufsmöglichkeiten, sozialen Treffpunkten, Kinderbetreuungseinrichtungen, Arbeitsplätzen etc. reduziert nicht nur das Verkehrsaufkommen. Sie erhöht auch die Attraktivität der Stadtteile und fördert lebendige Straßenräume. Die Stadt Erding unterstützt eine entsprechende Nutzungsmischung in den bestehenden Quartieren und bei neuen Erschließungen.

2. Die Sicherheit und Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ist von zentraler Bedeutung. Ein rücksichtsvolles Verhalten untereinander soll gefördert und Verkehrsflächen dementsprechend gestaltet werden.

Erläuterung: Bei Planung und Bau insbesondere neuer Verkehrsanlagen sollen die Aspekte Sicherheit und gerechte Verteilung von Flächen berücksichtigt werden. In der Vergangenheit benachteiligte Verkehrsteilnehmer sollen künftig mehr Flächen erhalten. Die Nutzung der Infrastruktur soll gleichzeitig einfacher und bequemer werden.

3. Selbständige Mobilität soll für alle Bevölkerungsgruppen und in allen Lebensphasen sichergestellt werden. Dies gilt insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen.

Erläuterung: Themen der barrierefreien Gestaltung von Verkehrswegen sollen bei Planung und Bau besondere Aufmerksamkeit erhalten. Gerade Kinder und Jugendliche sollen für eine selbständige Teilnahme am Straßenverkehr und zukunftsfähige Mobilitätsformen sensibilisiert werden.

4. Das Fahrrad soll für viele Wege innerhalb des Erdinger Stadtgebietes das ideale Verkehrsmittel sein. Deshalb sollen die Rahmenbedingungen für den Radverkehr kontinuierlich verbessert und langfristig ein Radverkehrsanteil im Modal-Split von mindestens 20 % erreicht werden.

Erläuterung: Entsprechend den Zielen aus dem Radverkehrskonzept und der Bewerbung um Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommune sollen die Rahmenbedingungen für den Radverkehr stetig verbessert werden. Wie auch der Freistaat Bayern strebt die Stadt Erding einen Radverkehrsanteil von langfristig mindestens 20%, bezogen auf die zurückgelegten Wege, an.

5. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wesentliches Element des Umweltverbundes und der Mobilität in Erding. Er soll eine zuverlässige, zügige, bequeme und einfach nutzbare Mobilitätsoption für alle Erdinger sein. Die Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten und dem Umland soll weiterentwickelt werden.

Erläuterung: Der ÖPNV ist eine Säule des Umweltverbundes. Als wichtiges Verkehrselement kann er zur lokalen Verkehrswende beitragen. Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern soll vereinfacht, die Nutzerfreundlichkeit und Attraktivität des ÖPNV über die Stadtgrenzen hinaus verbessert werden.

6. Sensible Bereiche wie die Altstadt oder Wohngebiete sollen so weit wie möglich verkehrsberuhigt werden. Die Aufenthalts- und Lebensqualität im öffentlichen Straßenraum soll erhöht und gleichzeitig die Präsenz des Privat-Pkw reduziert werden.

Erläuterung: Der öffentliche Straßenraum in Wohngebieten ist geprägt von Privat-Pkw, Wohnmobilen, Anhängern und sogar Lkw. Der öffentliche Verkehr (z.B. Busse, Notfallfahrzeuge, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge) wird durch teils unregelmäßiges oder regelwidriges Parken ausgebremst. Mit Parkierungskonzepten sollen die öffentlichen Verkehrsflächen geordnet und der öffentliche Verkehr beschleunigt werden. Private Fahrzeuge sollen vorzugsweise auf eigenem Grund abgestellt werden.

- 7. Der heutige Durchgangsverkehr soll in Zukunft großräumig um die Stadt Erding und insbesondere ihre sensiblen Bereiche herumgeführt werden. Deshalb unterstützt und fördert die Stadt den Ausbau weiträumiger Umfahrungen des Stadtgebiets.**

Erläuterung: Die Stadt Erding wächst und mit ihr das Verkehrsaufkommen. Die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur ist begrenzt und stellenweise überschritten. Die Straßen im Stadtgebiet müssen nicht nur den städtischen, sondern auch regionalen Durchgangsverkehr bewältigen. Die geplanten Straßenbauprojekte (z.B. ED99, B388) schaffen notwendige Entlastung für das Stadtgebiet. Die Stadt setzt sich für eine rasche Realisierung ein.

- 8. Die Erreichbarkeit der Altstadt für Angestellte, Besucher und Kunden soll mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet sein. Parkplätze sollen in jeweils zumutbarer Entfernung liegen. Eine effiziente Nutzung der vorhandenen Kapazitäten hat Vorrang vor dem Bau weiterer Stellplätze.**

Erläuterung: Die Erdinger Altstadt lebt von ihrer Aufenthaltsqualität. Durch hohes Pkw-Verkehrsaufkommen wird diese beeinträchtigt. Um Parksuchverkehr von Kunden und Besuchern zu vermeiden, sollen die Parkplätze in fußläufiger Entfernung zur Altstadt bereitgestellt werden. Angestellte sollen Parkmöglichkeiten in ebenfalls angemessener Entfernung finden können. Durch ein intelligentes Parkraummanagement und Parkleitsystem sollen die vorhandenen Kapazitäten effizient genutzt werden und schneller zu finden sein.

- 9. Die Stadt Erding steht neuen, alternativen Mobilitätsangeboten, Technologien und Antriebsarten aufgeschlossen gegenüber. Vor deren flächendeckender Einführung soll die Möglichkeit von Testbetrieb und Modellversuchen genutzt werden.**

Erläuterung: Zahlreiche Trends wie Digitalisierung, Sharing-Economy und Elektrifizierung der Antriebssysteme deuten darauf hin, dass bis zum Jahr 2035 ein tiefgreifender Wandel der Mobilität stattfinden kann und zahlreiche neue Angebote zur Verfügung stehen. Die Stadt Erding beobachtet diese Entwicklungen, um frühzeitig Chancen zu ergreifen und Risiken zu minimieren.

- 10. Eine zukunftsfähige und klimafreundlichere Mobilität kann nicht allein von der Stadt Erding geplant und umgesetzt werden. Die Stadt arbeitet daher intensiv mit den lokalen und regionalen (Mobilitäts-)Akteuren zusammen.**

Erläuterung: Die Stadt Erding ist eingebettet in ein Verkehrssystem mit regionaler Bedeutung und mit der Nähe zum Großflughafen MUC von sogar internationaler Bedeutung. Viele Aufgaben müssen daher gemeinsam mit weiteren beteiligten Akteuren gelöst werden, z.B. den benachbarten Kommunen, dem Landkreis Erding, dem Staatlichen Bauamt Freising oder dem Internationalen Flughafen München. Die Stadt Erding bringt sich aktiv in diese Planungsprozesse ein.

10. Begleitende Kommunikation und Umsetzung von Maßnahmen

Im Rahmen der Phase 1 lag der Schwerpunkt der Arbeit für das MEK 2035 auf der Zusammenfassung der Ergebnisse aus Datensichtung, Erhebungen sowie aus den Gesprächen mit den Akteurskreisen. Darüber hinaus war ein wesentliches Ziel langfristige Leitlinien für die Mobilität in Erding zu entwickeln.

Diese wurden im Zuge der Kommunikationsaktivitäten in Form von journalistischen Texten mit entsprechenden graphischen Illustrationen von der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Erding und team red aufbereitet. Die Veröffentlichung erfolgte über die Infobroschüre „Erding begeistert“ und als Pressemitteilung der Stadt. Zudem wurden Informationen auf der Unterseite der Stadtentwicklung auf der Homepage der Stadt Erding hinterlegt.

Darüber hinaus wurden Projektergebnisse von team red in den Gremien der Stadt und am Unternehmertag präsentiert. Zentrale Aussagen wurden in den regionalen Medien mehrfach zitiert.

Bisher haben keine eigenständigen Veranstaltungen mit Bezug zum MEK 2035 stattgefunden. Für den 27.06.2020 ist jedoch ein „Tag der Mobilität“ fest eingeplant, der gemeinsam mit lokalen Vereinen, Verbänden und Einzelhändlern durchgeführt wird. Im Vordergrund stehen Aktivitäten „zum Ausprobieren“ von Mobilitätsangeboten, um Bürger und Akteure für diese zu begeistern.

11. Umsetzung von Sofortmaßnahmen

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden bereits Maßnahmen identifiziert, die mit relativ geringem Aufwand und ohne einen ausführlichen Planungsprozess realisiert werden können. Diese Maßnahmen wurden in sogenannten Maßnahmensteckbriefen erfasst.

Die Sofortmaßnahmen sollen, neben der Wirkung auf das Mobilitätsangebot, den Bürgern und Akteuren signalisieren, dass das Mobilitätsentwicklungskonzept auch kurzfristig zu Veränderungen führt. Dies trägt dazu bei, die Unterstützung und Akzeptanz des Mobilitätsentwicklungskonzeptes zu erhöhen.

Einige Maßnahmen sind bereits umgesetzt, andere befinden sich noch in der Planung. Inhaltliche Schwerpunkte sind die Förderung des Radverkehrs, Verbesserungen bei der Parkplatzsituation, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und die Förderung des Car-Sharing. Die ausformulierten Steckbriefe sind als eigenständige Dokumente verfügbar.

Zusätzlich zu diesen bereits ausgearbeiteten Steckbriefen gibt es eine Liste mit etwa 50 Ideen, die sich aus den Akteursworkshops zu den Themen Schulen, Arbeitgebern und Altstadt sowie aus verschiedenen bereits erstellten Konzepten (Radverkehrskonzept, Tempo 30-Zonen-Konzept, Barrierefreiheit Altstadt, ISEK Innenstadt, IQEK Klettham-Nord) ergeben haben.

Diese Ideen werden nun schrittweise auf ihre Realisierbarkeit hin überprüft und ggf. zu Maßnahmensteckbriefen weiterentwickelt.

Damit ist der Entwicklungsprozess für die Maßnahmensteckbriefe nicht abgeschlossen. Die Idee ist, diesen Ansatz langfristig als Werkzeug in der Verwaltung der Stadt Erding zu etablieren, sodass jederzeit schnell umsetzbare Maßnahmen für den Bereich Mobilität, z.B. aus langfristigen Planungsprozessen oder aus Beteiligungsformaten, ausgekoppelt und kurzfristig in die Umsetzung gebracht werden können.

12. Zusammenfassung

Die Große Kreisstadt Erding ist auf dem Weg, ein MEK zu erarbeiten, dass alle Verkehrsträger miteinander vernetzt und die Grundlagen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Stadt legt. Der vorliegende Bericht umfasst die Phase I mit der Bestandsaufnahme und der Entwicklung von Mobilitätsleitlinien. Die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Bericht werden in diesem Abschnitt kurz zusammengefasst.

Bahnanbindung

Die Bahnanbindung in Richtung München ist ein zentrales Element der Mobilität in Erding, die von Bürgern und Akteuren geschätzt wird. Die mangelhafte Taktung, die lange Fahrzeit nach München und die Unzuverlässigkeit des Systems waren jedoch häufige Kritikpunkte.

Neben dem geplanten Ringschluss, stehen ein zweigleisiger Ausbau in Richtung München, Express-S-Bahnen und eine höhere Taktichte auf der Wunschliste vieler Akteure. Auch der geplante Anschluss an das Regionalbahnnetz würde die Attraktivität des Bahnangebotes deutlich erhöhen.

Bei den Gästen, insbesondere für die Therme Erding, ist es von besonderer Bedeutung die Anschlussmobilität ab dem Bahnhof sicherzustellen.

Die Bahnhöfe sind unterschiedlich ausgestattet, verfügen aber alle über P+R, B+R, einen Kiosk und eine Bushaltestelle. Diese Angebote können in Zukunft weiterentwickelt und durch zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen ergänzt werden.

Busanbindung

Die Ringbuslinien und die Regionalbusse ergeben zusammen ein umfangreiches Busangebot für das Stadtgebiet und die Region. Die Bushaltestellen sind an den meisten Standorten gut ausgestattet.

Auch wenn davon ausgegangen werden muss, dass ein erheblicher Teil des Busangebotes auf Schülerverkehre ausgelegt ist, dürfte das Angebot auch für viele andere Wege attraktiv sein. Dennoch ist der Anteil des ÖPNV am Modal Split eher gering.

Auffällig ist, dass bei der Bürgerbefragung und der Mitarbeiterbefragung kaum konkrete Kritik oder konkrete Verbesserungsvorschläge zum Busverkehr eingegangen sind, beispielsweise in Bezug auf einzelne Linien. Es entsteht der Eindruck, dass dem Großteil der Bürger und Akteuren die Praxiserfahrung mit dem Busangebot fehlt.

Dafür können verschiedene Gründe ausschlaggebend sein.

- Die Bürger kennen das Angebot wenig oder gar nicht
- Das Angebot geht an den Bedürfnissen vieler Bürger vorbei, z.B. in Bezug auf Linienführungen, Fahrtzeiten, Flexibilität etc.
- Der Vorteil wird nicht erkannt bzw. das Bus-Angebot wird im Vergleich zu den Alternativen schlechter bewertet
- Die Komplexität des Angebotes überfordert die potenziellen Nutzer

Selbst für Fachleute ist das Busangebot in Erding unübersichtlich: Es gibt unzählige Linien, oft keine oder unregelmäßige Taktungen und unterschiedliche Fahrpläne für Schultage, Ferien, Samstage und Sonn- und Feiertage. Es könnte sich lohnen das Busangebot einmal grundsätzlich zu überdenken.

Aktuell gibt es unterschiedliche Konzepte und Pilotprojekte auch für ländliche Räume, in denen beispielsweise ein klassisches Busangebot mit Expressbussen auf Stammlinien oder verschiedenen On-Demand-Diensten kombiniert wird und so ein einfacheres und attraktiveres Bussystem entsteht.

Bei den Akteuren und bei den Bürgern gibt es ein Bewusstsein dafür, dass der Aufwand für ein attraktives ÖPNV-Angebot sinnvoll ist und damit ein wichtiger Beitrag zur Verkehrsentlastung in Erding geleistet wird.

Fußverkehr

Erding ist eine Fußgängerstadt. Es gibt viele attraktive Fußwege, teilweise abseits des Pkw-Verkehrs, und meist gute Querungsmöglichkeiten der Hauptstraßen. Die Wegelängen innerhalb des Ortsgebietes sind oft kurz, sodass die Bürger wesentliche Ziele problemlos zu Fuß erreichen können. Entsprechend hoch sind die Anteile des Fußverkehrs am Modal Split.

Diese positiven Rahmenbedingungen sollten daher weiterentwickelt werden, beispielsweise durch eine gezielte Innenentwicklung der Stadt Erding. Die Verlagerung des Bahnhofs Erding bietet in diesem Zusammenhang sowohl Herausforderungen, als auch Chancen.

Auch wenn es keine Anhaltspunkte für eine ungewöhnliche Häufung von Unfällen gibt, scheint es zumindest subjektiv Defizite bei der Verkehrssicherheit für Kinder zu geben. In dem Workshop mit den Schulen wurden zahlreiche kritische Bereiche identifiziert.

Radverkehr

Grundsätzlich ist Erding aufgrund seiner Ausdehnung und seiner flachen Topographie ideal für den Radverkehr geeignet und schon heute legen viele Erdinger Bürger Wege mit dem Fahrrad oder dem Pedelec zurück. Sowohl die Bürger, als auch die Akteure, haben das Potenzial des Radverkehrs erkannt, Verkehrsprobleme in Erding zu lösen.

Die bisherigen Bestrebungen der Stadt zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur werden von den Akteuren positiv zur Kenntnis genommen. Der weitere Ausbau der Radwege steht ganz oben auf der Liste der Verbesserungsvorschläge der Bürger.

Defizite gibt es bei den Fahrradabstellanlagen, u.a. in der Altstadt und an den S-Bahnhöfen. Die Kapazitäten sind oft zu gering, einige Abstellanlagen entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik und hochwertige Fahrräder bzw. Pedelecs können nicht in zugangsgesicherten Abstellmöglichkeiten untergebracht werden.

Für manche Verbindungen könnte ein Netz von Fahrradverleihstationen eine interessante Lösung bieten. Für die Planung kann bereits auf Erfahrungen aus benachbarten Landkreisen zurückgegriffen werden.

Pkw-Verkehr

Der Pkw-Verkehr hat bei weitem den größten Anteil am Modal Split in Erding. Viele Bürger betrachten den Pkw als „praktische Lösung“ für ihre Mobilitätsbedürfnisse. Grundsätzlich fixiert auf den Pkw ist nur eine Minderheit. Die Mehrheit ist anderen Mobilitätsformen gegenüber durchaus aufgeschlossen, wenn das Angebot stimmt.

Verkehrsberuhigung und Verkehrsentlastung sind zentrale Themen für das Mobilitätsentwicklungskonzept 2035.

Für die großräumige Entlastung des Durchgangsverkehrs durch das Stadtgebiet sollen die großen Umgehungsstraßenprojekte (Umfahrung Nord, B388 neu) sorgen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, die durch die Umfahrungen gewonnenen Möglichkeiten für die Umgestaltung der Verkehrswege in der Stadt zu nutzen, um diesen Verkehr wirksam aus dem Stadtgebiet zu halten. So kann auf manchen Verbindungen auch Platz für andere Mobilitätsangebote, insbesondere für den Radverkehr, geschaffen werden.

In sensiblen Bereichen wie in der Altstadt oder in Wohngebieten soll nach Ansicht der Bürger und Akteure der Pkw-Verkehr möglichst beruhigt und Schleichverkehre vermieden werden. Dies zeigt sich auch in einer breiten Zustimmung dafür, zumindest kleine Teile der Altstadt zusätzlich autofrei zu gestalten.

Parkplatzsituation

Vor allem die Stellplatzsituation in der Altstadt und im direkten Umfeld der Altstadt sorgt für intensive Diskussionen. Nach Einschätzung vieler Akteure und Bürger ist es mitunter schwierig, nahe am Zielort einen Parkplatz zu finden. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass bei der Bürgerbefragung dieses Thema zwar häufig als Problem dargestellt wurde, bei den Verbesserungsvorschlägen jedoch andere Themen wie die Radverkehrsinfrastruktur an erster Stelle kam.

Eine Parkraumerhebung, bei der mindestens stündlich die tatsächliche Stellplatzauslastung dokumentiert wird, würde Transparenz darüber schaffen, ob tatsächlich ein Mangel an Stellplätzen herrscht, oder ob die vorhandenen Stellplätze nicht effizient genutzt werden. Im zweiten Fall könnte ein dynamisches Parkleitsystem Abhilfe schaffen.

Wenig Anlass zur Diskussion gaben in den Erhebungen die P+R-Parkplätze an den Bahnhöfen, obwohl diese bereits stark ausgelastet sind. Möglicherweise trifft ein möglicher Mangel an Stellplätzen an diesen Standorten jedoch weniger die Erdinger Bürger selbst, als die Bürger aus dem Umland.

Mobilitätsdienstleistungen

Bisher ist das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen in Erding noch überschaubar, was für eine Kommune der Größe und Lage nicht ungewöhnlich ist. Dennoch wird hier Potenzial gesehen, beispielsweise für ein erweitertes Car-Sharing-Angebot, das viele Zweitwagen ersetzen könnte, oder ein automatisiertes stationsbasiertes Fahrradverleihsystem als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot. Geeignete Standorte könnten beispielsweise an den Bahnhöfen, in der Altstadt, an der Therme Erding oder in peripheren Gewerbegebieten liegen.

Darüber hinaus kommen auch Verleihangebote für E-Kickscooter oder Lastenfahrräder perspektivisch in Frage, jedoch eher als stationäre Systeme.

Durch die zahlreichen Berufspendler, die u.a. bis nach München fahren, dürfte auch ein Vermittlungssystem für Fahrgemeinschaften Nutzer finden, wenn es intensiv vermarktet wird.

Information und Kommunikation

Bisher findet durch die Stadt nur wenig systematische Kommunikation zu Mobilitätsthemen statt. Dies ist insbesondere im Hinblick auf das komplizierte Busangebot problematisch. Auch Angebote wie Car-Sharing sind erklärungsbedürftig. Daher sollte dringend auf der Website und über andere geeignete Medien ein Informationsangebot aufgebaut werden, das alle vorhandenen Mobilitätsangebote zusammenführt.

Über die reine Vermittlung von Informationen hinaus ist es jedoch von großer Bedeutung einen Bewusstseinswandel zum Thema Mobilität herbeizuführen. Es gilt den Bürgern Handlungsoptionen aufzuzeigen und diese zum Ausprobieren zu motivieren. Erst wenn positive Erfahrungen mit Alternativen gemacht wurden, werden die Bürger bereit sein, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern.

Ausblick auf zukünftige Entwicklungen im Verkehrsbereich

Digitalisierung, Elektrifizierung, Sharing-Economy und autonome Fahrzeuge. Das sind die Überbegriffe für die aktuellen Entwicklungen, die das vorhandene Mobilitätssystem tiefgreifend verändern werden.

Die fortschreitende Digitalisierung führt nicht nur zu immer intelligenteren Systemen für intermodale Routenplanungen, Buchungsplattformen und Zahlungssysteme. Sie ist auch die Grundlage für viele neue Mobilitätsdienstleistungen. Es sollte kontinuierlich geprüft werden, welche Entwicklungen sich in Erding sinnvoll einsetzen lassen.

Digitalisierung ermöglicht es in vielen Berufen, ganz oder teilweise von zuhause aus oder in Satellitenbüros zu arbeiten. Auch für Erding könnte geprüft werden, in wie weit es ein Potenzial für Co-Working-Büros oder Satellitenstandorte gibt.

Elektrifizierung bezieht sich auf den Ersatz fossiler Treibstoffe durch Elektrofahrzeuge. Daher sollte geprüft werden, welche Fördermöglichkeiten die Kommune für die Verbreitung von Elektrofahrzeugen hat. Neben privaten und gewerblichen Pkw sollten auch die Buslinien, der kommunale Fuhrpark und das Taxigewerbe einbezogen werden. Der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur ist dabei nur ein Ansatzpunkt, häufig fehlt es auch an grundsätzlichen Informationen zu privaten Lademöglichkeiten oder Veranstaltungen zum Ausprobieren von Elektrofahrzeugen. Neben der Elektromobilität sollten auch die Entwicklungsmöglichkeiten bei anderen alternativen Kraftstoffen beobachtet werden.

Schon heute gibt es im Mobilitätsbereich viele Sharing-Angebote wie Car-Sharing, Verleihangebote für Fahrräder, Pedelecs, Lastenfahrräder, E-Kickscooter, Elektro-Vespas etc. Neben professionellen Systemen findet auch das private Teilen zunehmend Verbreitung, beispielsweise bei Privat-Pkw oder bei privaten Parkplätzen. Durch moderne digitale Angebote entstehen auch neue Möglichkeiten Fahrgemeinschaften flexibel und effizient zu organisieren.

Autonome Fahrzeuge haben das Potenzial das Mobilitätssystem grundsätzlich zu verändern. Werden diese geteilt, kann ein erheblicher Teil der privaten Pkw ersetzt werden. Es entsteht mit einer Art „Robo-Taxi“ ein Angebot, das individuell und flexibel ist und voraussichtlich große Teile des Bussystems ersetzen wird. Wenn jedoch nur private Pkw durch private autonome Pkw ersetzt werden, gewinnt der MIV weiter an Attraktivität, da die Fahrzeit für andere Aktivitäten genutzt werden kann. Dies kann u.a. dazu führen, dass mehr Menschen längere Pendelwege in Kauf nehmen. Eventuell. nimmt sogar der Zuzug nach Erding zu, da die Wege zu einem weiter entfernten Arbeitsplatz, z.B. in München, eine geringere Rolle spielen. Daher sollten die Entwicklungen in diesem Bereich genau beobachtet werden.

Für Erding bedeutet eine Zukunft mit autonomen Fahrzeugen auch, dass bei heutigen Planungen diese Option mitgedacht werden muss. Beispielsweise werden Parkplätze ggf. zukünftig nicht mehr im heutigen Umfang benötigt, wenn sich autonome Sharing-Fahrzeuge („Robo-Taxis“) etablieren, oder Parkplätze können außerhalb sensibler Bereiche errichtet werden, weil sich die Passagiere am Zielort absetzen lassen und das Fahrzeug selbständig zu peripheren Parkplätzen fahren kann. Ziel könnte hier eine „flexible Planung“ sein, so dass Infrastruktur bei sich ändernden Rahmenbedingungen leicht anderen Nutzungen zugeführt werden kann.

Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung

Als Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Erding und als „Kompass“ für alle Entscheidungen der Stadt mit Bezug zur Mobilität wurden in Phase 1 Leitlinien entwickelt (siehe Kapitel 9). Im Zuge eines Workshops mit den Stadträten entstanden zunächst Entwürfe, die im weiteren Arbeitsprozess ausgearbeitet, konkretisiert und schließlich vom Stadtrat beschlossen wurden.

Ausblick – Weiteres Vorgehen

Die Phase 1 bildet die Grundlage für alle weiteren Arbeiten am MEK 2035. Auf dieser Basis kann nun die Phase 2 in Angriff genommen werden, in der das eigentliche Konzept für die Umsetzung konkreter Maßnahmen entwickelt wird.

13. Verzeichnisse

13.1 Abkürzungsverzeichnis

MEK Mobilitätsentwicklungskonzept

13.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Fußgängerzone am „Kleinen Platz“ (Eigenes Foto)	15
Abbildung 2 - Busbahnhof am S-Bahnhof Erding (Eigenes Foto)	16
Abbildung 3 - Car-Sharing-Parkplätze an der Therme Erding (Eigenes Foto)	19
Abbildung 4 - Übersicht über Veränderungen von Fahrzeugen (eigene Darstellung)	22
Abbildung 5 - Übersicht über Veränderungen der Organisation von Verkehr (eigene Darstellung)	23
Abbildung 6 - Rahmenbedingungen der Entwicklung von Mobilitätstrends (eigene Darstellung)	23
Abbildung 7 - Bewertung der Verkehrssituation mit Schulnoten (Eigene Darstellung)	25
Abbildung 8 - Aussagen zu Verkehrsmitteln und Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)	26
Abbildung 9 - Häufigkeiten Verkehrsmittelnutzung (Eigene Darstellung)	27
Abbildung 10 - Modal Split nach Nutzungshäufigkeiten (Eigene Darstellung)	28
Abbildung 11 - Ausgangssituationen der Unternehmen / Institutionen (Eigene Darstellung)	30
Abbildung 12 - Modal Split (Eigene Darstellung)	32
Abbildung 13 - Zufriedenheit Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Hauptverkehrsmittel (Eigene Darstellung)	32
Abbildung 14 - Top 10 der Leitlinien mit den höchsten Punktzahlen (Eigene Darstellung)	39

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. +49 (0) 30 138 986 35
Fax +49 (0) 30 138 986 36

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