

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Pate: Alexander Freitag, MWV GmbH

Erweiterung des Verbundraumes

- Untersuchung aller verkehrlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen

Park+Ride

- Ergänzung der P+R-Information um aktuelle Belegungsdaten
- Erhöhung der Attraktivität und Ausbau von P+R in der Region
- Erarbeitung von umfassenden Konzepten zum weiteren Ausbau von P+R

Bike+Ride

- Verbesserung der Infrastruktur und Abgleich der Mitnahmeregelungen in den Verkehrsunternehmen

Individualisierte dynamische Fahrgastinformation

- Versorgung der EFA mit Echtzeitdaten und Bereitstellung auf mobilen Endgeräten

ROTE ROUTEN

Pate: Christoph Huß, BMW Group

Zieldiskussion

- Aktualisierung der Zieldefinition der Roten Routen. Zielkonflikte darstellen und Lösungsvorschläge in die politische Diskussion einbringen
- Formulierung von Anforderungen an das Rote Routen Netz bezüglich Bemessung (Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität) und Betrieb (Verkehrsmanagement)
- Ermittlung von Schwachstellen und Leistungsreserven des Rote Routen Netzes durch Soll-Ist-Vergleich auf Basis der formulierten Anforderungen

Abgleich von VEP und Roten Routen

- Der Abgleich von Roten Routen mit dem VEP-Fortschreibungsprozess ermöglicht in idealer Weise, dass sich die zuständigen Gremien mit Inzell-Ergebnissen befassen
- Ein Monitoring- und Qualitätssicherungsprozess sollte eine regelmäßige Fortschreibung und Aktualisierung des VEP unterstützen

Optimierung des Hauptstraßennetzes

- Ertüchtigung überlasteter Netzbereiche
- Umsetzung der vorliegenden Musterlösung für die Beschilderung

Radverkehr

- Weiterentwicklung des Grobkonzeptes zur Wegweisungsbeschilderung und Umsetzung zweier Referenzrouten bis 2007

VERKEHRSMANAGEMENT

Pate: Dr. Wilfried Blume-Beyerle, KVR, LH München

Strategisches Verkehrsmanagement in München und der Region

- Das Störfallmanagement und die Konzepte zu Strategischen Verkehrslenkung müssen auf eine ganzheitliche Grundlage gestellt werden
- Verbesserung der regionalen Integration bei der Entwicklung von Steuerungsstrategien und -technologien

Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP)

- Befassung des Stadtrats mit einem Konzept für einen VMP München im Frühjahr 2006

Verkehrsmanagementzentrale

- Aufbau einer zentralen Datenhaltung
- Integration und Abstimmung der Einzelkomponenten
- Aufbau einer integrierten Qualitätssicherung
- Ausbau der automatischen Störfallerkennung (z.B. für Brudemühltunnel)
- Abgleich und Weiterentwicklung Störfallstrategie Fußball-Arena München Nord

Verkehrsinformation

- Verbesserung der Datengrundlagen
- Ausbau des Mobilitätsportals

Mobilitätsmanagement

- Inhaltliche und räumliche Ausweitung des Mobilitätsmanagements

Umsetzung der EU-Vorgaben zur Luftreinhaltung

- Aufnahme weiterer Maßnahmen in den Luftreinhalteplan
- Beitrag des ÖPNV in Hauptverkehrszeit aktuell begrenzt

STADT UND UMLAND

Paten: Dr. Manfred Rothkopf, IHK, Horst Mentz, Planungsreferat LH München

Verbesserung der Informations-, Analyse- und Prognoseinstrumente

- Operationales Netzmodell
- Gemeinsame Datengrundlage für Zusammenarbeit in der Region

Szenarien und Strategien zur Regionalentwicklung und Verkehrsplanung

- Anwendungsbeispiele kooperativer Verkehrsentwicklungsplanung
- Exemplarische Untersuchungen zur Kostentransparenz für private Haushalte, Investoren und öffentliche Hand
- Projekt „Siedlungsentwicklung und Mobilität“

Wirtschaftsverkehr

- Entwicklung eines Projektes „GVZ-Standorte im Münchner Norden“

Regionale Verkehrskonferenz

- Durchführung der nächsten Verkehrskonferenz in 2006

Tangentiale ÖPNV-Bedienung im Umland

- Weiterentwicklung des SUB-Gedankens durch breitere Systembetrachtung und Berücksichtigung der Wirkungen für Siedlungsentwicklung, zur mittelfristigen Konzipierung eines Pilotprojektes und langfristigen Trassensicherung



Industrie- und Handelskammer für
München und Oberbayern



Landeshauptstadt
München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

1. Inzell-Forum „Stadt und Umland“

25. Oktober 2006
Garching



**1. Inzell-Forum „Stadt und Umland“
am 25. Oktober 2006 in Garching, Rathaus**

P r o g r a m m

- 13.15 Uhr Begrüßung**
Manfred Solbrig, 1. Bürgermeister Stadt Garching
- 13.30 Uhr Einführung**
Dr. Manfred Rothkopf, IHK,
Horst Mentz, Planungsreferat
- 13.45 Uhr Multimodales Nachfrage- und Reisezeitmodell**
Horst Mentz, Planungsreferat
- 14.15 Uhr Anwendungsbeispiele Kooperativer Verkehrsentwicklungsplanung**
Josef Kellner, Planungsreferat
- 14.45 Uhr Siedlungsentwicklung und Mobilität (SuM)**
Birgit Kastrup, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz, TU Hamburg-Harburg
- 15.15 Uhr Kaffeepause**
- 15.45 Uhr Vernetzung der dezentralen Güterverteilzentren in der Region München mit intelligenten Systemen im Schienengüterverkehr**
Rudolf Mayer, Beratungsgesellschaft Prien
- 16.15 Uhr OPHV – Bedienung im Umland**
Dr. Markus Haller, MVV
- 17.00 Uhr Möglichkeit zur Besichtigung der neuen U-Bahnhöfe Garching und Garching-Forschungszentrum**



Multimodales Nachfrage- und Reisezeitmodell



1. Siedlungsentwicklung und Mobilität in der Region München
2. Verkehrsmodell München
3. Wirkungssimulation und Information

Dipl.- Ing. Horst Mentz
Leiter der Abteilung Verkehrsplanung

Ziel des Verkehrsmodells

Bestehende Verkehrsmodelle des Planungsreferates, der MVG und der MVV GmbH fachlich-methodisch zu einem gemeinsamen **multimodalen Gesamtverkehrsmodell** weiter zu entwickeln, das auch die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln ÖPNV, MIV, Fuß- und Rad abwickelt.

Planungsraum:



- LH München
(ca. 455 Verkehrszellen)
- Lkr. Freising,
- Lkr. Erding,
- Lkr. Ebersberg,
- Lkr. München,
- Lkr. Starnberg,
- Lkr. Dachau,
- Lkr. Fürstenfeldbruck,
- Lkr. Landsberg/Lech
(ca. 120 Verkehrszellen)

Zukünftige Einsatzgebiete des multimodalen Nachfrage- und Reisezeitmodells

Strategische Planung:

- ✓ Aufzeigen der Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsarten ÖPNV, MIV, Fuß und Rad
- ✓ Aufzeigen der Wechselwirkungen innerhalb des ÖPNV zwischen den Betriebszweigen
- ✓ Abbildung der heutigen und künftigen Verflechtung zwischen der Landeshauptstadt München und den Umlandgemeinden / Metropolregion
- ✓ Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
- ✓ Analysewerkzeug für umweltrelevante Fragestellungen wie Luftreinhaltung, Lärmschutz

Zukünftige Einsatzgebiete des multimodalen Nachfrage- und Reisezeitmodells

Operative Planung

(durch tageszeitliche Differenzierung des Verkehrsgeschehens):

- ✓ Begutachtung von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen
- ✓ Bewertung von zeitlich befristeten Änderungen im Netz
- ✓ Wirkungsanalysen von Maßnahmen aus dem Verkehrs- und Parkraummanagement

Betriebliche Planung:

ÖV:

- ✓ Bewertung von neuen Betriebskonzepten im ÖPNV bis hin zum Fahrplan

MIV:

- ✓ Bewertung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit durch Nutzung des Verkehrsmodells als Server für mikroskopische Simulation (Verkehrszentrale)

Projektrahmen

Die Zusammenführung der Verkehrsmodelle des Planungsreferates, der MVG und der MVV GmbH eröffnet der Landeshauptstadt München neue Möglichkeiten in der Verkehrsplanung und Verkehrsmodellierung.

Sie erfolgt in 2 Schritten:

1. Schritt (Priorität 1):

- ✓ Aufbau einer gemeinsamen Verkehrsnachfragematrix für die Verkehrsmittel Fuß, Rad, ÖPNV, MIV-Mitfahrer und MIV (Analyse und Prognose)
- ✓ Verkehrsmittelübergreifende Effekte erkennen, analysieren und Maßnahmen entwickeln
- ✓ Gemeinsame Verkehrsnachfragematrizen für die Analyse 2005 und die Prognose 2020 auf Basis aktueller Struktur- und Mobilitätskenndaten
- ✓ Verkehrsmengenbetrachtungen des Tagesverkehrs

Projektra­hmen

2. Schritt (Priorität 2):

- ✓ Fortschreibung Nachfragemo­dell für den Wirtschaftsverkehr
- ✓ Fortschreibung und Erzeugung von Nachfragematrizen singulärer Verkehrserzeuger
- ✓ Differenzierung des Tagesverkehrs nach Spitzenstundengruppen

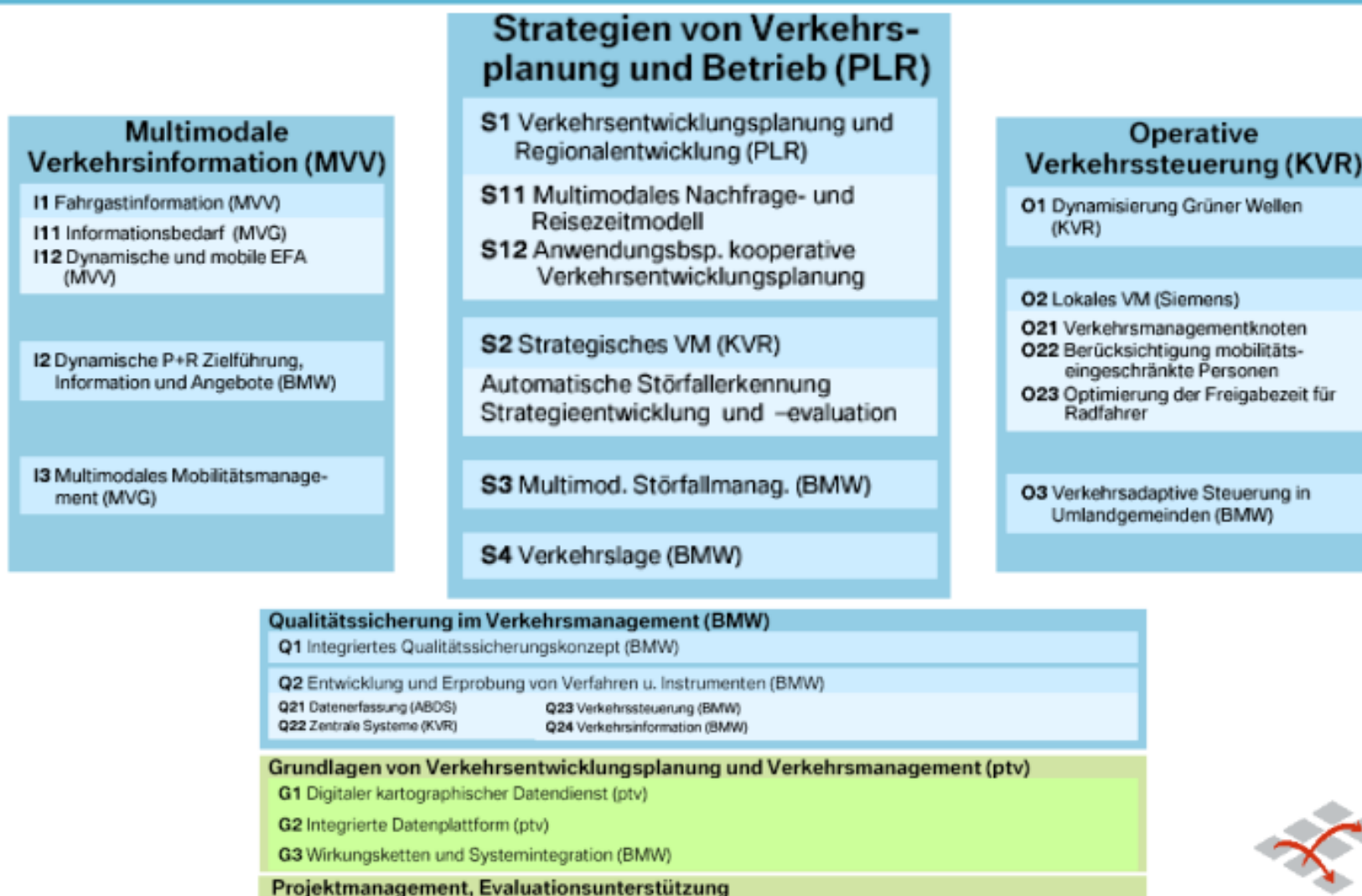
Zeitplan

- 1. Schritt: Januar 2007 – März 2008 (15 Monate)
- 2. Schritt: April 2008 – Juni 2008 (3 Monate)

Anwendungsbeispiele Kooperativer Verkehrsentwicklungsplanung



arrive Arbeitsbereiche und Arbeitspakete



arrive Arbeitsbereiche und Arbeitspakete

Strategien von Verkehrsplanung und Betrieb (PLR)

S1 Verkehrsentwicklungsplanung und Regionalentwicklung (PLR)

S11 Multimodales Nachfrage- und Reisezeitmodell

S12 Anwendungsbsp. kooperative Verkehrsentwicklungsplanung

S2 Strategisches VM (KVR)

Automatische Störfallerkennung
Strategieentwicklung und -evaluation

S3 Multimod. Störfallmanag. (BMW)

S4 Verkehrslage (BMW)

Untersuchungsraum S12:

- Münchner Norden (Stadtgebiet München nördlich des DB-Nordringes)
- Stadt Garching
- Gemeinde Oberschleißheim
- Gemeinde Karlsfeld

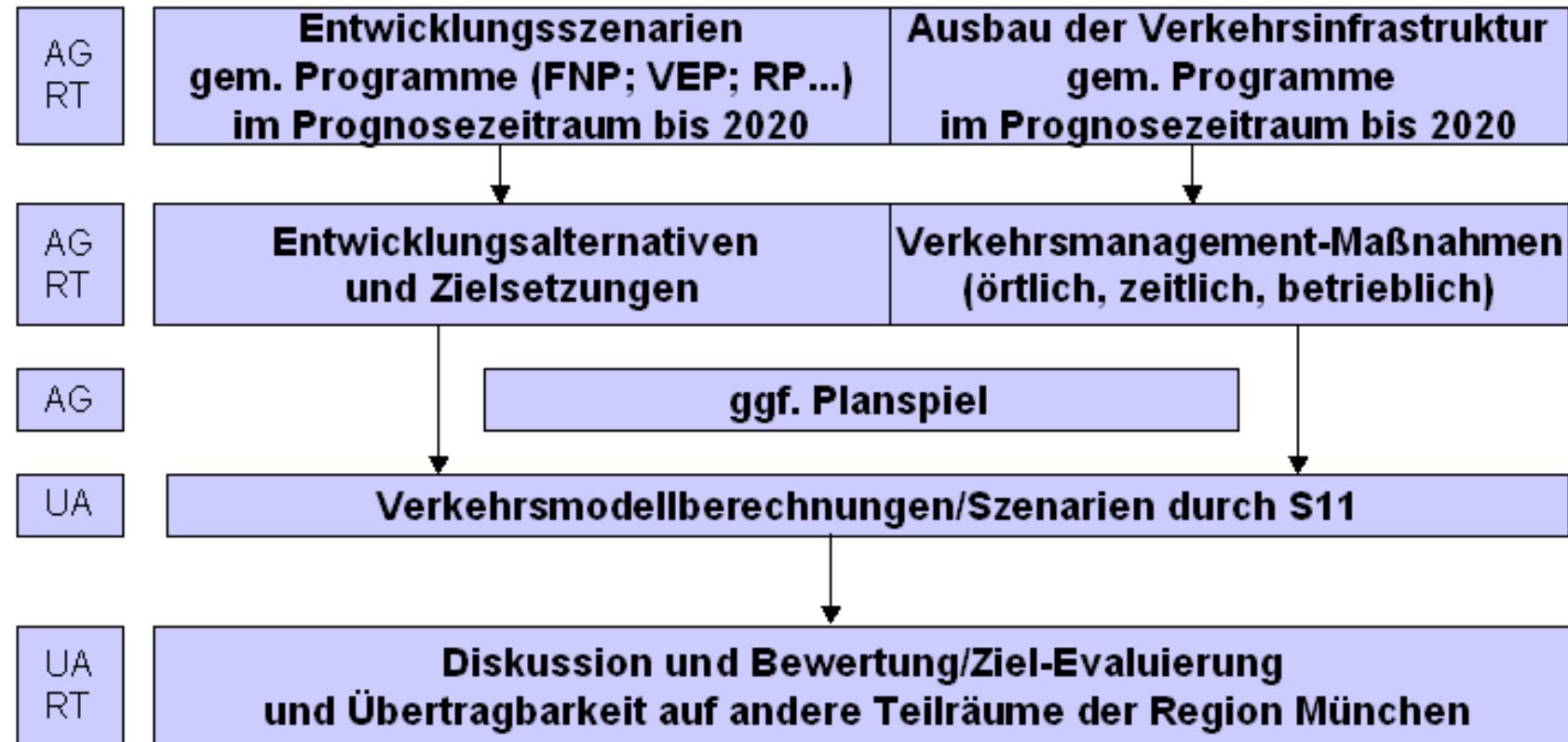
Aufgabenstellung für den Untersuchungsraum:

- Erarbeitung von gemeinsamen Zielen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als Kooperationsprojekt im Stadt-Umlandbereich
- Koordination der Planungen zwischen Stadt und Umland
- Entwicklung von Siedlungs- und Verkehrsszenarien
- Exemplarische Demonstration der Anwendungen von Grundlagen der Verkehrsentwicklungsplanung und des Verkehrsmanagements
- Darstellung möglicher Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur gem. Planungsvorgaben (LEP, Regionalplan, FNP etc.)

Anwendungsbeispiele Kooperativer Verkehrsentwicklungsplanung



Ablauf:



AG = Arbeitsgruppe: PLAN, RPV/PV, BMW, MVV, MVG, OBB, Gemeinde-Vertreter

RT = Runder Tisch: Bürgermeister, RPV/PV, BMW

UA = Unterauftragnehmer (ptv etc.)



PV

Siedlung und Mobilität - SUM

INZELL VI

25.10.2006

Anlass des Projekts

- Disperse Siedlungsentwicklung
- Zunahme des motorisierten Individualverkehrs
- Begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten des ÖPNV
- Ziel der Regionalplanung, die Siedlungsentwicklung auf den ÖPNV, insbesondere den schienen- gebundenen ÖPNV abzustimmen
- Angemessene Verdichtung im fußläufigen Einzugsbereich des SPNV

SUM - Bausteine und Projektbeteiligte

Baustein 1

- Siedlungsentwicklung - Planungsverband (PV)

Baustein 2

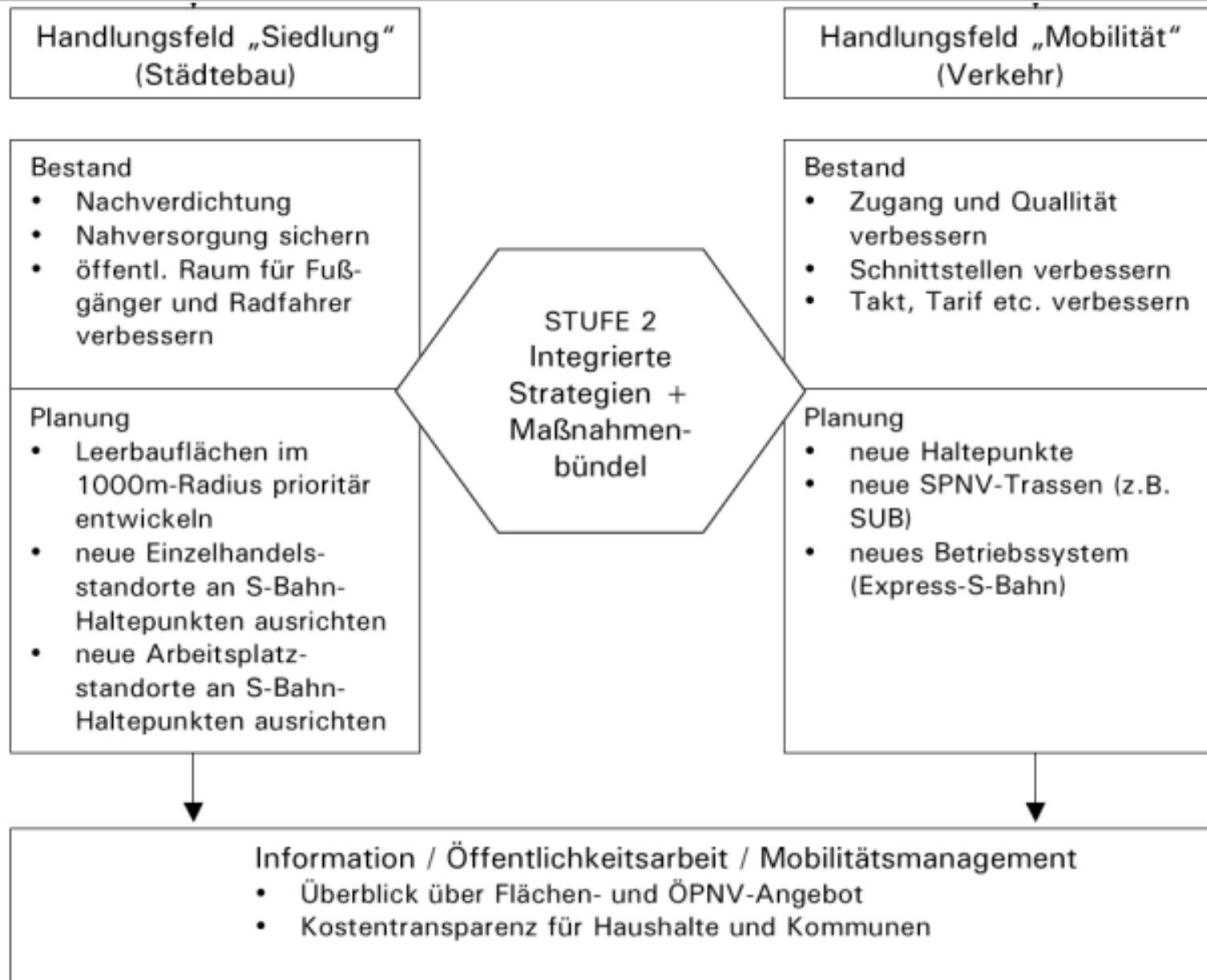
- Mobilität - MVV

Baustein 3

- Kostentransparenz - Prof. Gertz (TU HH / Büro Gertz/Gutsche/Rümenapp)

Ziel des Projekts

- **Verbesserung der Entscheidungsgrundlagen für eine nachhaltige, am SPNV orientierte Siedlungsentwicklung auf regionaler und kommunaler Ebene sowie für die Maßnahmenträger des ÖPNV und die privaten Haushalte**
 - **Unterstützung der Planungsinstrumente wie Regionalplan, Nahverkehrsplan bei der Standortbewertung mit dem Ziel den MIV-Anteil zu senken**
 - **Bessere Kenntnis für die Gemeinden über die Zusammenhänge der Kosten der Siedlungsflächenentwicklung (Kostensparung, Innenentwicklung)**
 - **Bessere Kenntnis für die privaten Haushalte über Wohn- und Mobilitätskosten**



Ergebnisse des Projekts

- Integrierte Darstellung von
 - Flächenpotenzialen (quantitativ und qualitativ)
 - Erschließungsqualität des ÖV
 - Infrastrukturkostenbilanz
 - Wohn- und Mobilitätskosten für private Haushalte
- Empfehlungen für die Regionalplanung, die Kommunalplanung, die Maßnahmenträger des ÖPNV, private Haushalte und ggf. weitere

2-stufiges Projekt

- **Stufe 1: Schwerpunkt auf regionaler Betrachtungsebene + Untersuchung von Wohn- und Mobilitätskosten**
- **Stufe 2: Schwerpunkt auf kommunaler Betrachtungsebene + Untersuchung der fiskalischen Wirkungen**

Querbezüge zu anderen Projekten in der Region

