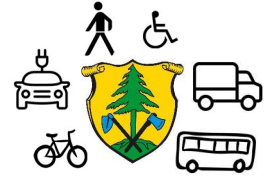




Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Neuried



Abschlussbericht: 24.07.2024



Impressum

Herausgeber:

Gemeinde Neuried
Hainbuchenring 9 - 11
82061 Neuried

Kontakt:

Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement der Gemeinde Neuried
Telefon: 089/75901-26
E-Mail: klimaschutz@neuried.de

Danksagung:

Die Gemeinde Neuried bedankt sich bei allen Bürgerinnen und Bürgern, die im Rahmen des Beteiligungsprozesses an der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts mitgewirkt haben.

Lesehinweis:

Sofern nicht anders angegeben, handelt es sich in dem vorliegenden Konzept bei den verwendeten Fotos um eigene Aufnahmen und bei den verwendeten Abbildungen und Grafiken um eigene Darstellungen. Dieser Bericht darf nur unverkürzt vervielfältigt werden. Eine Veröffentlichung, auch auszugsweise, bedarf der Genehmigung durch die Autorenschaft.

Bildnachweis:

Titelseite: <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=ba&bgLayer=atkis&catalog-Nodes=11>, © Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung, EuroGeographics

Förderinformation:

Das Klimaschutzkonzept der Gemeinde Neuried wurde durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) gefördert. Projekttitle: „KSI: Klimaschutzmanager zur Erstellung und Umsetzung erster Maßnahmen eines Mobilitätskonzept zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes aus Mobilität“ (Förderkennzeichen: **67K17426**).



Inhalt

Inhalt	i
Abbildungsverzeichnis	iii
Tabellenverzeichnis	v
Abkürzungsverzeichnis	vi
1 Einleitung	1
2 Ist-Analyse	2
2.1 Infrastrukturen und Verkehrsangebote	2
2.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	4
2.1.2 Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV) und alternative Mobilitätsangebote	4
2.1.3 Carsharing	6
2.1.4 Rad- und Fußverkehr	7
2.2 Energie- und Treibhausgasbilanz	10
2.2.1 Modal Split	10
2.2.2 CO ₂ -Äq. pro Einwohner durch motorisierten Individualverkehr	14
2.2.3 Energieverbrauch pro Einwohner durch motorisierten Individualverkehr	16
2.2.4 Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch im Bereich Mobilität in %	16
2.2.5 Anteil der Elektromobilität im motorisierten Individualverkehr in Prozent	17
2.2.6 Anzahl der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität im öffentlichen Raum	18
2.3 FAZIT	19
3 Potenzialanalyse und Szenarien	21
3.1 Treibhausgasminderungspotenziale im Mobilitätssektor	21
3.1.1 THG-Potenzialanalyse-Tool	21
3.2 Szenarien zum Mobilitätssektor	23
3.2.1 Szenario „Basis“	23
3.2.2 Szenario „Handbremse“	25
3.2.3 Szenario „Mobilitäts-Booster“	26
3.3 Zusammenfassung der Potenzialanalyse	28
4 Treibhausgasminderungsziele, Strategien und priorisierte Handlungsfelder	29
4.1 Beschlusslage	29
4.2 Ziele auf Ebene des Bundes, des Landes und Landkreis	29
4.2.1 Bund	29
4.2.2 Freistaat Bayern	30



4.2.3	Landkreis München	31
4.3	SMARTe Ziele für eine klimafreundliche Mobilitätsstrategie	31
4.4	Sonderziel: Radverkehrsförderung	37
4.5	Priorisierung der Handlungsfelder und Zielgruppen	38
5	Beteiligung von Akteuren und Akteurinnen	39
5.1	Bisherige Aktivitäten	39
5.2	Partizipationsprozesse im Rahmen der Konzepterstellung	39
5.2.1	Verwaltungsebene	39
5.2.2	Ausschuss- und Gemeinderatssitzungen	40
5.2.3	Mobilitäts-Workshop	40
5.2.4	Mobilitätsbeirat	40
5.2.5	Direkte Meldungen aus der Bürgerschaft	41
5.2.6	Zusammenarbeit mit überregionalen Akteuren, Netzwerkarbeit	41
5.2.7	Mobilitätsbefragungen	41
5.2.8	Öffentlichkeitsarbeit	42
6	Maßnahmenkatalog	43
6.1	Beschreibung der Handlungsfelder	43
6.1.1	Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr	44
6.1.2	Handlungsfeld ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote	45
6.1.3	Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr	45
6.2	Übergeordnete Maßnahmen	46
6.3	Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen	47
6.3.1	Kriterien zur Maßnahmenbeurteilung	47
6.3.2	Maßnahmenpriorisierung	48
6.4	Maßnahmenkatalog (Kurzversion)	48
7	Verstetigungsstrategie	51
8	Controlling-Konzept	53
9	Kommunikationsstrategie	56
10	Fazit / Ausblick	57
11	Literaturverzeichnis	60
12	Anhang	61
12.1	Maßnahmensteckbriefe	61



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kartenausschnitt der Siedlungsfläche der Gemeinde Neuried	2
Abbildung 2: Bestandssituation Geschwindigkeiten in der Gemeinde Neuried	3
Abbildung 3: Busliniennetz Neuried und Anschlüsse an U- und S-Bahn	5
Abbildung 4: Radverkehrskonzept 2015: Routen zur Ortsdurchquerung	8
Abbildung 5: Radrouten in Neuried	8
Abbildung 6: Radwegeplanung für den Anschluss an den Radweg nach Gauting	8
Abbildung 7: Modal Split des Verkehrsaufkommens für Neuried im Vergleich zum Durchschnitt der Mitgliedsgemeinden des RMMSW e.V.	12
Abbildung 8: Modal Split-Werte für das Verkehrsaufkommen (Wege) und die Verkehrsleistung (Pkm)	13
Abbildung 9: THG-Emissionen Neuried, Klimaschutz im Landkreis München, Treibhausgasbericht und Projekte, Daten und Diagramme, Berichtsjahr 2020	14
Abbildung 10: THG-Emissionen Landkreis München, Klimaschutz im Landkreis München, Treibhausgasbericht und Projekte, Daten und Diagramme, Berichtsjahr 2020	15
Abbildung 11: Gemeinde Neuried: Motorisierte Fahrzeuge und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben – Anzahlen und Anteil der alternativen Antriebe	17
Abbildung 12: Landkreis München: Motorisierte Fahrzeuge und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben – Anzahlen und Anteil der alternativen Antriebe	17
Abbildung 13: Lage von Ladestationen für Elektromobilität in Neuried	19
Abbildung 14: Entwicklung der verkehrlichen THG-Emissionen im Szenario „Basis“	24
Abbildung 15: Entwicklung der verkehrlichen THG-Emissionen im Szenario „Handbremse“	26
Abbildung 16: Entwicklung der verkehrlichen THG-Emissionen im Szenario „Mobilitäts-Booster“	27
Abbildung 17: Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland und Ziele nach Klimaschutzgesetz	30
Abbildung 18: Mobilitätskonzept – Grundlagenebene, Maßnahmenebene und Beteiligungsprozess	39
Abbildung 19: Möglichkeiten zur Ausgestaltung von Push-Pull-Maßnahmen	43
Abbildung 20: Verkehrszeichen Fahrradstraße	62



Abbildung 21: Verkehrszeichen verkehrsberuhigter Bereich	64
Abbildung 22: Schmalere und geneigte Gehweg in der Gemeinde Neuried	65
Abbildung 23: Ampelanlage an der Planegger Str., Einmündung Am Haderner Winkel.....	66
Abbildung 24: MVG-Leihradstation am Sportpark in Neuried	69
Abbildung 25: Beispiel für ein E-Lastenrad-Sharing	71
Abbildung 26: Schulwegeplan Gemeinde Neuried 2023/24.....	73
Abbildung 27: Überdachte Radabstellanlage am Rathaus Neuried	75
Abbildung 28: "Felgenkiller" am Friedhof Neuried	75
Abbildung 29: Fahrrad-Reparaturstation in der Nachbargemeinde Gräfelfing	76
Abbildung 30: Wegweisende Beschilderung in Neuried	77
Abbildung 31: Verringerte Gehwegbreite durch parkende Pkw in der Buchendorfer Str.....	80
Abbildung 32: On-Demand-System FLEX im Lkr. München.....	83
Abbildung 33: E-Bus-Haltestelle Hainbuchenring der Linie 261 mit Ladestation.....	84
Abbildung 34: Barrierefrei umgebaute Bushaltestelle in der Neurieder Ortsmitte	85
Abbildung 35: Beispiel eines Mobilitätspunkts in München.....	88
Abbildung 36: E-Ladestation in Neuried	96
Abbildung 37: Mitfahrbank in der Nachbargemeinde Gauting.....	97



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Buslinien im Gemeindegebiet Neuried	5
Tabelle 2: MVG Rad Nutzung 2023 in Neuried	9
Tabelle 3: Verkehrsleistung (VK) und daraus abgeleiteter Modal Split für Neuried in Mio. Pkm im Vergleich zu Durchschnittswerten des Lkr. München in 2019.....	11
Tabelle 4: THG-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs in der Gemeinde Neuried in t CO ₂ -Äq./EW.....	15
Tabelle 5: Endenergieverbrauch des motorisierten Individualverkehrs in der Gemeinde Neuried in MWh/Einwohner.....	16
Tabelle 6: Kfz-Bestand 2021 nach Antriebsarten in Neuried und im Landkreis München	18
Tabelle 7: Zusammenfassung der Ist-Analyse – Stärken und Schwächen	20
Tabelle 8: Strategien, Handlungsfelder, Einflussmöglichkeiten und Potenziale zur THG-Reduktion im Verkehrsbereich in Neuried	22
Tabelle 9: THG-Einsparpotential im Szenario „Basis“	24
Tabelle 10: THG-Einsparpotential im Szenario „Handbremse“	25
Tabelle 11: THG-Einsparpotential im Szenario „Mobilitäts-Booster“	27
Tabelle 12: Klimaziele der Bundesregierung	29
Tabelle 13: Klimaziele des Freistaats Bayern.....	30
Tabelle 14: SMARTe Ziele für das integrierte Mobilitätskonzept	32
Tabelle 15: Maßnahmenkatalog – Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr	44
Tabelle 16: Maßnahmenkatalog – ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote	45
Tabelle 17: Maßnahmenkatalog – motorisierter Individualverkehr	46
Tabelle 18: Maßnahmenkatalog – übergeordnete Maßnahmen	46
Tabelle 19: Darstellung der Kriterien zur Maßnahmenbewertung und der Bewertungsskala	47
Tabelle 20: Maßnahmenkatalog - Kurzversion mit Bewertung und Priorisierung	48
Tabelle 21: Beispielhafte Indikatoren und Intervalle im Rahmen des Monitorings	53



Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.
BayKlimaG	Bayerisches Klimagesetz
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CO ₂ -Äq.	Kohlenstoffdioxid Äquivalent
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohner/Einwohnerin
GR	Gemeinderat
IMK	Integriertes Mobilitätskonzept
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
Lkr.	Landkreis
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
NN	Normalnull
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SMART	<u>s</u> pezifisch, <u>m</u> essbar, <u>a</u> kzeptiert, <u>r</u> ealistisch, <u>t</u> erminiert
THG	Treibhausgas
TöB	Träger öffentlicher Belange



1 Einleitung

Die Gemeinde Neuried setzte sich 2022 zum Ziel, die Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 zu erreichen. Der 2015 erstellte Energienutzungsplan zeigt dafür die Einsparpotentiale für die Bereiche Strom und Wärme auf. Das vorliegende integrierte Mobilitätskonzept (IMK) soll die Treibhausgaseminderungspotentiale im Mobilitätssektor behandeln.

Der Beschluss zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts erfolgte 2019 durch den Gemeinderat. Es fügt sich neben dem Energienutzungsplan als weiteres Teilkonzept in das Klimaschutzkonzept der Gemeinde ein.

Das Mobilitätskonzept soll neben der Reduktion von verkehrlichen Treibhausgas-Emissionen auch die Themen Gesundheitsschutz, Inklusion und Lebensqualität berücksichtigen.

Als wesentliche Ziele der Gemeinde für das vorliegende IMK wurden benannt:

- Mobilität¹ umweltfreundlich und sozial gestalten
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs; Verbesserung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs
- Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere in der Ortsmitte
- Verbesserung der Infrastruktur für ältere Menschen und für Menschen mit Behinderung
- Alle wichtigen Ziele in Neuried und in den angrenzenden Gemeinden sollten für Fußgänger und Radfahrer möglichst direkt und auf guten Wegen erreicht werden können.

Das Mobilitätskonzept ist folgendermaßen strukturiert: Auf Grundlage einer **Ist-Analyse** der Verkehrsangebote, der Infrastruktur sowie Energie- und Treibhausgasbilanz des Verkehrs in der Gemeinde werden **THG-Minderungspotentiale** ermittelt. Darauf basierend werden **Ziele** für eine klimafreundliche Mobilitätsstrategie festgelegt und unter der Beteiligung von Akteuren und Akteurinnen konkrete **Maßnahmen** zur Zielerreichung entwickelt.

Für eine nachhaltige Implementierung werden eine **Verstetigungsstrategie** sowie ein **Controlling-Konzept** entworfen. Eine **Kommunikationsstrategie** adressiert eine geeignete Öffentlichkeitsarbeit.

¹ Mobilität bezeichnet die Fähigkeit, sich von einem Ort zu einem anderen zu bewegen. Verkehr hingegen bezeichnet die Realisierung von Mobilität.



2 Ist-Analyse

Die qualitative Ist-Analyse gibt einen Überblick über den Stand der Infrastrukturen und Verkehrsangebote in der Gemeinde und ermittelt die Energie- und Treibhausgasbilanz im Verkehrssektor.

2.1 Infrastrukturen und Verkehrsangebote

Die Gemeinde Neuried im Landkreis München umfasst 9,6 km² Fläche, zumeist Wald, davon knapp 2 km² Siedlungsfläche. Geologisch liegt Neuried auf einer Höhe von 559 m über NN im Bereich der Münchner Schotterebene. Innerhalb des Gemeindegebietes sind kaum Höhenunterschiede vorhanden.

Die Einwohnerzahl liegt bei 9.044 (Stand 17.10.2023). Die Bevölkerungsentwicklung ist großraumtypisch dynamisch wachsend, die Altersstruktur zuzugsbedingt ausgeglichen. Neuried besitzt eine Grundschule mit knapp 350 Schulkindern und zahlreiche Kinderbetreuungseinrichtungen. In der Gemeinde sind ca. 900 Betriebe angesiedelt. Am südlichen und östlichen Ortsrand liegen insgesamt drei Gewerbegebiete. Die Zahl der Einpendler/Auspendler/Binnenpendler beträgt ca. 2.500/3.500/300.

Im Norden und Osten grenzen direkt an das Siedlungsgebiet die Münchner Stadtteile „Großhadern“ und „Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln“, über die Neuried an die U-Bahnstationen Fürstenried West (U3) und Klinikum Großhadern (U6) sowie an die Autobahn A95 angebunden ist.

Neuried liegt im Verbund der Würmtal-Gemeinden. Es besteht eine direkte Verbindung mit den Nachbargemeinden Planegg und Gauting über die Staatsstraße St 2344 (Planegger Str./Forstenrieder Str.) bzw. die Kreisstraße M4 sowie das Bus- und Radwegenetz der Landkreise München und Starnberg.

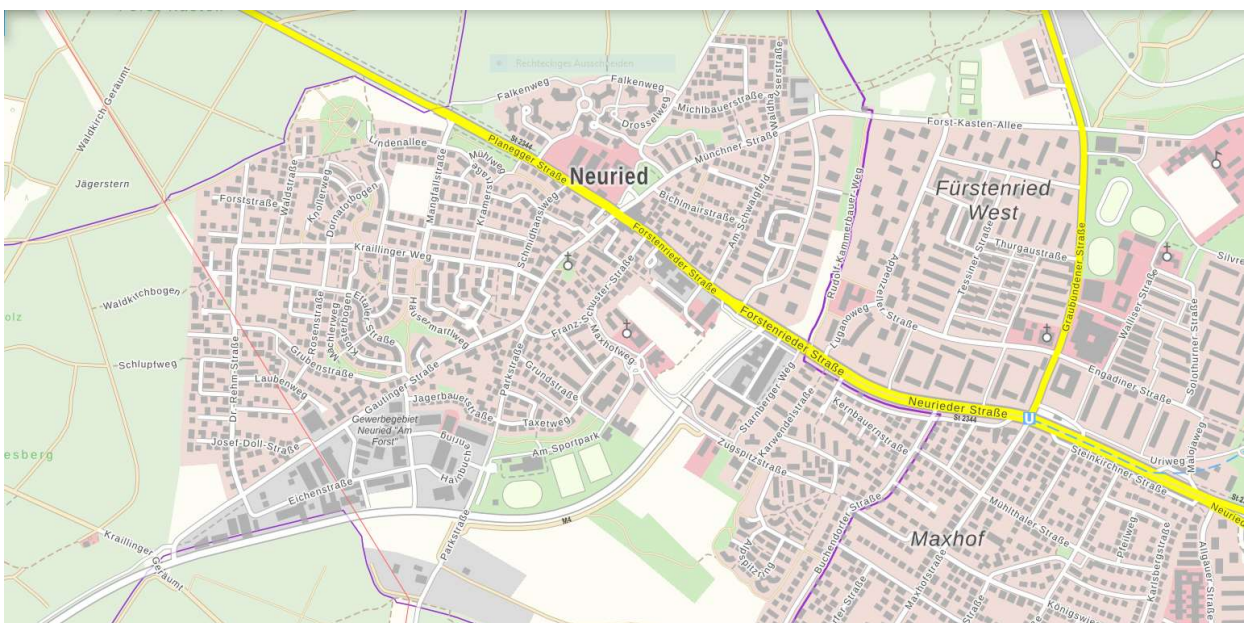


Abbildung 1: Kartenausschnitt der Siedlungsfläche der Gemeinde Neuried. Quelle: Bayernatlas



Die Fläche für den Straßenverkehr nimmt ca. 35 Hektar ein. Ein Großteil davon entfällt auf Gemeindestraßen (ca. 30 km). Es gibt zwei Hauptverkehrsachsen: die stark befahrene Staatsstraße St 2344 verläuft von Nordwest nach Südost und führt von Planegg über Neuried nach München-Fürstenried und zur Autobahn A95. Die zur Entlastung des innerörtlichen Verkehrs angelegte Ortsumgehung M4 verläuft ausgehend von der St 2344 in südwestliche Richtung nach Gauting. Die Hauptverkehrsachsen teilen die Gemeinde indirekt in einen nördlichen und südlichen Teil sowie einen westlichen und östlichen Teil (Abbildung 1).

Staatsstraße St 2344 und Kreisstraße M4 liegen in der Straßenbaulast des Staatlichen Bauamts Freising bzw. des Landratsamts München.

Im Haushalt der Gemeinde Neuried werden derzeit im langjährigen Durchschnitt ca. 200.000 €/Jahr für Mobilitätsinfrastruktur vorgehalten. Seit 2021 gibt es ein Förderprogramm im Bereich Mobilität für (Lasten-)Pedelecs und Ladestationen. Kontinuierlich werden Verkehrsuntersuchungen, Planungen und Gutachten in Auftrag gegeben, die Grundlage für verschiedene Maßnahmen des Bauamts sowie für Verbesserungen des ÖPNV sind.

Mit Ausnahme der St 2344, der M4 und einem Teil des Gewerbegebiets ist in Neuried die Geschwindigkeit auf Tempo 30 begrenzt. Im Bereich der Ortsmitte befindet sich ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20. An den Hauptverbindungsstraßen (St 2344, M4) wurden unterschiedliche Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt. Entsprechend Gemeinderatsbeschluss von 2022 wird zusätzlich ein Lärmaktionsplan unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ausgearbeitet. Die wesentlichen Ziele konzentrieren sich dabei auf die Staatsstraße St 2344: Einführung von Tempo 30, Reduktion von vier auf zwei Fahrspuren, Verwendung von lärminderndem Fahrbahnbelag und Ausbau von Querungshilfen (Abbildung 2).

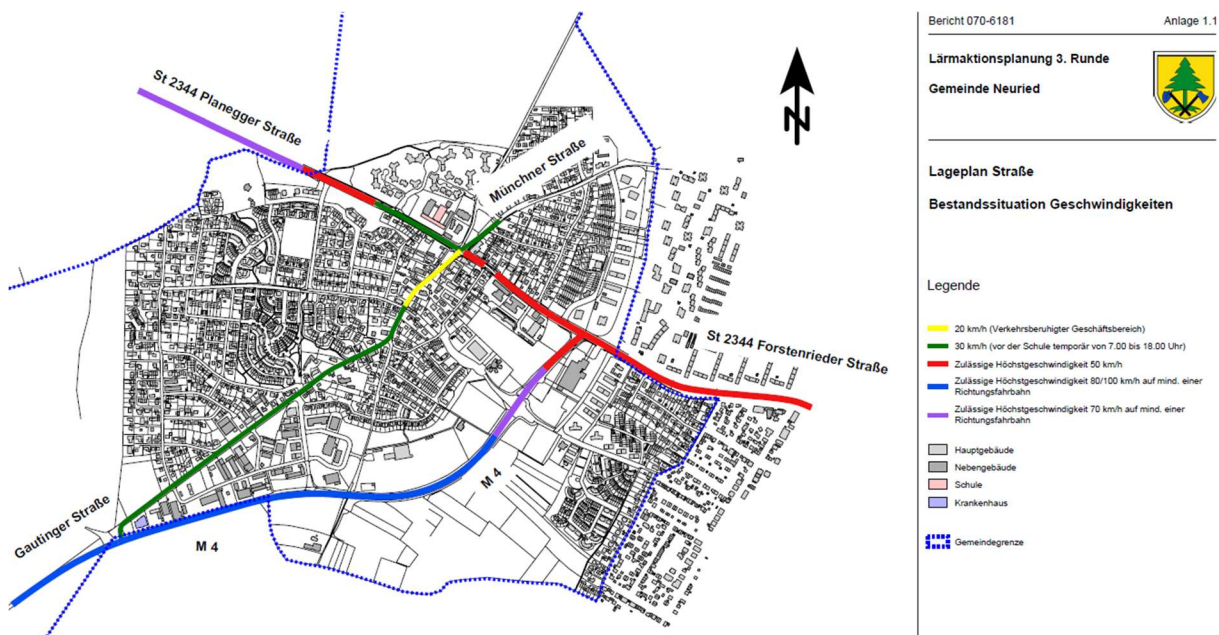


Abbildung 2: Bestandssituation Geschwindigkeiten in der Gemeinde Neuried. Quelle: Lärmaktionsplanung 3. Runde Gemeinde Neuried



Das Verkehrsangebot in Neuried kann unterteilt werden in:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV) und alternative Mobilitätsangebote
- Carsharing
- Rad- und Fußverkehr

2.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der MIV ist in Neuried das dominierende Verkehrsmittel und wird überwiegend durch Privat-Pkws verursacht.

Der Hauptverkehr findet auf den Hauptverkehrsachsen St 2344 und M4 statt. Insbesondere zu den Stoßzeiten bilden sich lange Staus. Aufgrund ihres Verlaufs durch den Siedlungsbereich bildet die St 2344 ein stark trennendes Element in der Ortsmitte und wirkt sich durch Emissionen und Lärm negativ auf die Aufenthaltsqualität und Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger aus. Es werden Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans entwickelt, um diese Auswirkungen zu reduzieren.

Obwohl durch den Bau der Ortsumgehung M4 der motorisierte Siedlungsverkehr vermieden werden sollte, findet weiterhin ein deutlicher Durchgangsverkehr durch die verkehrsberuhigte (Tempo20/Tempo30) Gautinger Straße statt. Hieraus ergibt sich ein Spannungsfeld in Hinblick auf die geplante Etablierung eines „Shared Space“ in der südlichen Ortsmitte.

Der ruhende Kfz-Verkehr nimmt einen deutlichen Anteil des öffentlichen Straßenraums ein. Dabei ist anzumerken, dass Fahrzeuge teilweise widerrechtlich auf dem Gehweg abgestellt werden. Dies führt zu einer Verminderung der Gehwegbreite und Sichteinschränkungen, die besonders für vulnerable Personengruppen (Personen mit Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwägen) ein Sicherheitsrisiko darstellen.

Ein Parkraumkonzept für die Nutzung öffentlicher Stellplätze ist nicht vorhanden. Private Stellplätze sind nach der bayerischen Garagen- und Stellplatzverordnung geregelt. Neben der klassischen blauen Parkscheibe kann alternativ eine „digitale Parkscheibe“ über den Anbieter ParkNow genutzt werden.

2.1.2 Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV) und alternative Mobilitätsangebote

Neuried besitzt kein Straßenbahnnetz oder einen direkten Anschluss an S- und U-Bahn, aber ein gut erschlossenes Busnetz. Dieses sorgt in wenigen Fahrminuten für die Anbindung an die U-Bahnhöfe „Klinikum Großhadern“ (U6), „Fürstenried West“ (U3) und die S-Bahnstation in Planegg (S6) (Abbildung 3). Über S- oder U-Bahn ist die Landeshauptstadt München in ca. 20-30 min erreichbar.

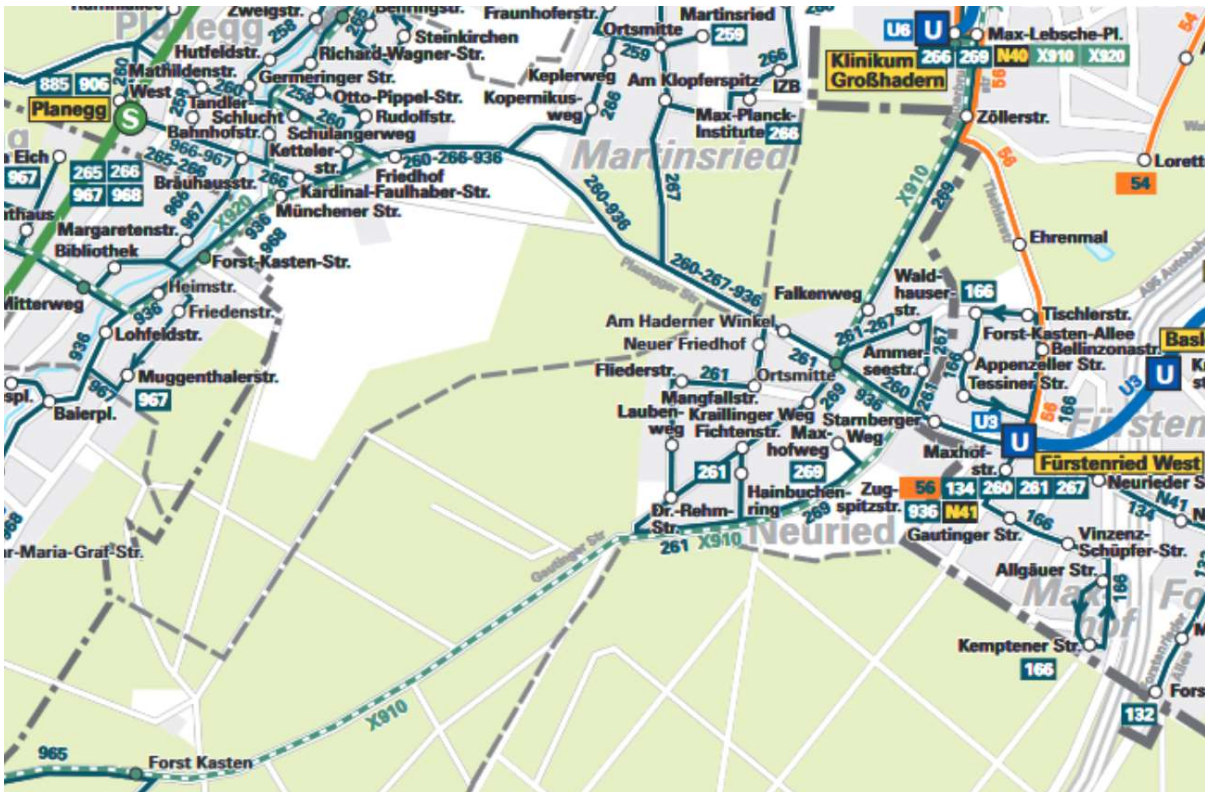


Abbildung 3: Busliniennetz Neuried und Anschlüsse an U- und S-Bahn. Quelle: MVV

Die Buslinien (Tabelle 1) verkehren unter dem Dach des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV). Das Busnetz in Neuried wird hauptsächlich über die MVV-Regionalbusse der 200er-Linien des Lkr. München abgedeckt. Zusätzlich fahren zwei 900er-Linien des benachbarten Landkreises Starnberg Haltestellen im Gemeindegebiet Neuried an.

Tabelle 1: Übersicht Buslinien im Gemeindegebiet Neuried

Bus-Nr.	Richtung ¹	Anmerkung
260	Germering-Unterpfaffenhofen – Planegg (S) - Fürstenried West (U)	verkehrt täglich
261	Neuried, Hainbuchenring - Fürstenried West (U)	verkehrt täglich
267	Altenburgstr. – Lochham (S) - Martinsried - Fürstenried West (U)	verkehrt täglich
269	Neuried, Maxhofweg - Klinikum Großhadern (U)	verkehrt Mo-Fr
936	Gauting (S) - Fürstenried West (U)	verkehrt täglich
X910	Klinikum Großhadern (U) - Gauting (S) - DLR – Weßling (S)	Expressbus, verkehrt Mo-Sa, hält Neuried Ortsmitte und Forst Kasten

¹: angegebene Richtung und Retour, (S): S-Bahn-Haltestelle, (U): U-Bahn-Haltestelle



Alle MVV-Regionalbusse sind barrierefrei. Der vorgeschriebene barrierefreie Umbau aller Bushaltestellen erfolgt in Neuried sukzessive und ist z.T. schon realisiert. Fahrplaninformationen können z.B. analog über sogenannte Minifahrpläne des MVV erhalten werden oder digital und in Echtzeit über die MVV-App.

Zur Erfüllung der umweltpolitischen Zielsetzungen des Landkreises München sollen die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV nachhaltig durch den Einsatz emissionsarmer/-freier Antriebsformen vermindert werden. In diesem Zuge wurde die Linie 261 elektrifiziert. An der Endhaltestelle Hainbuchenring wurde eine Ladesäule errichtet, die einen Regelbetrieb mit Elektrobussen auf der Linie 261 ab April 2024 ermöglicht.

Geplante Maßnahmen/Ideen, die den ÖPNV betreffen, können aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) für den Landkreis München (2020) erhalten werden. Z.B. ist darin eine Linien-Verlängerung des MVV-Nachtbusses N41 bis in die Ortsmitte Neuried sowie eine Angebots-erweiterung am Abend bei der Linie 261 geplant. Darüber hinaus erwähnt der NVP Busspuren/Bustrassen von Martinsried, Neuried nach Pullach sowie eine Nutzung der Parkspur auf der Forstenrieder Straße stadteinwärts, um den Busverkehr attraktiver zu machen. Die Linie 267 soll als Expressbuslinie ausgebaut werden.

Aktuell erfolgt bereits die Baumaßnahme zur Verlängerung der U6 vom Klinikum Großhadern zum Campus Martinsried. Die Inbetriebnahme ist für 2027 vorgesehen.

Die Mobilitätsprojekte des Lkr. München zur Verlängerung der U3 nach Neuried und der Bau einer Seilbahn oder Straßenbahn als mögliche tangentielle Verbindung von Pasing über Gräfelfing, Neuried bis Fürstenried-West wurden aufgrund knapper Finanzmittel zurück- bzw. eingestellt.

Derzeit gibt es in Neuried kein Angebot für einen Bedarfsverkehr (On-Demand-Service), d.h. eine flexible Fahrtmöglichkeit, die vom Fahrgast spontan oder geplant genutzt werden kann. Die Nachfrage bestimmt, wo und wie die Fahrten durchgeführt werden. Die Strecke ist dabei nicht an einen vorgegebenen Fahrplan oder einen vordefinierten Linienweg gebunden, sie variiert frei zwischen den Ein- und Ausstiegspunkten im Bediengebiet. Seit Okt 2022 ist in zwei Pilotgebieten im Landkreis München der On-Demand-Service FLEX in Betrieb. Das Projekt wurde auf insgesamt vier Jahre Laufzeit erweitert. Im Anschluss an den Pilotbetrieb soll das Angebot auf den gesamten Landkreis ausgeweitet werden. Ein On-Demand-Service wäre in Neuried beispielsweise für den Bereich Alpspitzring und Zugspitzstraße interessant, weil aufgrund infrastruktureller Gegebenheiten der Einsatz von regulären 12 m-MVV-Regionalbussen nicht möglich ist. Des Weiteren würden mobilitätseingeschränkte Personen von einem On-Demand-Service profitieren, bspw. bei Fahrten zur Arztpraxis oder zum Einkaufen.

Für die „letzte Meile“ (Entfernung zwischen letzter Haltestelle und Zielort) werden vermehrt alternative Mobilitätsangebote (z.B. E-Scooter, E-Moped, E-Bike) in Anspruch genommen. In einigen umliegenden Gemeinden gibt es dazu bereits Anbieter.

2.1.3 Carsharing

Seit Anfang 2024 gibt es in Neuried ein Carsharing-Angebot eines bereits in vielen deutschen Städten (u.a. München) aktiven Unternehmens. Über eine App können die Fahrzeuge (Pkw, Transporter) lokalisiert, reserviert, entsperrt und genutzt werden. Der Anteil E-Fahrzeuge ist noch



gering. Es ist jedoch davon auszugehen, dass mit dem Trend zur Elektrifizierung und einem Laststellenausbau vermehrt E-Fahrzeuge in der Flotte angeboten werden.

2.1.4 Rad- und Fußverkehr

Die Wege in der Gemeinde Neuried sind kurz. Der Ort erstreckt sich auf einer Fläche von nur ca. 2 km². Es ist somit möglich, alle wichtigen Anlaufpunkte zu Fuß oder mit dem Rad in kurzer Zeit zu erreichen. Das Radwegenetz besteht aus ca. 4 km gemeinsamen oder getrennten Rad- und Fußwegen, die sich entlang der von Nord-West nach Süd-Ost durch den Ort verlaufende Staatsstraße St 2344 bzw. der Überführung der Kreisstraße M4 befinden. Fahrradstraßen oder -zonen sind bisher nicht vorhanden.

Im Ort gilt mit wenigen Ausnahmen Tempo 30. Der Radverkehr wird somit überwiegend auf der Fahrbahn geführt. Im Zuge der Umsetzung des Neurieder Lärmaktionsplans wird Tempo 30 auch für die Planegger Str. angestrebt. Dort besteht aktuell bereits im Bereich der Grundschule eine temporäre Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Des Weiteren gibt es innerorts mehrere verkehrsberuhigte Bereiche (Verkehrszeichen 325.1). Die Ortsmitte Süd (Gautinger Str. ab St 2344) wurde im Rahmen der innerörtlichen Verkehrsberuhigung im Nachgang zum Bau der Umgehungsstraße M4 im Jahr 2009 als „Shared Space“ mit hoher Aufenthaltsqualität überplant. Es wurde ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 ausgewiesen. Weitere Umsetzungsmaßnahmen werden schrittweise realisiert.

Roteinfärbungen zur besseren Erkennbarkeit des Radwegs sind an der Kreuzung Ortsmitte (Radweg Planegger Str. Richtung München) sowie an der Einmündung der Franz-Schuster-Str. in die St 2344 vorhanden. Weitere Roteinfärbung wären auch an anderen Stellen denkbar bzw. sinnvoll.

Im Zuge des Projekts „Würmtal – Das Radltal“ wurden 2015 durch das Ingenieurbüro Ingevost ein Radverkehrskonzept für die Gemeinde Neuried entwickelt und eine entsprechende Beschilderung umgesetzt. Diese wird voraussichtlich durch das sich in Planung befindliche landkreisweite Beschilderungskonzept zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Landkreis München ergänzt werden. Es soll u.a. eine Wegweisung zu den angrenzenden Kommunen eingeführt werden.

Die Radweganbindung an die Nachbarkommunen ist bisher nicht in allen Fällen zufriedenstellend. Während die Nachbargemeinden Planegg und Gauting sowie der Münchner Stadtbezirk Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln nahtlos auf Radwegen entlang der St 2344 bzw. M4/STA3 erreicht werden können, gibt es nach Norden in Richtung des Münchner Stadtbezirks Hadern entlang des Haderner Wegs nur einen nicht räum- und streufähigen Fußweg mit Freigabe für den Radverkehr.

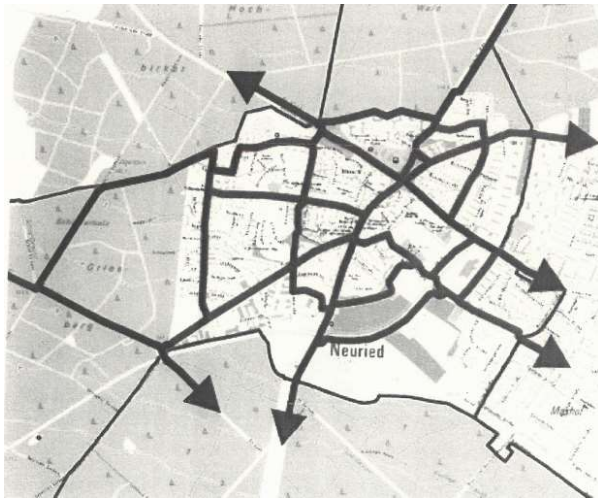


Abbildung 4: Radverkehrs-konzept 2015: Routen zur Ortsdurchquerung

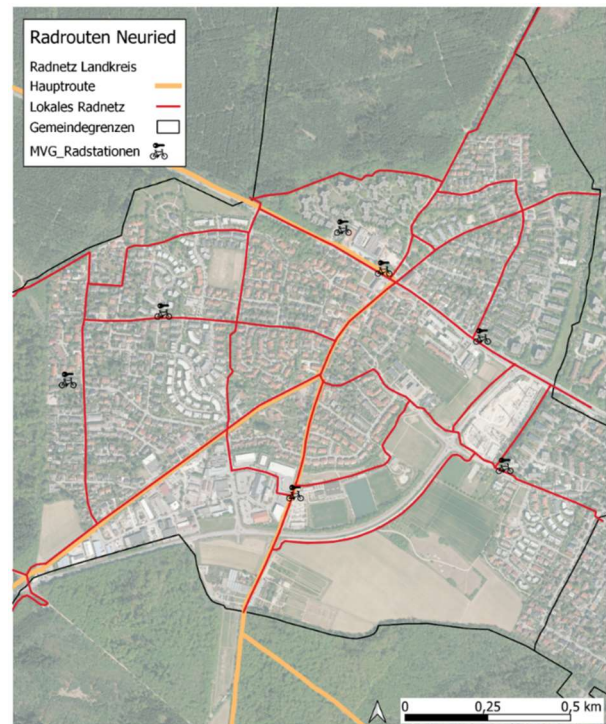


Abbildung 5: Radrouten in Neuried

Das Radverkehrs-konzept von 2015 sieht mehrere Routen zur Ortsdurchquerung vor (Abbildung 4). Die Haupttrouten liegen entlang der St 2344 (Planegger Str./Forstenrieder Str.), Münchner Str., Gautinger Str. und Parkstr. (Abbildung 5). Die Haupttrouten decken sich mit der „Radwege-planung für den Anschluss an den Radweg nach Gauting“ (Ingevost 2021, Abbildung 6) und dem Wunschliniennetz des Radverkehr-konzepts des Lkr. München (Stand 2021).

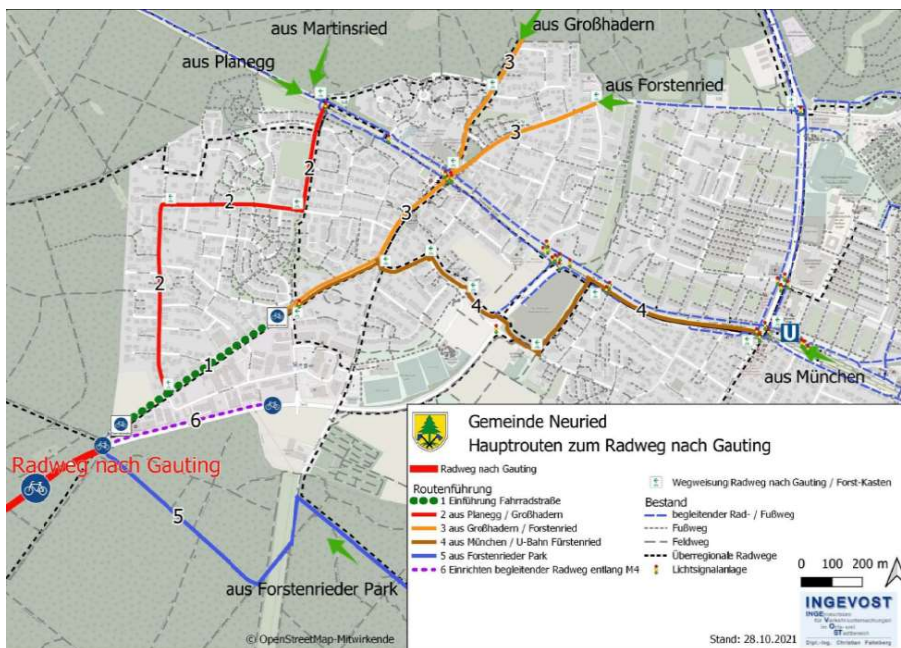


Abbildung 6: Radwege-planung für den Anschluss an den Radweg nach Gauting, Ingevost 2021



Des Weiteren beschreibt eine vom Lkr. München beauftragte Machbarkeitsstudie für schnelle, tangentielle Radverbindungen einen Verlauf der südlichen Tangente von Planegg nach Haar eine Querung Neurieds über die St 2344. Die Tangenten sollen die bereits geplanten radial auf die Stadt München zulaufenden Radschnellverbindungen ergänzen.

In puncto Sicherheit ist zu erwähnen, dass die bauliche Gestaltung der Radwege an der St 2344 nicht mehr vollumfänglich den derzeit geltenden Regelwerken (z.B. ERA, EFA) bspw. bezüglich Radwegbreite und Sicherheitstrennstreifen entspricht.

Es gibt im Gemeindegebiet zahlreiche Fahrradabstellanlagen. Die meisten wurden auf Eigeninitiative der Gewerbetreibenden und Privatpersonen errichtet. Es besteht noch Potential für eine kontinuierliche Erweiterung.

Um einen Umstieg Fahrrad ↔ Bus zu erleichtern, sind Fahrradabstellanlagen im Bereich des Busknotenpunkts Ortsmitte und an der Haltestelle „Am Haderner Winkel“ errichtet worden. Eine Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen ist aktuell nicht möglich.

Im Bereich Bike-Sharing bietet die Gemeinde seit 2018 ein Mietradsystem über die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) an. An sieben über das Gemeindegebiet verteilten Stationen (Abbildung 5) können MVG-Räder entliehen und abgegeben werden. Die Auslastung (Stand 2023) kann Tabelle 2 entnommen werden.

Tabelle 2: MVG Rad Nutzung 2023 in Neuried; Quelle: MVG Rad Jahresbericht 2023 für den Landkreis München

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Rathaus (Neuried)	03.12.2018	184	183	367
Kraillinger Weg (Neuried)	03.12.2018	105	127	232
Am Sportpark (Neuried)	03.12.2018	105	103	208
Zugspitzstraße (Neuried)	03.12.2018	110	96	206
Waldkirchbogen (Neuried)	25.10.2019	63	110	173
Forstenrieder Straße (Neuried)	03.12.2018	82	82	164
Am Haderner Winkel (Neuried)	03.12.2018	38	29	67

Das MVG-Mietradsystem wird Anfang 2025 auslaufen. Derzeit läuft die gemeinsame neue Ausschreibung inkl. Ausstattung und Verteilung der Gemeinden, Landkreise, MVG und MVV.

Zum Fuhrpark der Gemeindeverwaltung gehören des Weiteren drei Fahrräder und zwei E-Scooter, die für Dienstfahrten genutzt werden können. Zusätzlich ist ein E-Lastenrad vorhanden, das zu bestimmten Zeiten auch der Allgemeinheit kostenfrei zugänglich gemacht werden soll. Zudem bietet die Gemeinde ihren Mitarbeitenden Fahrradleasing an.

Viele wichtige Anlaufpunkte in Neuried sind aufgrund der geringen Entfernungen und kaum vorhandener Steigungen gut zu Fuß erreichbar. An notwendigen Stellen sind Lichtsignalanlagen vorhanden. Die Ansprechzeit ist jedoch nicht durchgängig auf den Fuß- und Radverkehr ausgelegt. Querungshilfen insbesondere an der St 2344 sind vorhanden, sollten aber bei einer Umplanung der St 2344 bzgl. Anzahl und Lage neu bewertet werden.

Zur weiteren Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit und des Aufenthalts im öffentlichen Raum wurden im gesamten Ortsbereich viele Bänke aufgestellt. In der Ortsmitte Nord wurde der Aufenthaltsbereich rund um den Maibaum durch ehrenamtliches Engagement auf einer



Brachfläche hinter dem Bauamt ausgeweitet. Ein „Ratschplatz“ lädt dort mit selbstgebauten Palettenmöbeln zu einer Vielzahl von Veranstaltungen (Konzerte, Radl-Check, Tausch-börse u.a.) ein.

Öffentliche Trinkwasserbrunnen sind bisher nicht vorhanden. Die Barrierefreiheit ist noch nicht vollständig umgesetzt.

Viele ältere Fußwege entsprechen den derzeit geltenden Regelwerken nicht mehr vollumfänglich. Eine zu geringe Breite und zu starke Neigung können potentielle Gefahrenquellen darstellen.

2.2 Energie- und Treibhausgasbilanz

Die Energie- und Treibhausgasbilanz erfasst die Energieverbräuche und THG-Emissionen des Verkehrsaufkommens und gliedert sie nach Verursacher (MIV, ÖPNV, Güterverkehr etc.).

Regionale Daten können aus dem Klimaschutzplaner (webbasierte Software des Klima-Bündnis² zum Monitoring des kommunalen Klimaschutzes), den Treibhausgasberichten des Landkreises München sowie Bürgerbefragungen und Verkehrserhebungen erhalten werden.

Die Daten des Klimaschutzplaners werden durch Bilanzierung nach BSKO-Standard (einheitlicher Bilanzierungsstandard für kommunale Energie- und Ökobilanzen) ermittelt. Dieser verwendet eine Bilanzierung nach endenergiebasierten Territorialprinzip unter Verwendung des Bundesstrommix bei der Bewertung der Emissionen durch Stromverbrauch.

Datengrundlage für die im Klimaschutzplaner verwendeten Werte im Straßenverkehr ist die deutschlandweite Regionalisierung aller nationalen Emissionen der Jahre 2010 und 2015 mit dem Software-Tool GRETA des Umweltbundesamtes. Hierbei fließen streckenscharfe Verkehrsdaten aus Straßenverkehrszählungen auf Autobahnen und Bundesstraßen ein. Im untergeordneten Straßennetz wird eine streckenbezogene Zurechnung der gesamtdeutschen Emissionen je Kfz-Kategorie (Pkw, motorisierte Zweiräder, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw, Linien- und Reisebusse) und Straßenkategorie (innerorts, außerorts und Autobahn) über die räumliche Bevölkerungsverteilung vorgenommen und daraus gemeindefeine Fahrleistungen errechnet. Mit dem Modell TREMOD werden diese Fahrleistungen anschließend mit spezifischen Emissionsfaktoren für verschiedene Verkehrsmittel und Energieträger multipliziert, wodurch sich die THG-Emission ergibt.

Aus den Daten können verschiedene Indikatoren abgeleitet werden, die im Folgenden beschrieben und qualitativ bewertet werden. Wenn entsprechende Daten vorliegen, erfolgt ein Vergleich mit Landkreis- und Bundesdurchschnittsdaten.

2.2.1 Modal Split

Der Modal Split (von lateinisch „Modus“, Art (des gewählten Verkehrsmittels) und englisch „to split“, aufteilen, spalten usw.) ist einer der wichtigsten Kennwerte in der Verkehrsstatistik. Er drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel an der Verkehrsleistung (zurückgelegte Personenkilometer) oder am Verkehrsaufkommen (zurückgelegte Wege, Nutzungshäufigkeit) aus und

² Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder Services GmbH



beschreibt damit individuelles Mobilitätsverhalten. Für eine Vergleichbarkeit von Modal Split-Werten ist damit die Berechnungsgrundlage entscheidend.

Für die Verkehrsleistung in Personenkilometern (Pkm)³ in den einzelnen Gemeinden des Lkr. München und dem daraus abgeleiteten Modal Split liegen Daten für das Jahr 2019 vor (Tabelle 3).

Tabelle 3: Verkehrsleistung (VK) und daraus abgeleiteter Modal Split für Neuried in Mio. Pkm im Vergleich zu Durchschnittswerten des Lkr. München in 2019; Quelle: Original_Werkzeug_Mobilitaet-THG-Potentialanalyse_20220907.xlsx

Verkehrsarten	Neuried		Lkr. München (mit Autobahn)		Lkr. München (ohne Autobahn)	
	VK [Mio. Pkm]	Modal Split [%]	VK [Mio. Pkm]	Modal Split [%]	VK [Mio. Pkm]	Modal Split [%]
Fuß	3,24	8	134,62	2	134,62	4
Rad	3,21	8	133,32	2	133,32	4
Pkw	30,41	71	5951,55	85	2519,10	72
Motorisierte Zweiräder	0,81	2	72,26	1	54,94	2
Linienbus	5,13	12	232,80	3	232,80	7
Schienerperso- nennahverkehr	0,00	0	395,39	6	395,39	11
Stadt-, Straßen- und U-Bahn	0,00	0	52,73	1	52,73	1
Gesamt	42,80	100	6.972,67	100	3.522,90	100
Gesamt (Um- weltverbund)	-	28	-	14	-	27

Aus Tabelle 3 ist ersichtlich, dass die Verkehrsleistung von Pkw sowohl in Neuried als auch im gesamten Landkreis im Vergleich zu den übrigen Verkehrsarten mit Abstand am höchsten liegt. Auf den MIV (Pkw und motorisierten Zweiräder) entfallen in Neuried 73 %. Da der hohe Anteil an Personenkilometern, der durch die Autobahnen im Landkreis verursacht wird, einen Vergleich mit Neuried als Gemeinde ohne Autobahn erschwert, wurden zusätzlich die Verkehrsleistungen des MIV ohne Berücksichtigung der Autobahnkilometer dargestellt. Die Verkehrsleistungen des MIV in Neuried und im Landkreis sind ohne Berücksichtigung der Autobahnen gut vergleichbar (73 %

³ Zahl der Reisenden x zurückgelegte Kilometer



vs. 74 %). Auch der Anteil der Gesamt-Verkehrsleistung des Umweltverbunds (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV) ist ohne Autobahn-Berücksichtigung sehr ähnlich (28 % vs. 27 %). Im Allgemeinen sollte beachtet werden, dass bei der Darstellung der Verkehrsleistung in Pkm automatisch Verkehrsarten, mit denen längere Strecken zurückgelegt werden oder mehr Personen transportiert werden, in höheren Verkehrsleistungen resultieren. Somit ergeben sich für die Verkehrsleistungen des Fuß- und Radverkehrs vergleichsweise niedrige Werte.

Anstelle der Verkehrsleistung (zurückgelegte Personenkilometer) kann der Modal Split auch auf Grundlage des Verkehrsaufkommens (zurückgelegte Wege, Nutzungshäufigkeiten) der einzelnen Verkehrsarten berechnet werden. In Abbildung 7 ist der Modal Split für Neuried im Vergleich zum Durchschnitt der Mitgliedskommunen des RMMSW⁴ dargestellt. Basierend auf der Nutzungshäufigkeit resultieren die Verkehrsmittelanteile für den Fuß- und Radverkehr deutlich höher als bei der Berechnung basierend auf der Verkehrsleistung. Der Anteil des Umweltverbunds liegt in Neuried bei 64 % und überwiegt damit den Anteil des MIV. Die Ergebnisse für Neuried liegen sehr nah an den Durchschnittswerten der Würm-Region (Umweltverbund 62 %), bei leicht erhöhtem Anteil des Radverkehrs.

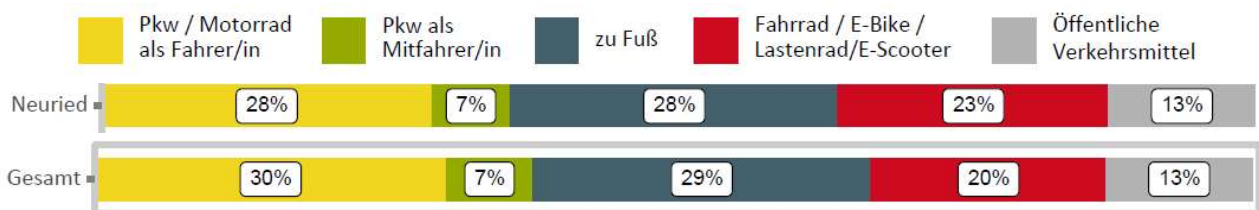


Abbildung 7: Modal Split des Verkehrsaufkommens für Neuried im Vergleich zum Durchschnitt der Mitgliedskommunen des RMMSW e.V.; die Daten wurden mittels repräsentativer Bürgerbefragung des Beratungsunternehmens team red im Jahr 2022 erhalten. Der Modal Split ergibt sich aus Daten für die Nutzungshäufigkeiten. Quelle: RMMSW e.V.: Multimodale Mobilitätsstrategie Würmregion, Ergebnisse der repräsentativen Bürger:innenbefragung, 2022

Aus Daten einer durch das Ingenieurbüro Ingevost durchgeführten Verkehrserhebung liegen Modal Split-Werte auf Grundlage von Verkehrsmengen vor. Zur Erhebung wurden an 13 Straßenquerschnitten und am Verkehrsknoten Ortsmitte die Verkehrsmengen von Pkw, Radfahrenden und zu Fuß Gehenden an einem Tag (29.09.2022) gezählt und ausgewertet. Die Witterungsbedingungen (starker Regen, niedrige Temperaturen) waren für die Nahmobilität nicht ideal. Im Bereich der Kreuzung Ortsmitte wurden Anteile des Radverkehrs von 8 % bzw. 9 % und des Fußverkehrs von 10 % ermittelt.

Eine weitere Zählung wurde im Juni 2022 am Ortseingang Gautinger Str. zur Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen nach Realisierung des Radweges entlang der M4 nach Gauting bei guten Radfahrbedingungen (30 °C, Sonne) durchgeführt. Die Zahl der Radfahrenden lag doppelt so hoch wie im September 2022. Eine Witterungskorrektur durch Mittelwertbildung beider Zählungen resultiert bei einem Radverkehrsanteil von ca. 9 %.

⁴ Regionalmanagement München Süd-West e.V., Mitgliedskommunen (= die Stadtbezirke 19, 20, 21, 22 der Landeshauptstadt München, die Städte Germering und Starnberg sowie die Gemeinden Gauting, Gräfelfing, Krailling, Neuried und Planegg)



Zusammenfassend bestätigen somit auch die Verkehrserhebungen in Neuried Modal Split-Werte für den Rad- und Fußverkehr von je ca. 10 %.

Der Landkreis München hat 2023 die Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten - SrV 2023“ gestartet, die u.a. in Angaben zum Modal Split für alle Landkreis-Gemeinden resultieren wird. Die Ergebnisse werden Anfang 2025 erwartet.

Auf Bundesebene liegen Modal Split-Werte aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) basierend auf einer bundesweiten Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vor. Die Befragung fand in den Jahren 2002, 2008 und 2017 statt. Eine aktuelle Studie wird von Dezember 2022 bis voraussichtlich Anfang 2024 durchgeführt. Die Ergebnisse werden für Ende 2024 erwartet.

Abbildung 8 zeigt die Modal Split-Werte für das Verkehrsaufkommen (Wege) und die Verkehrsleistung (Personenkilometer) von 2017. Auch bundesweit ist der MIV (Fahrer und Mitfahrer) bezogen auf die Verkehrsleistung mit 75 % die dominante Verkehrsart. Der Anteil ist vergleichbar mit den Werten für Neuried und den Landkreis München (vgl. Tabelle 3). Auch die Modal Split-Werte des Umweltverbunds sind mit 28 % (Neuried) bzw. 27 % (Lkr. München, ohne Autobahn) und 25 % (bundesweit) ähnlich. Auf den Rad- und Fußverkehr entfallen in Neuried mit je ca. 10 % deutlich höhere Anteile als im Bundesdurchschnitt (je 3 %). Dafür liegt der Anteil des ÖPNV mit 12 % unter Bundesdurchschnitt (19 %).

Bezogen auf das Verkehrsaufkommen entfallen bundesweit 57 % auf den MIV und 43 % auf den Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, ÖV, vgl. Abbildung 8). Laut Bürgerbefragung von 2022 (vgl. Abbildung 7) liegen die Anteile in Neuried für den MIV bei 35 % und für den Umweltverbund bei 64 %, in der Würm-Region bei 37 % bzw. 62 %. Damit werden in Neuried und der Würm-Region deutlich mehr Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt. Insbesondere die Fahrrad-Nutzungshäufigkeit ist in Neuried mit 23 % im Vergleich zu 11 % sichtlich ausgeprägter. Auch der Anteil des Fußverkehrs liegt höher als im Bundesdurchschnitt. Als mögliche Ursache können die in Neuried günstigen räumlichen Bedingungen (kurze Wege, geringe Steigungen) angenommen werden.

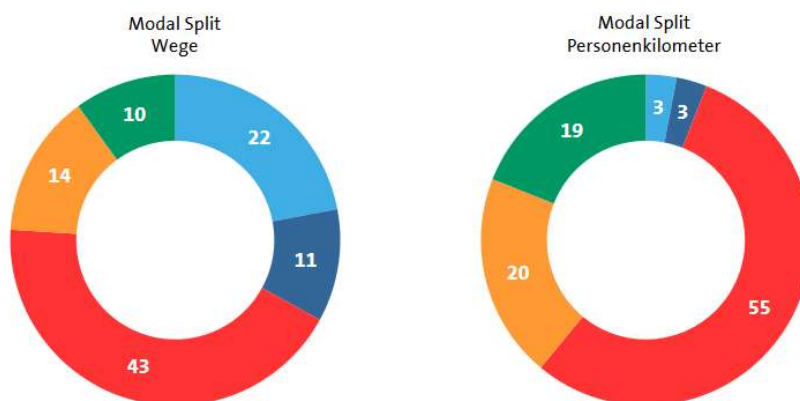


Abbildung 8: Modal Split-Werte für das Verkehrsaufkommen (Wege) und die Verkehrsleistung (Pkm). Quelle: Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland MiD 2017



2.2.2 CO₂-Äq. pro Einwohner durch motorisierten Individualverkehr

Die THG-Emissionen des Verkehrs in der Gemeinde Neuried können dem Treibhausgasbericht des Lkr. München entnommen werden (Abbildung 9). Von insgesamt 3,7 t CO₂-Äq./Einwohner im Jahr 2020 entfallen 0,7 t (19 %) auf den Verkehr. Im Vergleich zum Vorgängerberichtsyear 2018 ist dies ein Rückgang von 0,1 t. Der Anteil von 19 % der THG-Emissionen des Verkehrs an den Gesamtemissionen ist vergleichbar mit dem Bundesdurchschnitt von ca. 20 % im Jahr 2022.



Abbildung 9: THG-Emissionen **Neuried**, Klimaschutz im Landkreis München, Treibhausgasbericht und Projekte, Daten und Diagramme, Berichtsjahr 2020; Landratsamt München, 2023.

Im Vergleich zu allen Kommunen des Lkr. München liegen die verkehrsbedingten THG-Emissionen von Neuried deutlich unter Landkreis-Durchschnitt (Abbildung 10).



Abbildung 10: THG-Emissionen **Landkreis München**, Klimaschutz im Landkreis München, Treibhausgasbericht und Projekte, Daten und Diagramme, Berichtsjahr 2020; Landratsamt München, 2023. ⁵⁾ Nichtenergetische Emissionen aus der Landwirtschaft, 2020 erstmals ermittelt.

Die THG-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs in Neuried können aus dem Klimaschutz-Planer-Tool erhalten werden und sind in Tabelle 4 dargestellt. Zur besseren Vergleichbarkeit mit den Gesamtverkehr-THG-Emissionen (Abbildung 9) wurden dieselben Berichtsjahre zusätzlich des aktuellsten Werts (2021) gewählt.

Tabelle 4: THG-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs in der Gemeinde Neuried in t CO₂-Äq./EW.

	2010	2018	2020	2021
Verkehrsmittel				
Motorisierte Zweiräder	0,01	0,01	0,01	0,01
Pkw	0,60	0,57	0,52	0,50
Bevölkerungsstand				
	8.411	8.643	8.580	8.578
Gesamt MIV/Einwohner				
	0,61	0,58	0,53	0,51
Gesamt MIV [t CO₂-Äq.]				
	5.163,48	5.035,91	4.516,02	4.390,18



Aus den in Tabelle 4 dargestellten Werten ist ein klarer Rückgang der THG-Emissionen des MIV sowohl pro Einwohner als auch insgesamt erkennbar. Trotz leicht steigender Einwohnerzahl im Vergleich zu 2010 sanken die THG-Emissionen des MIV von 0,61 t CO₂-Äq./EW in 2010 auf 0,51 t CO₂-Äq./EW in 2021. Die Gesamtemissionen lagen 2021 bei rund 4.390 t CO₂-Äq. Der MIV ist dennoch weiterhin mit ca. 73 % für den größten Teil der durch den Verkehr verursachten THG-Emissionen verantwortlich.

Als mögliche Ursachen für den erkennbaren Rückgang der THG-Emissionen können zum einen Verbesserungen von Motoren, Abgastechnik und Effizienz angesehen werden, während der Corona-Pandemie (2020-2021) aber vor allem das geringere Verkehrsaufkommen. In geringem Maße ist auch eine Minderung durch den Umstieg auf E-Fahrzeuge und eine höhere Beimischung von Biokraftstoffen wahrscheinlich.

2.2.3 Energieverbrauch pro Einwohner durch motorisierten Individualverkehr

Analog zu den THG-Emissionen des MIV ist auch beim Energieverbrauch des MIV ein deutlicher Rückgang erkennbar (Tabelle 5). Der Gesamt-Endenergieverbrauch des MIV in Neuried lag 2021 bei 14.041 MWh. Pro Einwohner ergibt sich ein Wert von 1,64 MWh.

Der gesunkene Energieverbrauch kann ähnlich wie bei den THG-Emissionen begründet werden durch Effizienzsteigerungen der konventionellen Motoren, höheren Anteil an effizienteren E-Fahrzeugen und vor allem durch das geringe Verkehrsaufkommen während der Corona-Pandemie.

Tabelle 5: Endenergieverbrauch des motorisierten Individualverkehrs in der Gemeinde Neuried in MWh/Einwohner. Quelle: Klimaschutz-Planer

	2010	2018	2020	2021
Verkehrsmittel				
Motorisierte Zweiräder	0,04	0,03	0,04	0,03
Pkw	1,94	1,82	1,65	1,61
Bevölkerungsstand	8.411	8.643	8.580	8.578
Gesamt MIV pro Einwohner	1,98	1,85	1,69	1,64
Gesamt MIV	16.631,92	15.996,42	14.502,46	14.041,31

2.2.4 Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch im Bereich Mobilität in Prozent

Es liegen keine gemeinde- oder landkreisscharfen Daten für den Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch speziell im Bereich Mobilität vor. Laut Umweltbundsamt lag der Anteil der Erneuerbaren am Energieverbrauch im Verkehr im Jahr 2023 bei 7,3 %. Es wird davon ausgegangen, dass der Anteil in Neuried ebenfalls in diesem Bereich liegt.



2.2.5 Anteil der Elektromobilität im motorisierten Individualverkehr in Prozent

Laut Kraftfahrt-Bundesamt erreichte die Anzahl der in der Bundesrepublik Deutschland gemeldeten Pkw am 01.01.2024 mit rund 49,1 Millionen Fahrzeugen den höchsten Wert aller Zeiten. Alternative Antriebsformen, wie die Elektromobilität spielen beim Antriebsmix in Deutschland weiterhin eine eher untergeordnete Rolle, können jedoch stetige Zuwächse verbuchen.

So waren zum Stichtag am 01.01.2024 bundesweit 1,4 Millionen Pkw mit reinem Elektroantrieb (BEV, ohne Hybrid-Pkw) zugelassen. Dies entspricht einer Quote von 2,9 % (01.01.2021: 0,6 %). Regional betrachtet ist der Anteil der Pkw mit Elektroantrieb unterschiedlich stark ausgeprägt.

Basierend auf den Daten des THG-Berichts des Landkreises München von 2020 lag der Anteil der E-Fahrzeuge an den motorisierten Fahrzeugen bei 0,8 % (Neuried) bzw. 1,1 % (Lkr. München). Werden alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (E-/ Hybrid- / Gas- / Brennstoffzellenfahrzeuge) zusammengefasst, ergeben sich Quoten von 3,4 % (Neuried ,Abbildung 11) bzw. 5,2 % (Lkr. München, Abbildung 12).

Fahrzeuge

Motorisierte Fahrzeuge	5.852
Motorisierte Fahrzeuge/1000 EW	682
E-Fahrzeuge	48
Hybrid-Fahrzeuge (E+Benzin)	121
Gasfahrzeuge (CNG, LPG, Gas bivalent)	30
Brennstoffzellenfahrzeuge	0

Anteil der alternativen Antriebe an den motorisierten Fahrzeugen



Abbildung 11: **Gemeinde Neuried**: Motorisierte Fahrzeuge und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben – Anzahlen und Anteil der alternativen Antriebe; Quelle: THG Bericht Daten und Diagramme 2020.

Fahrzeuge

Motorisierte Fahrzeuge	290.131
Motorisierte Fahrzeuge/1000 EW	830
E-Fahrzeuge	3.181
Hybrid-Fahrzeuge (E+Benzin)	10.635
Gasfahrzeuge (CNG, LPG, Gas bivalent)	1.153
Brennstoffzellenfahrzeuge	9

Anteil der alternativen Antriebe an den motorisierten Fahrzeugen



Abbildung 12: **Landkreis München**: Motorisierte Fahrzeuge und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben – Anzahlen und Anteil der alternativen Antriebe; Quelle: THG Bericht Daten und Diagramme 2020.



Unter der Annahme, dass Hybrid-Fahrzeuge ein Drittel ihres Weges elektrisch zurücklegen, lag 2021 der Anteil rein elektrischer Fahrzeuge am Kfz-Bestand bei 2,5 % (Neuried) bzw. 3,6 % (Lkr. München) (Tabelle 6).

Tabelle 6: Kfz-Bestand 2021 nach Antriebsarten in Neuried und im Landkreis München; Quelle: Kfz-Zulassungszahlen Landkreis München, zugeliefert durch Landratsamt München.

	Neuried	Lkr. München
motorisierte Fahrzeuge	5732	283526
reine Elektrofahrzeuge	86	5557
Hybridfahrzeuge	193	16951
Erdgas (CNG) (inkl. bivalent)	6	415
Flüssiggas (LPG) (inkl. bivalent)	24	844
Brennstoffzelle	0	18
Kfz.-Bestand	6041	307311
Anteil rein elektrisch*	2,5%	3,6%

*Annahme: Hybridfahrzeuge fahren nur durchschnittlich ein Drittel ihres Weges elektrisch

Alle Daten weisen somit einen E-Fahrzeuge-Bestand im niedrigen einstelligen Prozentbereich aus, der zur Erreichung der THG-Ziele deutlich gesteigert werden muss.

In Bezug auf die Pkw-Dichte liegt Neuried mit 535 Pkw/1000 Einwohner unter dem landkreisweiten (677 Pkw/1000 EW) und dem bundesweiten Durchschnitt (583 Pkw/1000 EW).

2.2.6 Anzahl der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität im öffentlichen Raum

Für den Betrieb von E-Fahrzeugen bedarf es einer entsprechenden Ladeinfrastruktur. Es gibt daher an belebten öffentlichen Bereichen (Sportpark, Marktplatz, Mehrzweckhalle) sowie bei verdichteter Wohnbebauung auf insgesamt zwölf Stellplätzen die Möglichkeit Elektroautos mit 22 kW Ökostrom aufzuladen. Die eze.network GmbH übernimmt die komplette Verantwortung für Betrieb und Service sowie eine 24/7 Kundenhotline. Die Bezahlung läuft über EC-Karte ohne Vertrag oder PIN. Des Weiteren befinden sich auf den Parkplätzen zweier Lebensmitteleinzelhändler im Gewerbegebiet „Hainbuchenring“ E-Ladestationen. Die Lage aller Ladestationen kann aus Abbildung 13 entnommen werden.



Abbildung 13: Lage von Ladestationen für Elektromobilität in Neuried. Quelle Karte: BayernAtlas, © Daten: Bayerische Vermessungsverwaltung, EuroGeographics

Schnellladestationen sind in Neuried bisher nicht installiert. Bundesweit sind gemäß Bundesnetzagentur insgesamt ca. 87.000 Ladepunkte und ca. 21.000 Schnellladepunkte in Betrieb (Stichtag 01.10.2023). Das Landratsamt München weist zum 01.12.2023 eine Zahl von 210 Ladepunkten im Landkreis München aus.

Öffentliche Möglichkeiten zum Laden eines E-Fahrrads sind noch ausbaufähig. Ladestationen gibt es bisher nur am Forsthaus Kasten und bei der örtlichen Aldi-Süd-Filiale.

Ein Bedarfsermittlung ergab für Neuried bei erwarteter 100 % Elektrifizierung bis 2045 einen Bedarf von 60 öffentlichen Ladepunkten.

2.3 FAZIT

Mit Blick auf die Mobilität befindet sich die Gemeinde Neuried in einer günstigen Lage. Sie verfügt über ein gutes Busliniennetz, Mietradsystem, Carsharing-Angebot und örtliche Gegebenheiten (kurze Wege, geringe Steigungen, nah gelegene Naherholungsgebiete), die insbesondere die aktive Mobilität zu Fuß und per Rad begünstigen. Die umliegenden Nachbargemeinden lassen sich zügig per Bus oder Rad erreichen. Ebenso die U- und S-Bahnhöfe, die eine schnelle Anbindung an die Landeshauptstadt ermöglichen. Es gibt wenige Hauptverkehrsstraßen. Bis auf die Staatsstraße St 2344 und die Kreisstraße M4 gilt im Ort Tempo 30, im verkehrsberuhigten



Geschäftsbereich der Gautinger Str. sogar Tempo 20. Dazu gibt es zahlreiche verkehrsberuhigte Bereiche.

Die St 2344 stellt eine Belastung durch Lärm und Emissionen dar und birgt deshalb Potential für Verbesserungen.

Ein On-Demand-Angebot fehlt bisher.

Für den Rad- und Fußverkehr besteht ein gutes Wegenetz, allerdings sind mancherorts die Rad- und Fußwegbreiten zu gering. Es gibt viele gute Radabstellanlagen, deren Anzahl jedoch teilweise nicht ausreichend für den Bedarf ist.

Die Energie- und Treibhausgasbilanz lässt einige positive Bereiche aber auch einige Schwächen erkennen. In Bezug auf die Verkehrsleistung zeigt sich im Modal Split sowohl in Neuried als auch vergleichend im Landkreis München und im Bundesdurchschnitt eine starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs. Der Anteil des Umweltverbunds ist ähnlich. Im Bundesvergleich ist in Neuried der Anteil des ÖPNV (Bus) etwas geringer ausgeprägt, zu Gunsten eines erhöhten Anteils für Rad- und Fußverkehr.

Auf Grundlage des Verkehrsaufkommens zeigt der Modal Split eine deutlich häufigere Nutzung des Umweltverbunds im Vergleich zum MIV. Insbesondere mit dem Rad und zu Fuß werden deutlich mehr Wege zurückgelegt als im Bundesdurchschnitt.

Seit 2010 ist ein Rückgang der THG-Emissionen und des Energieverbrauchs des MIV in Neuried zu beobachten. Allerdings muss mit einem Effekt durch die Corona-Pandemie gerechnet werden.

Es wird davon ausgegangen, dass der Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch im Bereich Mobilität noch zu gering ist.

Die Quote an Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb liegt im niedrigen einstelligen Bereich und ist noch deutlich ausbaufähig. Die Anzahl an Ladestationen für E-Fahrzeuge ist dem aktuellen Bedarf angemessen, für die erwartete Elektrifizierung ist ein kontinuierlicher Ausbau notwendig.

Tabelle 7 fasst die in der Ist-Analyse erkannten Stärken und Schwächen in Kurzform zusammen.

Tabelle 7: Zusammenfassung der Ist-Analyse – Stärken und Schwächen

Stärken	Schwächen
- gutes Busliniennetz, Mietradsystem, Car-sharing-Angebot	- Fehlendes On-Demand-Angebot
- örtliche Gegebenheiten begünstigen aktive Mobilität	- Rad- und Fußwegbreiten zu gering
- Gute Anbindung an Nachbargemeinden, U-/S-Bahn, Landeshauptstadt	- Anzahl an Radabstellplätzen teilweise nicht ausreichend
- Ortsbereich Tempo 30 oder 20	- Hohe Dominanz des MIV bei Verkehrsleistung
- Gutes Rad- und Fußwegenetz	- Niedriger Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch der Mobilität
- Viele gute Radabstellanlagen	- Niedriger Anteil an E-Fahrzeugen
- Höheres Verkehrsaufkommen von Rad- und Fußverkehr als im Bundesdurchschnitt	- Anzahl Ladestationen für E-Mobilität zu gering



3 Potenzialanalyse und Szenarien

In der Potenzialanalyse werden Potenziale für THG-Einsparungen und Effizienzsteigerungen im Mobilitätssektor ermittelt. Unter Berücksichtigung dieser Potenziale werden Szenarien erstellt, die die Entwicklung der verkehrlichen THG-Emissionen bis zur geplanten THG-Neutralität aufzeigen.

3.1 Treibhausgasminderungspotenziale im Mobilitätssektor

Zur Vermeidung der verkehrlichen THG-Emissionen liegen generell die größten Minderungspotenziale in den Bereichen Verkehrsvermeidung, -verlagerung und Effizienzsteigerung. Aufgrund der geographischen Gegebenheiten ist Neuried prädestiniert für Fuß- und Radverkehr. Mit geeigneten Maßnahmen zur Optimierung der Fuß- und Rad-Infrastruktur sowie Attraktivierung des ÖPNV besteht ein großes Potenzial, insbesondere Kurzstrecken per MIV zu vermeiden bzw. auf den Umweltverbund zu verlagern.

Zu potentiellen Maßnahmen im Bereich vermeiden & verlagern gehören u.a.:

- Ausbau sowie Steigerung der Qualität und Sicherheit von Fuß- und Radwegen
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots evtl. ergänzt durch On-Demand-Service und Car-Sharing
- Homeoffice anbieten
- Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement unterstützen
- Förderung einer „Fuß/Rad-Kultur“

Im Bereich Effizienzsteigerung werden Minderungspotenziale gesehen durch z.B.:

- Elektrifizierung
- verbrauchsärmere Verbrennungsmotoren
- effizienzsteigernde Bauleitplanung („kurze Wege“)

Alternative Kraftstoffe (Wasserstoff, E- und Biokraftstoffen) werden aus Gründen der Verfügbarkeit und geringerer Energieeffizienz kaum für den Einsatz im Pkw-Segment erwartet. Sie werden allenfalls in Bereichen Anwendung finden, die bisher unzureichend elektrifizierbar sind, wie Schwerlastverkehr, Lkw- und Bus-Langstrecke oder schwere Sondernutzfahrzeuge.

Zur Erreichung der THG-Neutralität muss eine vollständige Vermeidung der verkehrlichen Emissionen angestrebt werden. Da die THG-Emissionen im Bereich Verkehr in Neuried durch motorisierten Verkehr verursacht werden, liegen die größten Potenziale in der Verschiebung des Modal-Split im innerörtlichen Bereich sowie der vollständigen Umstellung des MIV, Güterverkehr und ÖPNV auf Elektro-Mobilität mit THG-neutralem Strom.

3.1.1 THG-Potenzialanalyse-Tool

Im Auftrag des Lkr. München wurde ein THG-Potenzialanalyse-Tool entwickelt, mit welchem die verkehrlichen THG-Einsparpotenziale für verschiedene Handlungsfelder kommunengenau bestimmt und dargestellt werden können.

In Tabelle 8 sind die im THG-Potenzialanalyse-Tool berücksichtigten Einflussmöglichkeiten sowie zugehörigen Potenziale dargestellt. Das maximale Einsparpotenzial beträgt 6.578 t CO₂-Äq.



Tabelle 8: Strategien, Handlungsfelder, Einflussmöglichkeiten und Potenziale zur THG-Reduktion im Verkehrsbereich in Neuried

Strategie	Handlungsfeld	Einflussmöglichkeit	
Vermeiden	Mobilitätsmanagement	Homeoffice	336
Verlagern	Mobilitätsmanagement	Betriebliches Mobilitätsmanagement	8
	Angebotsverbesserung	Angebotsqualität des ÖPNV gegenüber dem MIV, bezogen auf die Faktoren Zeit und Kosten	111
	Modal Split	Erhöhung des Anteils Fuß-/Radverkehr	2560
Verträglich abwickeln	Elektrifizierung	MIV, ÖPNV, Liefer-/Güterverkehr	3593

THG-Einsparpotenzial [t CO₂-Äq.] 6.578

Im Bereich Mobilitätsmanagement existieren THG-Einsparpotenziale durch das Arbeiten im Homeoffice und durch Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Durch das Arbeiten von zu Hause (Homeoffice) entfallen Arbeitswege, die sich positiv auf die Reduktion von THG-Emissionen im Verkehr auswirken können. Für Neuried wurden eine Homeoffice-Nutzung von 6 % und ein Homeoffice-Potenzial von 57 % ermittelt.

Mittels Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements wird die Verkehrsmittelwahl von Mitarbeitenden auf Arbeits- und Dienstwegen beeinflusst mit dem Ziel der Verlagerung zu möglichst emissionsarmen oder emissionsfreien Mobilitätsformen.

Um eine Verlagerung von Fahrleistungen vom MIV auf ÖPNV zu erreichen, ist eine Angebotsverbesserung des ÖPNV notwendig. Studienergebnisse zeigen, dass 63 % der Verkehrsteilnehmenden den ÖPNV wählen würden, wenn dieser deutlich schneller und günstiger wäre als der MIV. Bei umgekehrter Situation (MIV deutlich schneller und günstiger) läge die Häufigkeit der MIV-Wahl bei 93 %. Also lassen sich 30 % der Verkehrsteilnehmenden durch die Faktoren Reisezeit und Kosten beeinflussen.

Die mit Abstand höchsten THG-Minderungspotenziale liegen in der Elektrifizierung von MIV, ÖPNV, Liefer- und Güterverkehr und der Verschiebung des Modal Split. Aufgrund von nationalen Zielen (laut Koalitionsvertrag 15 Millionen vollelektrische Pkw bis 2030) und EU-Regularien („Verbrenner-Aus“ ab 2035) ist mit einem sukzessiven Anstieg der Elektrifizierung des Kfz-Bestands zu rechnen. Im Liefer- und Güterverkehr wird der Umstieg aufgrund höherer Lasten und längerer Wegstrecken wahrscheinlich verzögerter eintreten. Das Ziel der MVG ist ein vollständig elektrischer Betrieb des Busnetzes bis 2035.

Die Geschwindigkeit der Elektrifizierung wird dabei u.a. vom technologischen Fortschritt sowie Ausbau des Lade- und Stromnetzes abhängen.



3.2 Szenarien zum Mobilitätssektor

Mit Hilfe des THG-Potenzialanalyse-Tools werden drei Szenarien ausgehend vom Status Quo (2019) betrachtet:

1. Szenario „Basis“: keine Anstrengungen der Gemeinde für die Mobilitätswende, THG-Einsparungen ergeben sich allein durch fortschreitende Trends (Homeoffice, betriebliches Mobilitätsmanagement, Elektrifizierung).
2. Szenario „Handbremse“: moderate Anstrengungen der Gemeinde für die Mobilitätswende. Äußere Rahmenbedingungen/Faktoren für eine Beschleunigung der Mobilitätswende sind vorhanden aber ausbaufähig.
3. Szenario „Mobilitäts-Booster“: ambitionierte Herangehensweise. Die Gemeinde ist bestrebt, alle Potenziale zur THG-Minderung im Bereich Verkehr voll auszuschöpfen. Äußere Rahmenbedingungen/Faktoren begünstigen die Mobilitätswende.

Die Datengrundlage bilden die gemeindespezifischen Fahrleistungen aus dem Klimaschutzplaner.

Für alle Szenarien werden die THG-Einsparpotenziale beginnend vom Status Quo (2019) über das Zwischenziel 2035 (THG-Neutralität Neuried) bis zum Jahr 2045 (THG-Neutralität Bund) dargestellt.

3.2.1 Szenario „Basis“

Das Szenario „Basis“ bildet ausgehend vom Status Quo (2019) eine Entwicklung der THG-Emissionen ohne zusätzliche Anstrengungen der Gemeinde für die Mobilitätswende ab. THG-Einsparungen ergeben sich lediglich aufgrund fortschreitender Trends, die durch bereits vorhandene äußere Rahmenbedingungen beeinflusst werden.

Die Möglichkeit zum Arbeiten im Homeoffice wurde insbesondere während der Corona-Pandemie gestärkt. Es wird angenommen, dass sich dieser begonnene Trend im „Basis“-Szenario von durchschnittlich 0,5 Tagen pro Woche (2019) auf zwei Tage pro Woche (2045) fortsetzen wird.

Ohne weitere Anreize wird der Anteil der Firmen, die ein betriebliches Mobilitätsmanagement einführen, nur gering zunehmen.

Die Attraktivität des ÖPNV gegenüber des MIV bezogen auf Fahrtkosten und -zeit erfährt ohne entsprechende Maßnahmen keine Verbesserung. Das aktuelle Level wird lediglich gehalten.

Auch für den Anteil des Fuß-/Radverkehrs wird ohne zielführende Maßnahmen nicht von einer Steigerung ausgegangen. Der Anteil verbleibt bei je 10 % Fuß- und Radverkehr.

Es kann angenommen werden, dass sich der Trend zur Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs fortsetzen wird. Im „Basis“-Szenario wird davon ausgegangen, dass ungünstige äußere Rahmenbedingungen sowie fehlende Anstrengungen durch die Gemeinde aber nur zu einem geringen Anstieg führen werden.

Unter den Umständen des „Basis“-Szenarios können die THG-Emissionen nicht vollständig vermindert werden. Mit hoher Wahrscheinlichkeit werden die sektorübergreifenden THG-Neutralitätsziele Neurieds (2035) und des Bunds (2045) somit nicht erreicht (Tabelle 9, Abbildung 14).



Tabelle 9: THG-Einsparpotential im Szenario „Basis“; ¹ betriebliches Mobilitätsmanagement, ² leichte Nutzfahrzeuge (Lieferverkehr u.ä.)

Einflussmöglichkeit	Status Quo 2019	* THG Einsparung [t CO ₂ -Äq]				
		*	Zielwert 2035	*	Zielwert 2045	*
Homeoffice [durchschn. Tage pro Woche]	0,5	0	1,0	139	2,0	416
Angebotsqualität ÖPNV vs. MIV [Verhältnis Attraktivität ÖPNV vs. MIV]	ÖPNV > MIV	0	ÖPNV > MIV	0	ÖPNV > MIV	0
BMM¹ [Anteil Arbeitnehmende]	0 %	0	5 %	18	10 %	32
Modal Split [% km an Gesamtkilometer]	Fuß	10 %	10 %	0	10 %	0
	Rad	10 %	10 %	0	10 %	0
Elektrifizierung [% des noch nicht elektrifizierten Anteils]	MIV	3 %	15 %		50 %	
	Linienbusse	0 %	50 %		100 %	
	LNF ²	0 %	5 %	116	20 %	2.650
	LKW (Gütertransport)	0 %	5 %		15 %	
verbleibende Emissionen				6.463		5.508
THG-Einsparung gesamt						1.070
						3.480
						3.098

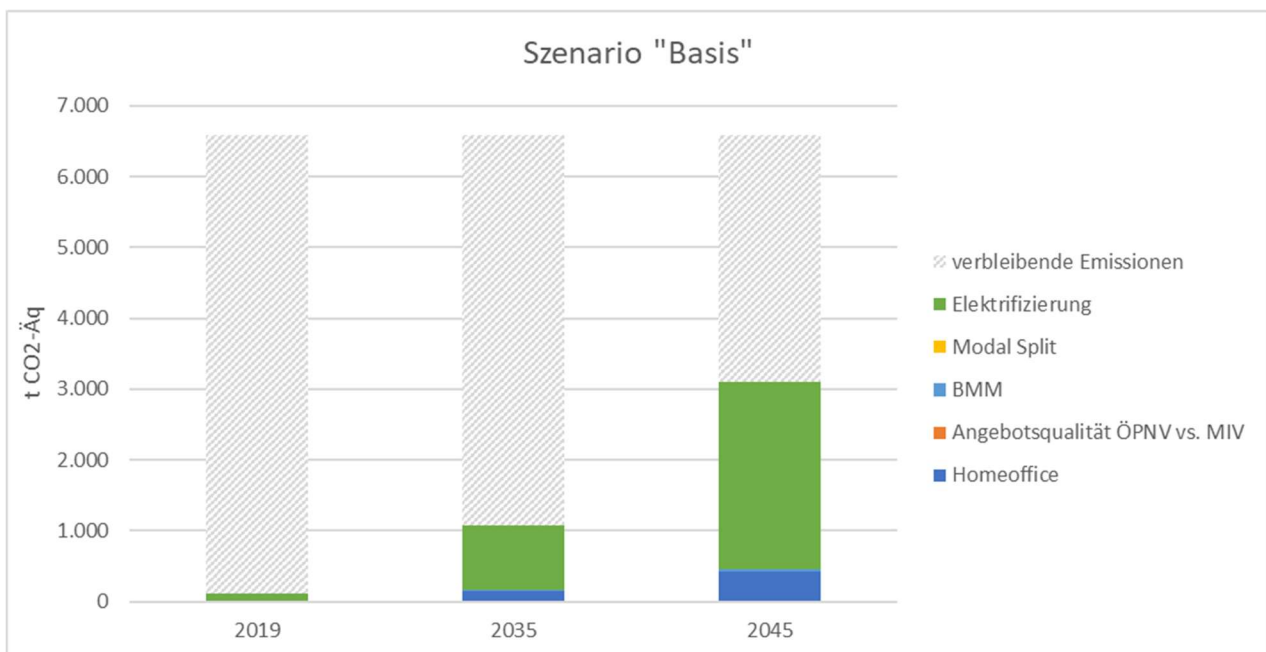


Abbildung 14: Entwicklung der verkehrlichen THG-Emissionen im Szenario „Basis“



3.2.2 Szenario „Handbremse“

Das Szenario „Handbremse“ beschreibt eine Entwicklung der möglichen THG-Einsparungen bei moderaten Anstrengungen der Gemeinde für die Mobilitätswende, quasi „mit angezogener Handbremse“. Äußere Rahmenbedingungen/Faktoren für eine Beschleunigung der Mobilitätswende sind vorhanden aber ausbaufähig.

Im Vergleich zum Szenario „Basis“ wird im Szenario „Handbremse“ von einer stärkeren Etablierung von Arbeiten im Homeoffice und damit entfallener Arbeitswege ausgegangen.

Mehr Firmen haben die Vorteile eines betrieblichen Mobilitätsmanagements erkannt bzw. konnten dazu motiviert werden.

Die Gemeinde schafft Bedingungen, die einen Anstieg des Fuß- und Radverkehrsanteils auf insgesamt 30 % sowie den Umstieg auf E-Pkw (z.B. Ausbau Ladesäulen) begünstigen. Die damit verbundenen Maßnahmen sind jedoch nicht so konsequent, dass das volle Potenzial zur Einsparung von THG-Emissionen ausgeschöpft werden kann.

Etwa ein Drittel des gesamten Einsparpotenzials bleibt ungenutzt. Somit ist die Erreichung der sektorübergreifenden THG-Neutralitätsziele Neurieds (2035) und des Bundes (2045) als deutlich unwahrscheinlicher einzuschätzen (Tabelle 10, Abbildung 15).

Tabelle 10: THG-Einsparpotential im Szenario „Handbremse“; ¹ betriebliches Mobilitätsmanagement, ² leichte Nutzfahrzeuge (Lieferverkehr u.ä.)

Einflussmöglichkeit	Status Quo 2019	* THG Einsparung [t CO ₂ -Äq]					
		*	Zielwert 2035	*	Zielwert 2045	*	
Homeoffice [durchschn. Tage pro Woche]	0,5	0	1,5	237	2,5	432	
Angebotsqualität ÖPNV vs. MIV [Verhältnis Attraktivität ÖPNV vs. MIV]	ÖPNV > MIV	0	ÖPNV > MIV	0	ÖPNV > MIV	0	
BMM¹ [Anteil Arbeitnehmende]	0 %	0	10 %	32	30 %	78	
Modal Split [% km an Gesamtkilometer]	Fuß	10 %	0	12,5 %	360	15 %	542
	Rad	10 %	0	12,5 %	360	15 %	542
Elektrifizierung [% des noch nicht elektrifizierten Anteils]	MIV	3 %		20 %		70 %	
	Linienbusse	0 %		50 %		100 %	
	LNF ²	0 %	116	10 %	1.051	30 %	2.834
	LKW (Gütertransport)	0 %		10 %		20 %	
verbleibende Emissionen			6463		4.539	2.150	
THG-Einsparung gesamt			116		2.039	4.428	

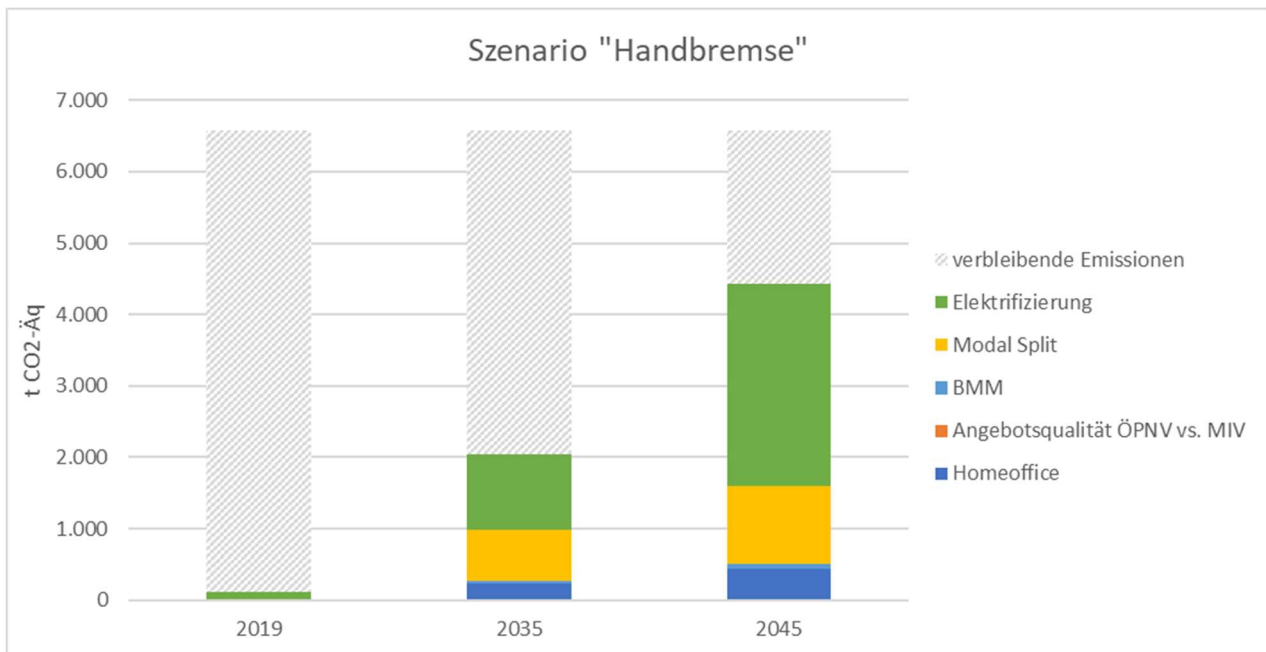


Abbildung 15: Entwicklung der verkehrlichen THG-Emissionen im Szenario „Handbremse“

3.2.3 Szenario „Mobilitäts-Booster“

Das Szenario „Mobilitäts-Booster“ gibt eine Prognose für die Entwicklung der THG-Emissionen und THG-Einsparpotentiale bei einer ambitionierten Herangehensweise. Die Gemeinde ist bestrebt, alle Potenziale zur THG-Minderung im Bereich Verkehr voll auszuschöpfen. Äußere Rahmenbedingungen und Faktoren begünstigen die Mobilitätswende zusätzlich.

Für den Homeoffice-Anteil für ein realistischer Anstieg auf durchschnittlich drei Tage pro Woche prognostiziert.

Im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement geht die Gemeindeverwaltung nicht nur mit gutem Beispiel voran, sondern schafft es auch durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Motivation sowie Etablierung begünstigender Rahmenbedingungen, dass ca. drei Viertel der Firmen daran teilnehmen.

Durch eine Reihe ausgewogener Pull- und Push-Maßnahmen kann sowohl die Attraktivität des ÖPNV verbessert als auch ein deutlicher Anstieg des innerörtlichen Modal Split für Fuß- und Radverkehr auf je ca. 20 % bis 2035 und je ca. 25 % bis 2045 erreicht werden.

Die Elektrifizierung wird in allen Bereichen bestmöglich vorangetrieben, so dass ein vollständig emissionsfreier Verkehr spätestens bis 2045 realisiert werden kann. Die Gemeinde zeigt Vorbildcharakter durch die Umstellung des eigenen Fuhrparks auf E-Fahrzeuge und beschleunigt die Elektrifizierung durch Maßnahmen, die die E-Mobilität begünstigen.

Das Szenario „Mobilitäts-Booster“ zeigt die Möglichkeit auf, mit einer ambitionierten Herangehensweise ca. drei Viertel des THG-Einsparpotenzials bis 2035 und die THG-Neutralität im Verkehrssektor bis 2045 zu erreichen (Tabelle 11, Abbildung 16).



Tabelle 11: THG-Einsparpotential im Szenario „Mobilitäts-Booster“; ¹ betriebliches Mobilitätsmanagement, ² leichte Nutzfahrzeuge (Lieferverkehr u.ä.)

Einflussmöglichkeit	Status Quo 2019	* THG Einsparung [t CO ₂ -Äq]					
		*	Zielwert 2035	*	Zielwert 2045	*	
Homeoffice [durchschn. Tage pro Woche]	0,5	0	2,5	351	3,0	336	
Angebotsqualität ÖPNV vs. MIV [Verhältnis Attraktivität ÖPNV vs. MIV]	ÖPNV > MIV	0	ÖPNV > MIV	0	ÖPNV >> MIV	8	
BMM¹ [Anteil Arbeitnehmende]	0 %	0	30 %	67	75 %	111	
Modal Split [% km an Gesamtkilometer]	Fuß	10 %	0	20 %	903	20 %	1.265
	Rad	10 %	0	20 %	903	20 %	1.265
Elektrifizierung [% des noch nicht elektrifizierten Anteils]	MIV	3 %		75 %		100 %	
	Linienbusse	0 %		75 %		100 %	
	LNF ²	0 %	116	50 %	2.758	100 %	3.593
	LKW (Gütertransport)	0 %		40 %		100 %	
verbleibende Emissionen			6463		1.597	0	
THG-Einsparung gesamt			116		4.982	6.578	

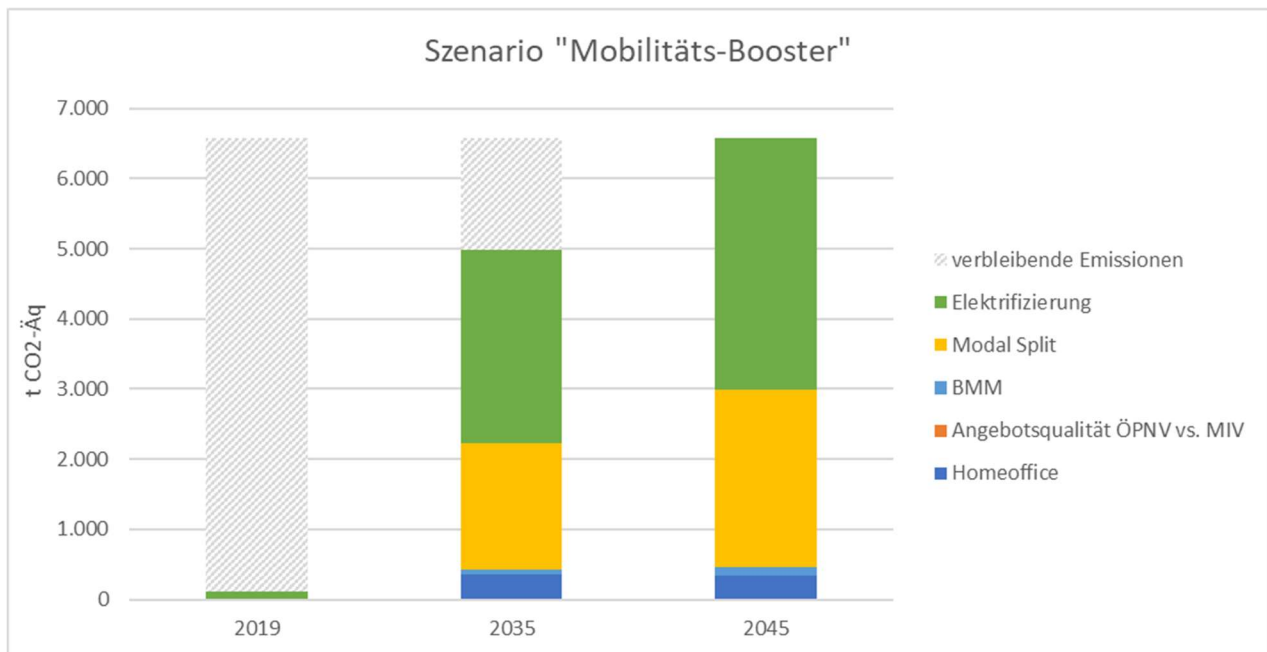


Abbildung 16: Entwicklung der verkehrlichen THG-Emissionen im Szenario „Mobilitäts-Booster“



3.3 Zusammenfassung der Potentialanalyse

Die größten Potenziale zur Vermeidung der verkehrlichen THG-Emissionen liegen in den Bereichen Verkehrsvermeidung, -verlagerung und Effizienzsteigerung. Essentielle Bausteine sind eine vollständige Elektrifizierung des gesamten motorisierten Verkehrs und eine deutliche Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils (Modal Split).

Mit Hilfe eines THG-Potenzialanalyse-Tools wurden drei Szenarien entworfen, die einen Ausblick über die Entwicklung der THG-Emissionen abhängig von unterschiedlichen Bedingungen geben. Es wird deutlich, dass die verkehrlichen THG-Emissionen in Neuried vollständig vermieden werden können, wenn mit einer ambitionierten und engagierten Herangehensweise ein Umfeld geschaffen wird, das die volle Potenzialausschöpfung der identifizierten Handlungsfelder begünstigt (Szenario „Mobilitäts-Booster“). Dazu bedarf es einer sinnvollen Mischung aus Pull- und Push-Maßnahmen. Die Gemeindeverwaltung sollte mit gutem Beispiel vorangehen und ihre Vorbildfunktion nutzen.



4 Treibhausgasminderungsziele, Strategien und priorisierte Handlungsfelder

Es wird ein Überblick über die THG-Minderungsziele der Gemeinde Neuried sowie von Bund, Land und Landkreis gegeben.

Basierend auf den übergeordneten Mobilitätszielen werden SMARTe Ziele (spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch, terminiert) entwickelt.

Unter Berücksichtigung der vorangegangenen Konzeptsschritte werden priorisierte Handlungsfelder und Zielgruppen abgeleitet.

4.1 Beschlusslage

Der Neurieder Gemeinderat fasste 2005 den Beschluss zur Klimaneutralität im Gemeindegebiet bis zum Jahr 2050. Im Juni 2022 wurden die Klimaziele verschärft und das Ziel zur Erreichung der Klimaneutralität auf 2035 vorgezogen.

4.2 Ziele auf Ebene des Bundes, des Landes und Landkreis

4.2.1 Bund

Der Deutsche Bundestag hat am 24.06.2021 eine Novelle des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) beschlossen. Die THG-Neutralität muss bis 2045 verbindlich erreicht werden. Für die Zwischenziele 2030 und 2040 wurden THG-Minderungen von mindestens 65 % bzw. 88 % im Vergleich zu 1990 definiert (Tabelle 12).

Tabelle 12: Klimaziele der Bundesregierung

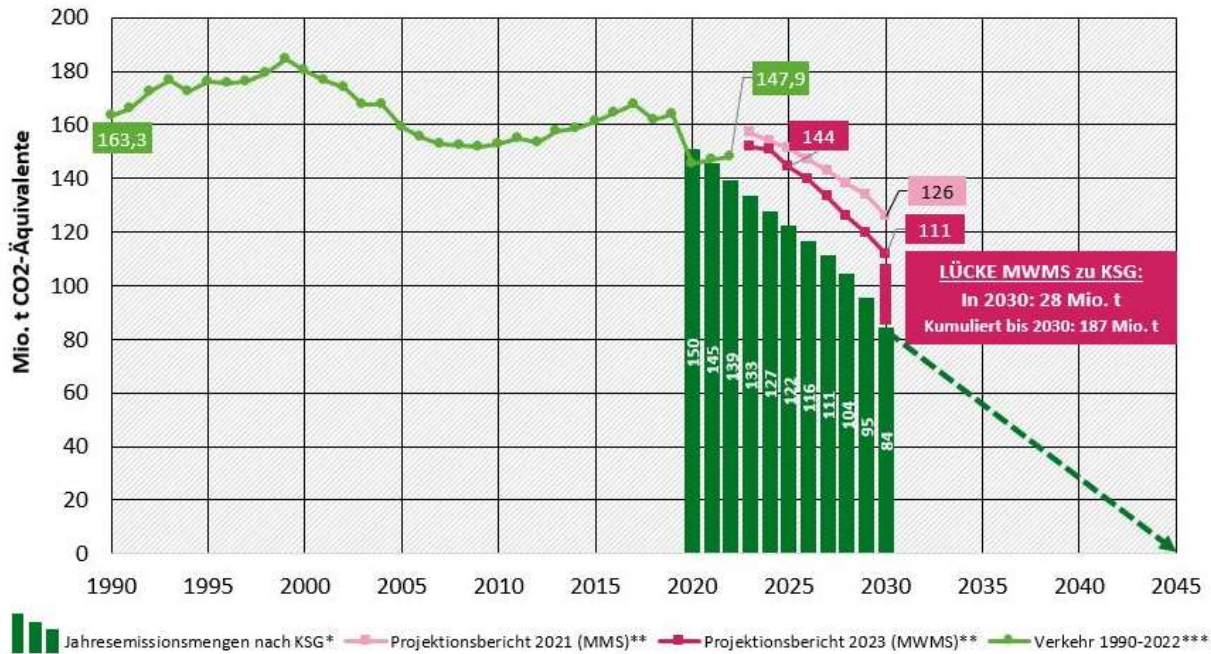
Jahr	2030*	2040*	2045
THG-Emissionen	Mind. - 65 %	Mind. - 88 %	THG-Neutralität

* gegenüber 1990

Zur Einhaltung des Gesamtziels zur THG-Neutralität bis 2045 wurden für den Sektor Verkehr im KSG erlaubte Jahresemissionsmengen festgelegt. Laut Projektionsbericht von 2023 können die Reduktionsziele für den Verkehr mit den bisher beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen nicht erreicht werden (Abbildung 17). Deshalb müssen insbesondere im Verkehrssektor größere Anstrengungen zur Zielerreichung unternommen werden.



Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



* Angepasste Ziele aufgrund von Zielüberschreitung ** MWMS – Mit-Weiteren-Maßnahmen-Szenario (beschlossene + geplante Maßnahmen). *** Für 2022 nur vorläufige Emissionsdaten. Quelle: Umweltbundesamt, Bundesregierung

Abbildung 17: Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland und Ziele nach Klimaschutzgesetz

4.2.2 Freistaat Bayern

Auch der Freistaat Bayern hat seine Klimaziele verschärft und zum 1. Januar 2023 die erste Novelle des Bayerischen Klimagesetzes (BayKlimaG) beschlossen. Der Freistaat soll demnach bereits 2040 klimaneutral sein, statt wie bisher 2050 (Tabelle 13).

Tabelle 13: Klimaziele des Freistaats Bayern

Jahr	2023	2030*	2028	2040
Staatskanzlei und Staatsministerien	THG-Neutralität			
Staatsverwaltung	THG-Neutralität			
Freistaat Bayern		THG-Emissionen mind. - 65 %		THG-Neutralität

* gegenüber 1990

Zur Erreichung der Klimaziele wurde 2022 das Bayerische Klimaschutzprogramm verabschiedet. Im Bereich Mobilität umfasst das Programm 22 Einzelmaßnahmen.



4.2.3 Landkreis München

Das Zieljahr des Landkreises München für die generelle THG-Neutralität ist 2045. Es orientiert sich an der Landkreis-Gemeinde mit dem spätesten Ziel-Jahr.

Die THG-Emissionen sollen bis 2030 auf 2,9 t CO₂-Äq/EW reduziert werden.

4.3 SMARTe Ziele für eine klimafreundliche Mobilitätsstrategie

Der Gemeinderat Neuried hat 2019 folgende wesentlichen Ziele für das vorliegende Mobilitätskonzept beschlossen:

1. Mobilität umweltfreundlich und sozial gestalten
2. Stärkung des Fuß- und Radverkehrs; Verbesserung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs
3. Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs
4. Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere in der Ortsmitte
5. Verbesserung der Infrastruktur für ältere Menschen und für Menschen mit Behinderung
6. Alle wichtigen Ziele in Neuried und in den angrenzenden Gemeinden sollten für Fußgänger und Radfahrer möglichst direkt und auf guten Wegen erreicht werden können.

Um die Erreichung der Ziele mess- und überprüfbar zu gestalten, wurden aus den übergeordneten Zielkategorien folgende SMARTe Ziele (spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch, terminiert) abgeleitet (Tabelle 14).



Tabelle 14: SMARTe Ziele für das integrierte Mobilitätskonzept

Zieldefinition 1	Mobilität umweltfreundlich und sozial gestalten
1.1	Reduktion der Treibhausgase
SPEZIFISCH	0 t CO ₂ -Äq/EW im Sektor Verkehr
MESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> • 29++ THG-Bericht (Stand 2020: 0,7 t CO₂-Äq/EW) • 29++ THG-Bericht, Anteil der alternativen Antriebe an den motorisierten Fahrzeugen steigt (Stand 2020: 3,4 %)
AKZEPTIERT	Gemeinderat (Juli 2022)
REALISTISCH	Eine Erhöhung des Modal Split zugunsten Fuß/Rad und eine vollständige Umstellung der Linienbusse und des MIV auf E-Mobilität ermöglichen die Zielerreichung.
TERMINIERT	2035
1.2	Reduktion der Lärmbelastung durch Mobilität
SPEZIFISCH	alle innerörtlichen Bereiche liegen unter 55 dB tags und 45 dB nachts
MESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> • EU-Lärmkartierung (Stand 2018: ca. 300 Personen belastet)
AKZEPTIERT	Gemeinderat (Dezember 2022)
REALISTISCH	Die Gemeinde Neuried hat die Erstellung eines Lärmaktionsplans beauftragt. Ein Entwurf liegt vor. Maßnahmen zur Lärminderung wurden definiert. Die Wirkung der Maßnahmen wird im Rahmen einer Testphase bewertet.
TERMINIERT	2035
1.3	Ziele der Fortbewegung sind unabhängig von sozialen Voraussetzungen gut erreichbar
SPEZIFISCH	Jede Person, unabhängig von Alter, Einkommen und Vermögen sowie persönlichen körperlichen Voraussetzungen, soll zur gewünschten oder notwendigen Zielposition gelangen.
MESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> • Befragung (z.B. Ratschpost Mobilitätsbefragung, Basisauswertung Januar 2023) • Relevante Ziele im Ort sind ohne eigenes Kfz zumutbar zu erreichen (zeitlich: < 20 min Wegzeit oder Entfernung: < 800 m)
AKZEPTIERT	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)
REALISTISCH	Die Gemeinde setzt stadtplanerische Mittel ein, um die Mobilität sozial zu gestalten. Sie kann Mobilitätslücken identifizieren und auf deren Schließung durch alternative Mobilitätsangebote (z.B. Bedarfsverkehre) hinwirken.
TERMINIERT	2035



Zieldefinition 2	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs; Verbesserung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs																																				
2.1	Verschiebung des Modal Split zugunsten Fuß- und Radverkehr																																				
SPEZIFISCH	Anteil Fuß- und Radverkehr an der Anzahl innerörtlicher Gesamtfahrten je > 15 % bis 2030 Anteil Fuß- und Radverkehr an der Anzahl innerörtlicher Gesamtfahrten je > 20 % bis 2035																																				
MESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrserhebung mittels Videos (Stand 2022: je ca. 10 %) 																																				
AKZEPTIERT	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)																																				
REALISTISCH	Die Erhöhung des Modal Split zugunsten Fuß/Rad wird durch flankierende Maßnahmen möglich, die die Attraktivität für Fuß/Rad gegenüber MIV steigern, wie in den Maßnahmen des Mobilitätskonzepts beschrieben.																																				
TERMINIERT	2030 (> 15 %), 2035 (> 20 %)																																				
2.2	Rückgang der Verkehrsunfälle mit Fußgängern und Radfahrern																																				
SPEZIFISCH	Reduktion der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden oder zu Fuß Gehenden innerhalb der Gemeinde																																				
MESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> Betrachtet wird der gleitende, fünfjährige Mittelwert der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden bzw. zu Fuß Gehenden bezogen auf den gleitenden, fünfjährigen Mittelwert der jeweiligen Verkehrsleistung (Rad/Fuß). Daten zur Unfallstatistik können über die Polizeiinspektion 46 Planegg erhalten werden, Daten zur Verkehrsleistung über den Klimaschutzplaner. <table border="1" style="margin-left: 40px;"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Verkehrsunfälle</th> <th>Beteiligung Rad-fahrende</th> <th>Beteiligung zu Fuß Gehende</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2019</td> <td>12</td> <td>10</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>22</td> <td>20</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>10</td> <td>8</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>16</td> <td>13</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>11</td> <td>10</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Ø</td> <td>14</td> <td>12</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrsleistung Ø [Pkm]¹</td> <td></td> <td>3,21</td> <td>3,24</td> </tr> <tr> <td>Verkehrsunfälle/Pkm</td> <td></td> <td>4</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹ Daten aus 2019</p>	Jahr	Verkehrsunfälle	Beteiligung Rad-fahrende	Beteiligung zu Fuß Gehende	2019	12	10	2	2020	22	20	4	2021	10	8	3	2022	16	13	3	2023	11	10	2	Ø	14	12	3	Verkehrsleistung Ø [Pkm] ¹		3,21	3,24	Verkehrsunfälle/Pkm		4	1
Jahr	Verkehrsunfälle	Beteiligung Rad-fahrende	Beteiligung zu Fuß Gehende																																		
2019	12	10	2																																		
2020	22	20	4																																		
2021	10	8	3																																		
2022	16	13	3																																		
2023	11	10	2																																		
Ø	14	12	3																																		
Verkehrsleistung Ø [Pkm] ¹		3,21	3,24																																		
Verkehrsunfälle/Pkm		4	1																																		
AKZEPTIERT	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)																																				



REALISTISCH	Das Ziel kann erreicht werden durch Maßnahmen, die die Sicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmer erhöhen und Stellen mit Unfallhäufungen entschärfen.
TERMINIERT	2035
2.3	Zunahme des subjektiven Sicherheitsgefühls
SPEZIFISCH	Das subjektive Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmenden erhöht sich um mind. 40 %.
MESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> Befragung (für Radverkehr z.B. zweijähriger ADFC-Fahrradklima-Test, Stand 2022: Sicherheitsgefühl 3,2)
AKZEPTIERT	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)
REALISTISCH	Das Ziel ist realistisch, da die Gemeinde Möglichkeiten hat (z.B. über Fördermittel), den Verkehrsraum für Fuß- und Radverkehr so zu gestalten, dass das Sicherheitsgefühl erhöht wird.
TERMINIERT	2035
2.4	Bewusstseinsbildung
SPEZIFISCH	Mehr Menschen verschiedener Altersgruppen sind motiviert, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen.
MESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> Befragung (z.B. Ratschpost Mobilitätsbefragung, Basisauswertung Januar 2023) ADFC-Fahrradklima-Test (Stand 2022: Gesamtbewertung 3,4)
AKZEPTIERT	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)
REALISTISCH	Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts zusammen mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit führen zu einer höheren Motivation.
TERMINIERT	2035
2.5	Integrierte Förderung Fuß- und Radverkehr
SPEZIFISCH	Die Förderung soll die vier Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation integrieren und damit eine Kultur des Fuß- und Radverkehrs schaffen. Der Haushalt 2024 sieht Ausgaben von ca. 7 €/EW für die Förderung des Fuß-/Radverkehrs vor. Bis 2030 sollen die Finanzmittel auf ca. 20 €/EW ansteigen (Angabe orientiert sich am nationalen Radverkehrsplan 2020).
MESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl umgesetzte Maßnahmen Finanzierung von IMK-Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in €/EW
AKZEPTIERT	Gemeinderat (23.07.2024)
REALISTISCH	Durch den Beschluss zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs erfolgt ein stärkerer Fokus auf Maßnahmen, die den Fuß- und Radverkehrsanteil steigern, sowie auf der Bereitstellung dafür notwendiger finanzieller Mittel.
TERMINIERT	2030



Zieldefinition 3	Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs																								
3.1	Attraktivitäts- und Nachfragesteigerung ÖPNV																								
<u>SPEZIFISCH</u>	Steigerung der Linienbus-Verkehrsleistung in Pkm und Fahrgastzahlen um je mind. 10 % pro Jahr. Hohe Zufriedenheit der Fahrgäste.																								
<u>MESSBAR</u>	<ul style="list-style-type: none"> Datenquelle: MVV (Linien: 260, 261, 267, 269, 936, X910). Ab 2022: Daten aus automatischem Fahrgastzählsystem (AFZS) <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Pkm</th> <th>Einfahrende</th> <th>Einsteiger</th> <th>Aussteiger</th> <th>Ausfahrende</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2018</td> <td>3.373.000</td> <td>1.013.000</td> <td>550.000</td> <td>549.000</td> <td>1.013.000</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>3.144.000</td> <td>1.018.000</td> <td>521.000</td> <td>541.000</td> <td>998.000</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>3.798.000</td> <td>1.247.000</td> <td>644.000</td> <td>673.000</td> <td>1.217.000</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> Anteil am ÖPNV im Modal Split steigt Befragung (z.B. Ratschpost Mobilitätsbefragung, Basisauswertung Januar 2023) 	Jahr	Pkm	Einfahrende	Einsteiger	Aussteiger	Ausfahrende	2018	3.373.000	1.013.000	550.000	549.000	1.013.000	2022	3.144.000	1.018.000	521.000	541.000	998.000	2023	3.798.000	1.247.000	644.000	673.000	1.217.000
Jahr	Pkm	Einfahrende	Einsteiger	Aussteiger	Ausfahrende																				
2018	3.373.000	1.013.000	550.000	549.000	1.013.000																				
2022	3.144.000	1.018.000	521.000	541.000	998.000																				
2023	3.798.000	1.247.000	644.000	673.000	1.217.000																				
<u>AKZEPTIERT</u>	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)																								
<u>REALISTISCH</u>	Durch angemessene Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und zur Erhöhung des Modal Splits für ÖPNV bzw. Umweltverbund wird der angestrebte Anstieg als realistisch eingeschätzt.																								
<u>TERMINIERT</u>	2035																								
3.2	Erreichbarkeit verbessern																								
<u>SPEZIFISCH</u>	Im Einzugsbereich von 400 m gibt es eine Anbindung entweder zu einer Haltestelle im Linienverkehr (siehe Nahverkehrsplan) oder zu alternativen Mobilitätsangeboten.																								
<u>MESSBAR</u>	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zu Haltestellen des Linienverkehrs oder alternativen Mobilitätsangeboten 																								
<u>AKZEPTIERT</u>	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)																								
<u>REALISTISCH</u>	In Bereichen, in denen eine Linienbusanbindung > 400 m beträgt, kann die Gemeinde Alternativen anstoßen.																								
<u>TERMINIERT</u>	2035																								



Zieldefinition 4	Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere in der Ortsmitte
4.1	Attraktivierung öffentlicher Räume
<u>S</u>PEZIFISCH	Eine komfortable Begegnung aller Zielgruppen im gesamten Straßenraum ist möglich und der Aufenthalt im öffentlichen Raum ist attraktiv.
<u>M</u>ESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Personen im Raum während einer Anzahl von Stunden • Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche v.a. in den Wohngebieten • Räume, in denen eine Begegnung möglich ist, nehmen einen Großteil des Aufenthaltsraumes ein • Aufenthaltsqualität durch Befragung feststellen
<u>A</u>KZEPTIERT	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)
<u>R</u>EALISTISCH	Die Bauleitplanung der Gemeinde für Bereiche in der Ortsmitte sieht Räume für Begegnungen vor. Die Gemeinde kann, evtl. unterstützt durch Fördergelder, eine Attraktivierung öffentlicher Räume vorantreiben.
<u>T</u>ERMINIERT	2045
4.2	Optimierung des Kfz-Verkehrsaufkommens
<u>S</u>PEZIFISCH	Der Anteil des Kfz-Verkehrs am Querschnitt Münchner Str. und Gautinger Str. hat sich auf je unter 60 % verringert. Der Durchgangsverkehr in der Gautinger Str. soll unterbunden werden.
<u>M</u>ESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrserhebung mittels Videos (Stand 2022: je 81 % an den Querschnitten Münchner. und Gautinger Str.)
<u>A</u>KZEPTIERT	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)
<u>R</u>EALISTISCH	Die Gemeinde kann z.B. durch verkehrslenkende Maßnahmen und Förderung einer Fuß-/Radkultur das Kfz-Verkehrsaufkommen realistisch beeinflussen.
<u>T</u>ERMINIERT	2035

Zieldefinition 5	Verbesserung der Infrastruktur für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung
<u>S</u>PEZIFISCH	Ältere Menschen und Menschen mit Behinderung müssen selbständig die für sie wichtigen Zielorte erreichen können. Soweit ein selbständiges Erreichen nicht mehr möglich ist, stehen Unterstützungsmaßnahmen zur Verfügung.
<u>M</u>ESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil barrierefreier Infrastruktur mit passender Oberflächengestaltung nimmt zu • Hohe Zufriedenheit (Befragung) • Anzahl Bänke an relevanten Wegbeziehungen
<u>A</u>KZEPTIERT	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)
<u>R</u>EALISTISCH	Die Gemeinde treibt sukzessive den Aus-/Umbau barrierefreier Infrastruktur voran.
<u>T</u>ERMINIERT	2035



Zieldefinition 6	Alle wichtigen Ziele in Neuried und in den angrenzenden Gemeinden sollten für Fußgänger und Radfahrer möglichst direkt und auf guten Wegen erreicht werden können
6.1	Überregionale Verbindungen
SPEZIFISCH	Sichere Radverkehrsanbindung von/nach Großhadern, Planegg, Gauting und München (Fürstenried)
MESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> • Überregionale Steigerung des Radverkehrsanteils durch Befragung oder Zählung • Implementierung des Radverkehrs- und Beschilderungskonzept für den Landkreis München
AKZEPTIERT	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)
REALISTISCH	Die Gemeinde Neuried ist Mitglied im Regionalmanagement München Südwest e.V. (RMMSW). In diesem Rahmen wird in kommunaler Zusammenarbeit eine multimodale Mobilitätsstrategie entwickelt, die zur Zielerreichung beitragen kann.
TERMINIERT	2035
6.2	Siedlungsstruktur und Einzelhandel für eine „Mobilität der kurzen Wege“
SPEZIFISCH	Für 90 % der Haushalte liegen Nahversorgungsmöglichkeiten (Einzelhandel) in einer Entfernung von maximal 800 m vor (fußläufig).
MESSBAR	<ul style="list-style-type: none"> • Geografische Auswertungen und hohe Zufriedenheit (Befragung)
AKZEPTIERT	Mobilitätsbeirat (26.06.23) Gemeinderat (23.07.2024)
REALISTISCH	Entsprechend dem Ortsentwicklungskonzept von 2016 ist eine Umsetzung möglich.
TERMINIERT	2035

4.4 Sonderziel: Radverkehrsförderung

Der Radverkehr wird als wesentlicher Bestandteil einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität angesehen. Die Gemeinde Neuried setzt sich deshalb zum Ziel, den Radverkehr in besonderem Maße zu fördern. Die Förderung soll die vier Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation berücksichtigen. Die erforderlichen Haushaltsmittel sollen zu den jährlichen Haushaltsberatungen angemeldet werden.



4.5 Priorisierung der Handlungsfelder und Zielgruppen

Aus den vorangegangenen Konzept-Schritten der Ist-Analyse (insbesondere der Stärken/Schwächen-Analyse), der THG-Minderungspotenziale und der Ziele ergeben sich folgende prioritäre Handlungsfelder und Zielgruppen:

Prioritäre Handlungsfelder

- Fuß- und Radverkehr
- ÖPNV und Sharing Konzepte
- Motorisierter Individualverkehr
- Übergeordnete Themen

Prioritäre Zielgruppen

- Vulnerable Verkehrsteilnehmende
- insbesondere zu Fuß Gehende und Radfahrende
- darunter vor allem Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Orientierung



5 Beteiligung von Akteuren und Akteurinnen

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Um dieses Bedürfnis erfolgreich erfüllen zu können, ist es wichtig, einer möglichst breiten Basis der Bevölkerung eine Beteiligung an der Konzeptentwicklung zu ermöglichen.

5.1 Bisherige Aktivitäten

Bürger- und Akteursbeteiligung hat in Neuried einen hohen Stellenwert. Neben der fachlichen Beteiligung von Planungsbüros finden bereits im Rahmen von Bauleitplanungen Bürgerbeteiligungen und öffentliche Diskussionen statt. Radverkehrsthemen werden kontinuierlich durch die Neurieder Radverkehrsbeauftragten und die ADFC-Ortsgruppe begleitet.

5.2 Partizipationsprozesse im Rahmen der Konzepterstellung

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist eine Beteiligung sowohl der betroffenen Verwaltungseinheiten als auch möglichst vieler relevanter Akteure und Akteurinnen, Interessensverbände sowie Bürgerinnen und Bürger notwendig. Ein partizipativ gestalteter Beteiligungsprozess über die verschiedenen Ebenen der Konzepterstellung hinweg soll eine breite Akzeptanz schaffen, frühzeitig Hemmnisse identifizieren und Lösungen zu ihrer Überwindung entwickeln (Abbildung 18).



Abbildung 18: Mobilitätskonzept – Grundlagenebene, Maßnahmenebene und Beteiligungsprozess

5.2.1 Verwaltungsebene

Auf Verwaltungsebene findet die Bestandsanalyse (Ist-Analyse) durch das Mobilitätsmanagement statt. Vorliegende Verkehrsuntersuchungen und Gutachten von Fachbüros werden integriert. Es erfolgt eine regelmäßige Abstimmung des Mobilitätsmanagements mit weiteren betroffenen Verwaltungsstellen (u.a. Referent für Klimaschutz und Nachhaltigkeit, Bauamt, Bürgermeister).



5.2.2 Ausschuss- und Gemeinderatssitzungen

In den Sitzungen des Gemeinderats vom 28.05.2019 und des Bau- und Umweltausschusses vom 02.07.2019 wurden die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes sowie die in Kapitel 4.3 benannten übergeordneten Ziele beschlossen.

Der aktuelle Stand der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts wurde in regelmäßigen Abständen im Bau- und Umweltausschuss bzw. im Gemeinderat präsentiert.

Vorbereitend auf die finale Beschlussfassung zum Mobilitätskonzept fand am 13.06.2024 ein moderierter Workshop mit den Fraktionsspitzen des Gemeinderats statt. Einschätzungen und Hinweise zu den Maßnahmen wurden aufgenommen und diskutiert und Priorisierungsvorschläge abgefragt.

Das Mobilitätskonzept wurde in den Sitzungen des Bau- und Umweltausschusses und des Gemeinderats am 02.07.2024 bzw. 23.07.2024 beschlossen.

5.2.3 Mobilitäts-Workshop

Am 25.11.2022 fand auf Einladung des Mobilitätsmanagements ein Mobilitäts-Workshop statt (Moderation: B.A.U.M. Consult GmbH). 22 Personen aus Bürgerschaft, Gemeinderat, Verwaltung, Wirtschaft, Verkehrsunternehmen, ADFC und weiteren Interessensvertretungen beteiligten sich mit folgenden Zielen:

- Einschätzung zu künftigen Mobilitätsbedürfnissen und dafür nötigen Angeboten.
- Bewertung der aktuellen Mobilitätssituation für die Identifikation von Verbesserungspotenzialen.
- Sammlung und Diskussion von Maßnahmenvorschlägen/Ideen für das Mobilitätskonzept.
- Rückmeldungen zu geplanter Mobilitätsbefragung der Bürgerschaft.
- Bildung eines Mobilitätsbeirats.

Es wurden Maßnahmenvorschläge und Ideen zu den Themenfeldern MIV/Straßen, ÖPNV, Rad-/Fußverkehr und Intermodalität/Sharing/Zielgruppen gesammelt und diskutiert.

Die aufbereiteten Vorschläge wurden zur Grundlagenebene hinzugefügt.

5.2.4 Mobilitätsbeirat

Im Anschluss an den Mobilitäts-Workshop wurde ein Mobilitätsbeirat gebildet. Die zehn Teilnehmenden sind politisch neutrale Vertreter unterschiedlicher Organisationen und Interessensvertretungen: Beauftragter für Menschen mit Behinderungen, Seniorenbeauftragter, Polizei, Schulweghelfer, Nachbarschaftshilfe, Schulelternbeirat, ADFC-Ortsgruppe, Mobilitätsmanagerin Neuried. Sie bringen ihr Wissen zum Thema Mobilität in Neuried und Erfahrungen von prioritären Zielgruppen ein.

Der Mobilitätsbeirat hat in monatlichen Treffen über den Zeitraum von Januar bis September 2023 SMARTe Ziele für das Mobilitätskonzept definiert und einen umfangreichen Maßnahmenkatalog entwickelt.



5.2.5 Direkte Meldungen aus der Bürgerschaft

Im Laufe der Erstellung des Mobilitätskonzepts wurden weitere Anfragen, Sorgen und Maßnahmvorschläge aus der Bürgerschaft an das Mobilitätsmanagement herangetragen. Diese wurden ebenfalls berücksichtigt und in den Maßnahmenkatalog eingearbeitet.

5.2.6 Zusammenarbeit mit überregionalen Akteuren, Netzwerkarbeit

Mobilität endet nicht an Gemeindegrenzen, sondern muss auch überregional gedacht werden. Die Gemeinde Neuried liegt innerhalb des MVV-Gebiets im Landkreis München. Deshalb sind die Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Landratsamt sowie dem MVV unerlässlich.

Wichtige Themen sind beispielsweise die Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes inkl. Optimierung der Linien und Takte, Erweiterung des Einsatzes moderner und emissionsarmer Busse, On-Demand-Angebote oder mögliche Mobilitätspunkte. Auch überregionale Themen zum Radverkehr werden mit dem Landratsamt abgesprochen.

Die Gemeinde Neuried ist Mitglied im Regionalmanagement München Südwest e.V. (RMMSW) und dadurch mit den Nachbarschaftsgemeinden in der Würmregion gut vernetzt. In der aktuellen Förderperiode entwickelt das Regionalmanagement eine interkommunale und multimodale Mobilitätsstrategie für den Münchner Südwesten.

5.2.7 Mobilitätsbefragungen

Um eine direkte Rückmeldung der Einwohnenden zu dem bestehenden Verkehrsmittelangebot in Neuried zu erhalten, wurde eine kommunale Mobilitätsbefragung im Gemeindeblatt (Rats(ch)post) durchgeführt. Die Teilnahme erfolgte 16.12.2022 – 09.01.2023 online und anonym. Es wurde die Zufriedenheit der Teilnehmenden mit dem Fuß- und Radwegenetz, Bus- und Sharing-Angebot, Kfz-Verkehr sowie der Infrastruktur für Zielgruppen abgefragt. Die Ergebnisse von 336 Teilnehmenden wurden nach Thematik und Örtlichkeit ausgewertet und für das Mobilitätskonzept berücksichtigt.

Neben der kommunalen Mobilitätsbefragung geben weitere überregionale Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten mittels Stichprobenziehung wichtige Erkenntnisse und Grunddaten für die örtliche und regionale Verkehrsplanung, die Ermittlung von verkehrlichen Beziehungen für die Verkehrsmodellierung sowie die Verkehrspolitik.

Zum einen wurde im Zuge der Erstellung einer multimodalen Mobilitätsstrategie eine Mobilitätsbefragung durch den RMMSV in den Mitgliedskommunen durchgeführt (Zeitraum 08.11.-13.12.2022, 1.684 Teilnehmende, davon 278 aus Neuried). Die Rückmeldungen gaben wertvolle Informationen u.a. über das Verkehrsverhalten, Verkehrsmittelverfügbarkeit, -nutzung und die lokale Verkehrssituation. Die Ergebnisse wurden in der Bestandsanalyse verwendet.

Zum anderen hat der Landkreis München 2023 die Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten - SrV 2023“ initiiert, deren Ergebnisse Anfang 2025 erwartet werden.



5.2.8 Öffentlichkeitsarbeit

Alle Themenbereiche des Mobilitätskonzepts werden von einer Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Auf der Gemeinde-Homepage sind die wichtigsten Dokumente zu finden. In verschiedenen Zeitungen sowie dem gemeindeinternen Informationsblatt (Rats(ch)post) wurden Artikel zum Mobilitätskonzept veröffentlicht.



6 Maßnahmenkatalog

Zur Realisierung der Mobilitätswende ist eine zielführende Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen notwendig (Abbildung 19).

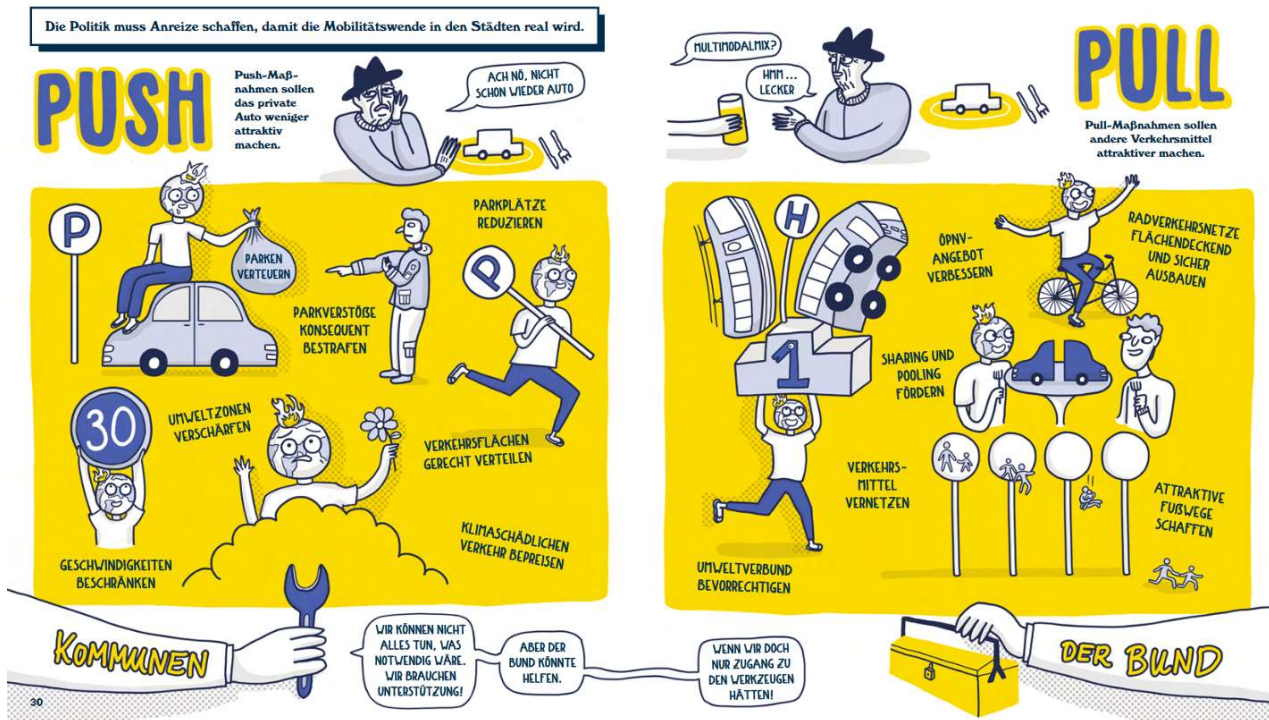


Abbildung 19: Möglichkeiten zur Ausgestaltung von Push-Pull-Maßnahmen

Der nachfolgende Maßnahmenkatalog zeigt Möglichkeiten für die Erreichung der THG-Minderdungspotenziale (vgl. Kapitel 3) und der übergeordneten gemeindlichen Mobilitätsziele (vgl. Kapitel 4.3) auf.

Er wurde entwickelt auf Grundlage der Maßnahmenvorschläge und Ideen der Teilnehmenden des Mobilitäts-Workshops und des Mobilitätsbeirats. Es wurden zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die aus direkten Rückmeldungen von Bürgern und Bürgerinnen, Mobilitätsbefragungen und Handlungsempfehlungen der AGFK resultieren.

6.1 Beschreibung der Handlungsfelder

Analog der in Kapitel 4.5 identifizierten priorisierten Handlungsfelder ist der Maßnahmenkatalog folgendermaßen gegliedert:

- Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr
- Handlungsfeld ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote
- Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr

Nachfolgend werden die prioritären Handlungsfelder und die den Handlungsfeldern zugeordneten Maßnahmen aufgeführt.



6.1.1 Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr

Das Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr beinhaltet Maßnahmen, die auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs abzielen. Sie orientieren sich an den übergeordneten Zielen (Kapitel 4.3) und sollen zu einem Anstieg der Nutzungshäufigkeit von Fuß/Rad und gleichzeitiger Abnahme des motorisierten Individualverkehrs führen. Die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr soll verbessert und die Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmender erhöht werden. Die Verbindung zu angrenzenden Kommunen soll verbessert werden. Das Potenzial zur Einsparung von verkehrsbedingten THG-Emissionen durch Erhöhung des Modal Split Fuß/Rad soll gehoben werden.

Tabelle 15: Maßnahmenkatalog – Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr

Kürzel	Maßnahmentitel
FR 1	Fahrradfreundliche Kommune werden (AGFK)
FR 2	Fahrradstraßen einführen
FR 3	Fahrradwege aus-/umbauen
FR 4	Verkehrsberuhigte Bereiche einrichten
FR 5	Gehwege aus-/umbauen
FR 6	Verbesserung der Ampelschaltungen zugunsten Rad- und Fußverkehr
FR 7	Sichtbarkeit der einzelnen Verkehrsteilnehmerbereiche erhöhen/ Verkehrsbereiche mit Gefährdungspotential identifizieren und entschärfen
FR 8	Querungshilfen einrichten
FR 9	Anpassung des Bike-Sharing Angebots in der Gemeinde
FR 10	Einbeziehung des Rad- und Fußverkehrs in Siedlungs- und Raumordnungspolitik
FR 11	Lasten-Pedelec-Verleihsystem
FR 12	Einhaltung aktueller Richtlinien für Infrastruktur-Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr (Bestand, Neubauten, Reparaturen)
FR 13	Schulisches Mobilitätsmanagement stärken
FR 14	Erneuerung und Erweiterung der Fahrradabstellanlagen
FR 15	Einrichtung Fahrrad-Service-Punkt im Gemeindegebiet
FR 16	Wegweisende Beschilderung instand halten und ggf. aktualisieren
FR 17	Regelmäßige Radverkehrsschauen durchführen
FR 18	Fahrradabstellsatzung einführen
FR 19	Gehwegparken verhindern
FR 20	Radverkehrsnetzplanung fertigstellen



6.1.2 Handlungsfeld ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote

Die Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote sollen vor allem zur Realisierung des übergeordneten Ziels 3 – Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs (vgl. Kapitel 4.3) führen.

Der ÖPNV muss attraktiv, preisgünstig, schnell, sicher und bequem sein, um die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu erfüllen und eine bessere Alternative zum MIV darzustellen. Durch alternative Mobilitätsangebote sollen Mobilitätslücken geschlossen werden.

THG-Einsparungen sollen neben der Verlagerung von Verkehrswegen vom MIV auf den ÖPNV auch durch Etablierung von Sharing- und On-Demand-Angeboten und Vorantreiben der Elektrifizierung erreicht werden.

Tabelle 16: Maßnahmenkatalog – ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote

Kürzel	Maßnahmentitel
ÖA 1	Carsharing in Neuried einführen
ÖA 2	Bedarfsverkehr (On-Demand-Services) ermöglichen
ÖA 3	Umstellung auf Busse mit alternativen Antrieben
ÖA 4	Aufwertung der Haltestellen
ÖA 5	Bevorrechtigung des ÖPNV im Verkehrsraum
ÖA 6	Vergünstigter ÖPNV innerhalb des Ortes (Neuried-Ticket) für Senioren und Menschen mit Behinderung
ÖA 7	Mobilitätsstationen/Mikromobilität
ÖA 8	Angebotsoptimierung ÖPNV (Takte und Linienführung) inkl. S-/U-Bahn/Bus Anschlüsse
ÖA 9	Fahrradmitnahme Bus für überregionale Fahrten (Anhänger)

6.1.3 Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr

Um das THG-Neutralitätsziel der Gemeinde zu erreichen, müssen die hauptsächlich durch den MIV verursachten verkehrlichen Emissionen möglichst vollständig reduziert werden. Das Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr verfolgt somit primär zwei Ziele, zum einen die Elektrifizierung des unumgänglichen MIV, zum anderen die Verlagerung auf umweltfreundliche Mobilitätsarten (Umweltverbund).

Umweltfreundliche Verkehrsarten erzeugen weniger Lärm und erhöhen somit die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum.



Tabelle 17: Maßnahmenkatalog – motorisierter Individualverkehr

Kürzel	Maßnahmentitel
MI 1	Maßnahmen zur Pkw-Verkehrslenkung
MI 2	Parkraummanagement
MI 3	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung einrichten
MI 4	Verkehrskontrollen verstärken
MI 5	Erweiterung der öffentlichen Ladeinfrastruktur
MI 6	Mitfahrbänke

6.2 Übergeordnete Maßnahmen

Zusätzlich zu den oben genannten Handlungsfeldern sollen folgende handlungsfeldübergreifende Maßnahmen umgesetzt werden.

Tabelle 18: Maßnahmenkatalog – übergeordnete Maßnahmen

Kürzel	Maßnahmentitel
ÜM 1	Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität
ÜM 2	Mobilität in der Gemeindeverwaltung und betriebliches Mobilitätsmanagement
ÜM 3	Zunahme an Mobilitätsinformationen
ÜM 4	Integration von Senioren-, Behinderten- und Mobilitätsbeauftragte in Planungsverfahren
ÜM 5	Controlling und Verstetigung bezüglich Zielerreichung und Maßnahmenumsetzung



6.3 Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen




6.3.1 Kriterien zur Maßnahmenbeurteilung

Alle Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs werden nach den folgenden fünf Kriterien bewertet:

- **Bedarf/Wichtigkeit der Bürgerschaft**
Das Kriterium bewertet aus Sicht der Bürgerschaft den Bedarf und die Wichtigkeit für die Umsetzung der Maßnahme. Hoher Bedarf trägt zu einer hohen Priorisierung bei.
- **Zeitbedarf**
Wie hoch ist der Zeitbedarf zur Umsetzung der Maßnahme? Bei der Bewertung sollen Maßnahmen, die eine lange Umsetzungszeit haben, höher priorisiert werden, damit diese rechtzeitig begonnen werden.
- **Kosten**
Es erfolgt eine Bewertung nach Höhe der geschätzten Sach- und Personalkosten. Maßnahmen mit geringen Kosten werden höher priorisiert.
- **Nutzen**
Das Kriterium bewertet den Nutzen aus fachlicher Sicht bezogen auf die Erreichung der SMARTen Ziele. Ist der Nutzen zur Zielerreichung hoch, wird die Maßnahme höher priorisiert.
- **Umsetzungswahrscheinlichkeit**
Wie realistisch ist die Umsetzung der Maßnahme? Wie hoch sind die Hürden zur Umsetzung? Leicht zu realisierende Maßnahmen mit hoher Umsetzungswahrscheinlichkeit werden höher priorisiert.

Eine Übersicht der Kriterien zur Maßnahmenbewertung und die Bewertungsskala sind in Tabelle 19 dargestellt.

Tabelle 19: Darstellung der Kriterien zur Maßnahmenbewertung und der Bewertungsskala

Kriterium	Bewertungsskala		
			
Bedarf/Wichtigkeit	gering	mittel	hoch
Zeitbedarf	kurzfristig 0-3 Jahre	mittelfristig 4-7 Jahre	langfristig > 7 Jahre
Kosten	hoch > 200.000 €	mittel 50.000 - 200.000 €	gering < 50.000 €
Nutzen	gering	mittel	hoch
Umsetzungswahrscheinlichkeit	gering	mittel	hoch
Punktebewertung	1	2	3



6.3.2 Maßnahmenpriorisierung

Zur Priorisierung der Maßnahmen wird eine Durchschnittsbewertung aller fünf Kriterien gebildet. Die Priorität wird als hoch, mittel oder gering angegeben.

6.4 Maßnahmenkatalog (Kurzversion)

Im Folgenden wird die Kurzversion der Maßnahmen mit Bewertung und resultierender Priorisierung gelistet. Die vollständigen Maßnahmensteckbriefe sind im Anhang dargestellt (Kapitel 12.1).

Tabelle 20: Maßnahmenkatalog - Kurzversion mit Bewertung und Priorisierung

Kürzel	Maßnahmentitel	Bewertung					Priorität
		Bedarf/ Wichtig- keit (Beirat)	Zeitbe- darf	Kosten	Nutzen	Umset- zungs- wahr- schein- lichkeit	
Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr							
FR 1	Fahrradfreundliche Kommune werden (AGFK)	3	2	3	2	3	3
FR 2	Fahrradstraßen einführen	3	2	3	3	2	3
FR 3	Fahrradwege aus-/umbauen	3	3	1	3	1	2
FR 4	Verkehrsberuhigte Bereiche einrichten	2	2	2	3	2	2
FR 5	Gehwege aus-/umbauen	3	2	2	3	2	2
FR 6	Verbesserung der Ampelschaltungen zu- gunsten Rad- und Fußverkehr	2	2	3	2	1	2
FR 7	Sichtbarkeit der einzelnen Verkehrsteilneh- merbereiche erhöhen/Verkehrsbereiche mit Gefährdungspotential identifizieren und ent- schärfen	3	1	3	3	3	3
FR 8	Querungshilfen einrichten	3	3	2	3	2	3
FR 9	Anpassung des Bike-Sharing Angebots in der Gemeinde	1	1	2	2	3	2
FR 10	Einbeziehung des Rad- und Fußverkehrs in Siedlungs- und Raumordnungspolitik	3	1	3	3	3	3
FR 11	Lasten-Pedelec-Verleihsystem	1	1	3	2	3	2
FR 12	Einhaltung aktueller Richtlinien für Infrastruk- tur-Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr (Bestand, Neubauten, Reparaturen)	2	1	3	2	3	2
FR 13	Schulisches Mobilitätsmanagement stärken	3	1	3	3	3	3



		Bewertung					
Kürzel	Maßnahmentitel	Bedarf/ Wichtig- keit (Beirat)	Zeitbe- darf	Kosten	Nutzen	Umset- zungs- wahr- schein- lichkeit	Priorität
FR 14	Erneuerung und Erweiterung der Fahrradabstellanlagen	1	1	2	3	3	2
FR 15	Einrichtung Fahrrad-Service-Punkt im Gemeindegebiet	2	1	3	3	2	2
FR 16	Wegweisende Beschilderung instand halten und ggf. aktualisieren	2	1	3	2	3	2
FR 17	Regelmäßige Radverkehrsschauen durchführen	2	1	3	2	3	2
FR 18	Fahrradabstellsatzung einführen	2	1	3	2	3	2
FR 19	Gehwegparken verhindern	2	1	3	2	2	2
FR 20	Radverkehrsnetzplanung fertigstellen	3	1	3	2	3	2
Handlungsfeld ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote							
ÖA 1	Carsharing in Neuried einführen	2	1	3	3	2	2
ÖA 2	Bedarfsverkehr (On-Demand-Services) ermöglichen	3	2	3	3	3	3
ÖA 3	Umstellung auf Busse mit alternativen Antrieben	3	3	1	2	2	2
ÖA 4	Aufwertung der Haltestellen	3	2	1	3	1	2
ÖA 5	Bevorrechtigung des ÖPNV im Verkehrsraum	2	1	3	3	3	2
ÖA 6	Vergünstigter ÖPNV innerhalb des Ortes (Neuried-Ticket) für Senioren und Menschen mit Behinderung	2	1	3	1	2	2
ÖA 7	Mobilitätsstationen/Mikromobilität	2	1	3	3	3	2
ÖA 8	Angebotsoptimierung ÖPNV (Takte und Linieneinführung) inkl. S-/U-Bahn/Bus Anschlüsse	3	3	3	3	2	3
ÖA 9	Fahrradmitnahme Bus für überregionale Fahrten (Anhänger)	2	3	1	2	2	2
Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr							
MI 1	Maßnahmen zur Pkw-Verkehrslenkung	3	3	1	3	3	3
MI 2	Parkraummanagement	3	2	2	3	3	3



Bewertung

Kürzel	Maßnahmentitel	Bedarf/ Wichtig- keit (Beirat)	Zeitbe- darf	Kosten	Nutzen	Umset- zungs- wahr- schein- lichkeit	Priorität
MI 3	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung einrichten	3	2	3	3	2	2
MI 4	Verkehrskontrollen verstärken	2	1	3	2	2	2
MI 5	Erweiterung der öffentlichen Ladeinfrastruktur	2	3	1	3	3	2
MI 6	Mitfahrbänke	1	1	3	2	2	2
Übergeordnete Maßnahmen							
ÜM 1	Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität	2	2	1	3	2	2
ÜM 2	Mobilität in der Gemeindeverwaltung und betriebliches Mobilitätsmanagement	3	1	3	3	3	3
ÜM 3	Zunahme an Mobilitätsinformationen	2	1	3	3	3	2
ÜM 4	Integration von Senioren-, Behinderten- und Mobilitätsbeauftragte in Planungsverfahren	3	1	3	3	3	3
ÜM 5	Controlling und Verstetigung bezüglich Zielerreichung und Maßnahmenumsetzung	3	1	3	3	3	3



7 Verstetigungsstrategie

Mit dem vorliegenden integrierten Mobilitätskonzept soll das Thema nachhaltige und soziale Mobilität in der Gemeinde implementiert werden. Der Prozess kann jedoch nicht mit Vorlage des Abschlussberichts als beendet angesehen werden, sondern ist als Daueraufgabe zu verstehen. Dazu bedarf es einer Verstetigungsstrategie.

Geeignete Organisationsstrukturen sollen geschaffen werden, die in der Lage sind, das Thema Mobilität dauerhaft in der Gemeinde zu verankern. Die Gemeindeverwaltung soll sich organisatorisch und personell so aufstellen, dass die Umsetzung des Konzepts realisiert werden kann. Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten sollen zielführend festgelegt werden.

Eine zentrale koordinierende Stelle für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts kann ein Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement darstellen. Deshalb ist es als positiv zu bewerten, dass die Stelle „Klimaschutzmanagement mit Schwerpunkt Mobilitätskonzept“ Anfang 2024 als Stabsstelle in der Gemeindeverwaltung verstetigt werden konnte.

Finanziell ist es Kernauftrag des IMK, die für den Mobilitätsbereich verfügbaren Haushaltsmittel zu priorisieren (siehe Beschluss Gemeinderat zur Erarbeitung des IMK, 2019). Zur Verstetigung müssen daher die Priorisierung der Maßnahmen im IMK sowie die Vergabe von Haushaltsmitteln in den Haushaltsberatungen und laufenden Verwaltungsaufgaben abgestimmt werden. Bei der Umsetzung von haushaltswirksamen Maßnahmen aus dem Mobilitätsbereich sollte daher immer die jeweilige betroffene Maßnahme des IMK sowie die damit zu erreichenden SMARTen Ziele referenziert werden.

Ein geeignetes Gremium innerhalb der Verwaltung sollte gefunden werden, um den Stand der Umsetzung zu verfolgen und neue Maßnahmen im Bereich Mobilität zu bewerten. Denkbar wäre ein regelmäßiges verwaltungsinternes Treffen (z.B. Bürgermeister, Bauamt, Referent für Klimaschutz und Nachhaltigkeit, Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement), das bei Bedarf mit externen Interessensvertretungen (z.B. Radverkehrsbeauftragte) oder Fachleuten ergänzt werden kann. Im Rahmen der Konzepterstellung etablierte Akteursbeteiligungen könnten in einer Form weitergeführt werden, die den Informationsaustausch zu Mobilitätsthemen zwischen Verwaltung und Bevölkerung bzw. Interessensgruppen/Initiativen/Institutionen fördert (z.B. „Runder Tisch Mobilität“).

Es soll eine stetige Beteiligung von Ausschuss-/Gemeinderatsmitgliedern stattfinden, die eine Information über den Stand der Umsetzungen sowie bei Bedarf Abstimmung und Beschluss von Maßnahmen umfasst.

Maßnahmen zur Vernetzung werden als wichtig betrachtet und sollen etabliert bzw. verfestigt werden. So sollte die interkommunale Zusammenarbeit zu Mobilitätsthemen z.B. im RMMSW („Multimodale Mobilitätsstrategie“) gestärkt werden. Eine regelmäßige Abstimmung mit dem Landratsamt München z.B. zu überregionalen Mobilitätsthemen sowie Baulasträgern von Staats- und Kreisstraßen (St 2344, M4) ist anzustreben. Auch eine Beteiligung an Angeboten der AGFK wird als hilfreich angesehen.

Für eine weitere Verankerung des Konzepts in der Bevölkerung und Schaffung breiter Akzeptanz soll eine Strategie für die Öffentlichkeitsarbeit ausgearbeitet werden (siehe Kapitel 9). Dazu



gehören bspw. regelmäßige Aktualisierungen der Gemeinde-Homepage, Einbindung der Presse und Teilnahme an Veranstaltungen zum Themenbereich Mobilität.

Mit Hilfe der Verstetigungsstrategie soll sichergestellt werden, dass die im Konzept definierten sowie ggf. weiteren zukünftigen Maßnahmen umgesetzt werden und ein entsprechendes Monitoring der Umsetzung stattfinden kann (siehe Kapitel 8). Die Verstetigung von Personalstellen bietet die Möglichkeit zur Akquise von Fördergeldern.



8 Controlling-Konzept

Ein Controlling-Konzept dient der Festlegung von Rahmenbedingungen und Regelungen für eine kontinuierliche Erfassung und Auswertung von Indikatoren und Daten zur Kontrolle des Fortschritts der Konzeptumsetzung und Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen in Hinblick auf die Zielerreichung.

Es soll ein robustes Monitoring enthalten, das es ermöglicht, die Wirkungen der Maßnahmen zur Erreichung der SMARTen Ziele zu erkennen und falls notwendig entsprechend nachzusteuern. Dazu bedarf es einer Auswahl von aussagekräftigen Indikatoren/Messgrößen und Festlegung deren Erhebungsintervalle. Messbare Indikatoren wurden bereits bei der Entwicklung der SMARTen Ziele (vgl. Kapitel 4.3) definiert.

Zum Analyseumfang sollen relevante Daten für die Energie- und Treibhausgasbilanz im Verkehr sowie Daten aus Verkehrszählungen und Befragungen gehören (Tabelle 21).

Tabelle 21: Beispielhafte Indikatoren und Intervalle im Rahmen des Monitorings

SMARTes Ziel	Indikator/Messgröße	Datenquelle	Intervall
1.1	THG-Emissionen im Verkehr	THG-Bericht Lkr München	alle 2 Jahre
1.1	CO ₂ -Äq./EW durch MIV	Klimaschutz-Planer	alle 2 Jahre
1.1	Anteil Elektromobilität	THG-Bericht Lkr München Kraftfahrt-Bundesamt	alle 2 Jahre
1.2	Lärmbelastung	EU-Lärmkartierung	alle 2 Jahre
1.2	Lärmbelastung St 2344	Testphase Lärmaktionsplan	während Testphase
1.3	Erreichbarkeit von Zielen und Zufriedenheit mit Infrastruktur	Mobilitätsbefragung	alle 3 Jahre
1.3	Erreichbarkeit von Zielen	geografische Auswertung	alle 3 Jahre
2.1	Modal Split (Fuß-/Radanteil)	Verkehrserhebung per Video Auswertung aus Befragungen (gemeindeintern, LRA München)	alle 3 Jahre
2.2	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden/Radfahrenden	Unfallstatistik Polizei	jährlich
2.3	Subjektives Sicherheitsgefühl	Mobilitätsbefragung, ADFC-Fahrradklima-Test	alle 2 Jahre
2.4	Motivation zur Nutzung von/ Bereitschaft für Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel	Mobilitätsbefragung, ADFC-Fahrradklima-Test	alle 2 Jahre
2.5	Anzahl umgesetzte Maßnahmen	Gemeindeverwaltung (Mobilitätsmanagement)	alle 3 Jahre



SMARTes Ziel	Indikator/Messgröße	Datenquelle	Intervall
2.5	Finanzierung von IMK-Maßnahmen in €/EW	Haushalt der Gemeinde	jährlich
3.1	Linienbusse: Verkehrsleistung und Fahrgastzahlen	MVV / LRA	jährlich
3.2	Entfernung zu Linienbus-Haltestellen Entfernung zu alternativen Mobilitätsangeboten	geografische Auswertung	alle 2 Jahre
4.1	Anzahl der Personen im Raum während einer Anzahl von Stunden	Zählung	alle 3 Jahre
4.1	Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche v.a. in den Wohngebieten	geografische Auswertung	alle 3 Jahre
4.1	Räume, in denen eine Begegnung möglich ist, nehmen einen Großteil des Aufenthaltsraumes ein	geografische Auswertung	alle 3 Jahre
4.1	Aufenthaltsqualität (v.a. Ortsmitte)	Befragung	alle 3 Jahre
4.2	Anteil Kfz-Verkehr am Querschnitt Münchner Str. und Gautinger Str.	Verkehrserhebung	alle 2 Jahre
5	Anteil barrierefreier Infrastruktur mit passender Oberflächengestaltung nimmt zu	Auswertung gemeindeeigener Daten	alle 3 Jahre
5	Hohe Zufriedenheit mit Infrastruktur	Befragung	alle 3 Jahre
5	Anzahl Bänke an relevanten Wegbeziehungen	Auswertung gemeindeeigener Daten	alle 3 Jahre
5	Steigerung des Radverkehrsanteils (überregional)	Befragung Zählung	alle 3 Jahre
6.1	Implementierung des Radverkehrs- und Beschilderungskonzept für den Landkreis München	Umsetzung prüfen	nach Implementierung
6.2	Nahversorgungsmöglichkeiten (Einzelhandel) in einer Entfernung von maximal 800 m (fußläufig)	geografische Auswertung	alle 3 Jahre
übergeordnet	Energieverbrauch/EW durch MIV	Klimaschutz-Planer	alle 2 Jahre
übergeordnet	Pkw-Dichte	Statistisches Bundesamt	alle 2 Jahre
übergeordnet	Anzahl Ladeinfrastruktur	gemeindeeigene Daten	alle 2 Jahre
übergeordnet	Nutzungsdaten Radleihsysteme	Anbieter	alle 2 Jahre
übergeordnet	evtl. Nutzungsdaten Carsharing	Anbieter	alle 2 Jahre



Zur Erhöhung der Transparenz und als Entscheidungsgrundlage für mögliche Nachjustierungen ist die regelmäßige Erstellung eines Mobilitätsberichts für politische Entscheider und die Öffentlichkeit empfehlenswert. Dies könnte alle zwei Jahre parallel zur Veröffentlichung des zweijährigen THG-Berichts des Landkreis Münchens erfolgen.

Es ist zu beachten, dass Ressourcen in personeller und finanzieller Hinsicht notwendig sind, um die Umsetzung des Controlling-Konzepts zu gewährleisten.



9 Kommunikationsstrategie

Damit die Ziele des integrierten Mobilitätskonzepts erfolgreich erreicht werden können, ist die Unterstützung der gesamten Bürgerschaft Neurieds notwendig. Die Kommunikationsstrategie soll ein Vorgehen aufzeigen, wie der Inhalt des Konzepts bekannt gemacht und die Bevölkerung zur Mitarbeit aktiviert werden kann.

Bereits während der Erstellungsphase wurde das Mobilitätskonzept mit einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Diese soll auch während der Umsetzungsphase weitergeführt werden.

Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit hat zum Ziel, Transparenz und einen breiten Konsens in der Bürgerschaft für die Umsetzung der im Konzept entwickelten Maßnahmen zu schaffen. Neben der Bevölkerung sollen auch gezielt Akteure angesprochen werden, die als Vorzeigemodelle für weitere Akteure bzw. die Bevölkerung oder als Multiplikatoren fungieren können. Dazu können z.B. Radverkehrsbeauftragte, Elternbeiräte, Einzelhändler oder Betriebe gehören.

Die Kommunikation mit dem Gemeinderat zum Mobilitätskonzept sollte fortgesetzt werden. Durch entsprechende Information in Ausschüssen/Sitzungen können die Gemeinderatsmitglieder dazu befähigt werden, Fortschritte in der Umsetzung weiter in die Bürgerschaft zu tragen und so für mehr Transparenz zu sorgen sowie nötige Nachjustierungen zu beschließen.

Für eine breite Akzeptanz des Vorgehens sind Vorbilder wichtig, die mit gutem Beispiel vorangehen. Die Gemeindeverwaltung sollte hier eine Vorbildrolle übernehmen und durch ihr Verhalten andere zu einer aktiven Mitgestaltung motivieren, z.B. durch die konsequente Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsarten und die Umstellung des gemeindeeigenen Fuhrparks auf klimafreundliche Fahrzeuge.

Für eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit sollen alle vorhandenen medialen Kommunikationskanäle genutzt werden. Dazu gehören z.B. die Einbindung der lokalen Presse, Berichte im Gemeindeblatt (Rats(ch)post) und Social Media. In Bezug auf die gemeindeeigene Homepage ist eine regelmäßige Aktualisierung der Informationen zum Themenbereich Mobilität wünschenswert. Der Abschlussbericht des integrierten Mobilitätskonzepts kann online zur Verfügung gestellt werden.

In der Öffentlichkeit soll dem Thema Mobilität z.B. durch Veranstaltungen, Projekte und Kampagnen Präsenz verliehen werden (z.B. Stadtradeln). Gezielte Veranstaltungen zu bestimmten Mobilitätsarten (z.B. alternative Mobilitätsangebote) können Möglichkeiten zum zwanglosen Kennenlernen und Ausprobieren bieten.

Die Verwaltungsstelle „Öffentlichkeitsarbeit“ stellt eine zentrale Position in der Kommunikationsstrategie dar. Mit ihr soll eine enge Abstimmung stattfinden. Bei Bedarf soll fachliche Unterstützung durch die Fachabteilungen für Veröffentlichungen bereitgestellt werden.



10 Fazit / Ausblick

Der Neurieder Gemeinderat fasste im Juni 2022 den Beschluss, die Klimaneutralität im Gemeindegebiet anstatt bis zum Jahr 2050 bereits bis 2035 zu erreichen. Mit dem Beschluss zur Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzepts im Jahr 2019 sollte neben dem bestehenden Energienutzungsplan ein weiteres Teilkonzept für die Klimaschutzstrategie der Gemeinde geschaffen werden und speziell die Treibhausgasreduzierungs-potentiale im Mobilitätssektor behandeln.

Neben der umweltfreundlichen und sozialen Gestaltung der Mobilität definierte der Gemeinderat als übergeordnete Ziele für das IMK die Stärkung und Verbesserung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs sowie die Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs. Des Weiteren sollten die Aufenthaltsqualität und die Infrastruktur speziell für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung verbessert sowie die Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele in Neuried und in den angrenzenden Gemeinden zu Fuß und per Rad geschaffen werden.

Die Erstellung erfolgt als integriertes Mobilitätskonzept, das die verschiedenen Mobilitätsarten nicht separat, sondern als sich ergänzende Angebote in einem Gesamtsystem untersucht.

Die Bestandsanalyse zeigt für die Gemeinde Neuried mit Blick auf die Mobilität eine günstige Ausgangssituation. Neuried verfügt über ein gutes Busliniennetz, Mietradsystem, Carsharing-Angebot und örtliche Gegebenheiten (kurze Wege, geringe Steigungen, nah gelegene Naherholungsgebiete), die insbesondere die aktive Mobilität zu Fuß und per Rad begünstigen. Die umliegenden Nachbargemeinden und deren U- und S-Bahnhöfe lassen sich zügig per Bus oder Rad erreichen. Optimierungsmöglichkeiten werden in Hinblick auf Rad- und Gehwegbreiten, Anzahl und Qualität von öffentlichen Radabstellanlagen und Angebot eines On-Demand-Service gesehen. Zudem stellt die stark befahrene Ortsdurchfahrt St 2344 eine erhebliche Belastung durch Lärm und Emissionen dar und birgt erhebliches Potenzial zu Verbesserungen.

In der Energie- und Treibhausgasbilanz lässt sich in Neuried bezogen auf die Verkehrsleistung ein stark dominierender Verkehrsmittelanteil (Modal Split) für den motorisierten Individualverkehr erkennen (ca. 75 %). Der Anteil für den Fuß- und Radverkehr ist mit je ca. 10 % noch deutlich steigerungsfähig. Die Quote an E-Fahrzeugen liegt im niedrigen einstelligen Bereich. Durch den Trend zur E-Mobilität ist in Zukunft mit einem starken Anstieg an E-Fahrzeugen zu rechnen. Die Anzahl an öffentlichen E-Ladestationen in der Gemeinde ist für diese Entwicklung noch zu gering dimensioniert.

Die größten Potenziale zur Vermeidung der verkehrlichen THG-Emissionen liegen in den Bereichen Verkehrsvermeidung, -verlagerung und Effizienzsteigerung. Wichtige Bausteine dafür sind eine vollständige Elektrifizierung des gesamten motorisierten Verkehrs und eine deutliche Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils (Modal Split).

Die verkehrlichen THG-Emissionen in Neuried betragen ca. 6.500 t CO₂-Äq. Das entworfene Szenario „Mobilitäts-Booster“ zeigt, dass die verkehrlichen THG-Emissionen vollständig vermieden werden können, wenn mit einer ambitionierten und engagierten Herangehensweise ein Umfeld geschaffen wird, das die volle Potenzialausschöpfung ermöglicht. Dazu bedarf es einer sinnvollen Mischung aus Pull- und Push-Maßnahmen.

Die Umsetzbarkeit der übergeordneten Ziele wird gewährleistet durch die Festlegung von 14 SMARTen (spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch, terminiert) Zielen.



Ein partizipativ gestalteter Beteiligungsprozess über die verschiedenen Ebenen der Konzepterstellung hinweg ist wichtig, um eine breite Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu schaffen. Dies wurde realisiert durch eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit (Workshop vom 25.11.2022, Mobilitätsbeirat), von Fachstellen und Verbänden (Polizei, Seniorenbeauftragter, Beauftragter für Menschen mit Behinderung, ADFC, Nachbarschaftshilfe, Elternbeiräte) und der Politik (Workshop vom 13.6.2024).

Der resultierende Maßnahmenkatalog umfasst 35 Maßnahmen zu den Handlungsfeldern, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote sowie motorisierter Individualverkehr. Dazu kommen fünf übergeordnete Maßnahmen.

Die Maßnahmen im Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr zielen auf einen Anstieg der Nutzungshäufigkeit von Fuß und Rad bei gleichzeitiger Abnahme des MIV ab. Die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr und die Verbindung zu angrenzenden Kommunen sollen verbessert und die Sichtbarkeit und Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmender erhöht werden. Das Potenzial zur Einsparung von verkehrsbedingten THG-Emissionen durch Erhöhung des Modal Split Fuß/Rad soll gehoben werden. Als prioritäre Maßnahmen wurden z.B. die Einrichtung von Fahrradstraßen und weiterer Querungshilfen sowie ein schulisches Mobilitätsmanagement identifiziert.

Der ÖPNV muss attraktiv, preisgünstig, schnell, sicher und bequem sein, um die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu erfüllen und eine bessere Alternative zum MIV darzustellen. Das Handlungsfeld ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote beinhaltet Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV und zur Förderung alternativer Mobilitätsangebote. Intermodale Wegeketten sollen ermöglicht werden, z.B. durch die Errichtung von Mobilitätsstationen/-punkten. THG-Einsparungen sollen neben der Verlagerung von Verkehrswegen vom MIV auf den ÖPNV auch durch Etablierung von Sharing- und On-Demand-Angeboten sowie Vorantreiben der Elektrifizierung von Buslinien erreicht werden.

Um das THG-Neutralitätsziel der Gemeinde zu erreichen, müssen die hauptsächlich durch den MIV verursachten verkehrlichen Emissionen möglichst vollständig reduziert werden. Das Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr verfolgt somit primär das Ziel, die Nutzungshäufigkeit des MIV zu verringern und Wege auf umweltfreundliche Mobilitätsarten (Umweltverbund) zu verlagern. Dazu werden Maßnahmen zur Verkehrslenkung, Verkehrsberuhigung und die Einführung eines Parkraummanagement vorgeschlagen. Die Nutzung von E-Fahrzeugen soll gefördert werden.

Als übergeordnete Maßnahmenswerpunkte werden die Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Gemeinde, betriebliches Mobilitätsmanagement zu ein besseres Informationsangebot zu Mobilitätsthemen angesehen.

Das IMK zeigt eine Strategie zur Erreichung der im Gemeinderat beschlossenen Ziele und für eine zukünftige mögliche Entwicklung der Mobilität in Neuried auf. Die Maßnahmen können deshalb zu diesem Zeitpunkt noch nicht im Detail ausgearbeitet sein. Manche Maßnahmen sind vielmehr als Auftrag an die Gemeindeverwaltung z.B. zur näheren Prüfung und Planerstellung zu verstehen.

Anhand eines Controlling-Konzepts sollen eine kontinuierliche Erfassung und Auswertung von relevanten Indikatoren und Daten zur Kontrolle des Fortschritts der Konzeptumsetzung



stattfinden. Die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erreichung der SMARTen Ziele soll überwacht und falls notwendig soll entsprechend nachgesteuert werden.

Zur erfolgreichen Umsetzung des Konzepts bedarf es notwendiger Ressourcen und finanzieller Mittel, die über Haushaltsmittel bzw. präferiert über Fördermittel bereitgestellt werden sollen. Die Implementierung nachhaltiger und sozialer Mobilität ist als kontinuierliche Aufgabe zu verstehen. Das Thema soll dauerhaft in der Gemeinde verankert werden. Dazu soll eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit beitragen, die Transparenz und breiten Konsens in der Bürgerschaft für die Umsetzung der im Konzept entwickelten Maßnahmen schafft.

Damit die Umsetzung gelingt, ist die gesamte Öffentlichkeit gefordert. Die Gemeindeverwaltung kann motivierend auf die Bevölkerung einwirken, indem sie z.B. bei betrieblichem Mobilitätsmanagement und Umstellung des Fuhrparks auf umweltfreundliche Verkehrsmittel mit gutem Beispiel vorangeht. Gezielt aktivierte Multiplikatoren können dabei unterstützen, das Konzept weiter zu verbreiten, oder als Vorzeigemodelle fungieren.

Schlussendlich werden die Auswirkungen – reduzierte Verkehrsemissionen, weniger Verkehrslärm und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität – allen Bürgerinnen und Bürgern zugutekommen.



11 Literaturverzeichnis

Agora Verkehrswende und Ellery Studio. (2021). *Abgefahren! Eine infografische Novelle zur Verkehrswende.*

Fehr, G., Geisseler, L., & Jäger, M. (2018). Der Mensch im Verkehr: Ein Homo Oeconomicus? Eine verhaltensökonomische Studie zu den Treibern des Mobilitätsverhaltens im Besonderen beim Einkaufsverkehr.

Ingenieurbüro Ingevost. (2022). *Verkehrserhebung zu den Fußgänger- und Radverkehrsanteilen am 29.09.2022.*

Kraftfahrt-Bundesamt. (2024). *Fahrzeugstatistik .*

Kraftfahrtbundesamt. (Stand 01. Jan 2024).

Statistisches Bundesamt. (Stand 01.01.2023).

Statistisches Bundesamt. (Stand 2022).

Trafficon. (2022). *Analyse der Potentiale zur Reduktion verkehrlicher THG-Emissionen im Landkreis München.*

Trafficon. (2022). *THG-Potentialanalyse-Tool.*

Umweltbundesamt. (02. April 2024). Von <https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/erneuerbare-energie-im-verkehr#erneuerbare-energien-im-verkehr> abgerufen

Umweltbundesamt. (Nationale Trendtabellen, Stand 03/2024). *Anteil des Verkehrs an den Treibhausgas-Emissionen in Deutschland.*



12 Anhang

12.1 Maßnahmensteckbriefe

Fahrradfreundliche Kommune werden (AGFK)		Fuß- und Radverkehr		FR 1
Maßnahmenbeschreibung				
Dem Gemeinderatsbeschluss von Oktober 2022 folgend, bewirbt sich die Gemeinde Neuried um eine Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern). Der Verein engagiert sich für mehr Radverkehr, umweltfreundliche Nahmobilität vor Ort, den Ausbau von Radwegen und die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende. Nach Antragseinreichung fand zusammen mit einer Kommission der AGFK eine eintägige Vorbereisung statt, bei der die Gemeinde Feedback zum Stand der Fahrradfreundlichkeit, entsprechende Handlungsempfehlungen und eine Empfehlung für die Aufnahme in den Verein erhielt. Bei der innerhalb von vier Jahren durchzuführenden Hauptbereisung wird festgestellt, ob die Gemeinde den Aufnahmekriterien gerecht wird. Daraufhin erfolgt die Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“, ein deutliches Qualitätsiegel, das vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr verliehen wird. Als Mitglied profitiert die Gemeinde z.B. von der angebotenen Beratung, Hilfestellung und Fortbildungen zur Radverkehrsförderung.				
Initiator / Träger Gemeinde Neuried		Zielgruppe Radfahrende		Akteure Gemeindeverwaltung (u.a. Mobilitätsmanagement, Bauamt), Radverkehrsbeauftragte, ADFC-Ortsgruppe
Handlungsschritte erfolgt: Aufnahmeantrag, Vorbereisung weitere: Umsetzung Handlungsempfehlungen, Hauptbereisung, Zertifizierung				
Zeitraumen Vorbereisung 2024, Hauptbereisung spätestens 2028		Erfolgsindikatoren / Meilensteine Erfolgreiche Vorbereisung, Aufnahme in die AGFK, Zertifizierung AGFK nach Hauptbereisung		
Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Kosten für den Aufnahmeantrag und die Vorbereisung sind gering. Der jährliche Mitgliedsbeitrag liegt für Kommunen bis 10.000 EW bei 1.250 €. Abhängig von den Handlungsempfehlungen können Kosten für Folgemaßnahmen entstehen.		Finanzierungsansatz Mitgliedsbeitrag: Haushaltsmittel Umsetzungsmaßnahmen: Fördermittel		
Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar		Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar		
Flankierende Maßnahmen -				
Bewertung				
Bedarf / Wichtigkeit	+ + +		Nutzen	+ + +
Umsetzungswahrscheinlichkeit	✓✓✓		Zeitbedarf	mittelfristig
Kosten	€ € €		Priorisierung	★★★




Fahrradstraßen einführen		Fuß- und Radverkehr		FR 2
<p>Maßnahmenbeschreibung Fahrradstraßen sind Verkehrsflächen, die dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Verkehrsarten (bis auf Elektrokleinstfahrzeuge) dürfen Fahrradstraßen nicht benutzen, außer die Nutzung wird durch Zusatzzeichen ausnahmsweise erlaubt (z. B. Anliegerverkehr). Laut StVO-Novelle von 2021 können Fahrradstraßen angeordnet werden auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr. Die bisherige Voraussetzung, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss, ist mit der Novelle entfallen.</p> <p>In Fahrradstraßen gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder behindert noch gefährdet werden. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Fahrradstraßen stellen eine wichtige Führungsform des Radverkehrs, insbesondere auf Haupttrouten des Radwegenetzes dar. Sie bündeln und beschleunigen den Radverkehr bei gleichzeitiger Beruhigung des Kfz-Verkehrs, ermöglichen komfortables Radfahren bei hoher Verkehrssicherheit und bewirken somit eine Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs.</p> <p>Fahrradstraßen können schnell eingerichtet werden. Der Bedarf aus Sicht der Bevölkerung sowie der Nutzen zur Zielerreichung sind hoch. Abhängig vom Ausmaß der baulichen Maßnahmen werden die Kosten als gering bis mittel eingeschätzt. Im Vorfeld der Anordnung einer Fahrradstraße sollten Anwohnende mit einbezogen werden. Eine Informationskampagne sollte dafür sorgen, dass alle Verkehrsteilnehmenden über die geltenden Regeln in Fahrradstraßen informiert sind.</p> <p>Als mögliche Fahrradstraßen werden zunächst der südliche Teil der Gautinger Str. und die Münchner Str. vorgeschlagen sowie ggf. der Kraillinger Weg.</p>			<p>Abbildung 1: Verkehrszeichen Fahrradstraße</p>	
Initiator / Träger Gemeinde Neuried		Zielgruppe Radfahrende		Akteure Gemeindeverwaltung (insbesondere Mobilitätsmanagement, Bauamt), Radverkehrsbeauftragte, ADFC-Ortsgruppe, ggf. übergeordnete Straßenverkehrsbehörde
Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, geeignete Straßen anhand Radverkehrsplanung identifizieren, Anwohnende einbinden und informieren, ggf. Förderung beantragen, Fahrradstraßen anordnen und ggf. baulich anpassen				
Zeitraumen Ca. 2024-2030		Erfolgsindikatoren / Meilensteine Verschiebung des Modal Split zu Gunsten Radverkehr, hohe Zufriedenheit von Radfahrenden		
Gesamtkosten und / oder Anschubkosten 11-35 € pro Meter Fahrradstraße, für südl. Teil Gautinger Str. und Münchner Str. (je ca. 700 m) werden die Kosten geschätzt auf ca. 15-50 t€		Finanzierungsansatz Sonderförderprogramm Stadt und Land, Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr		
Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar		Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar		
Flankierende Maßnahmen -				
Bewertung				
Bedarf / Wichtigkeit		+ + +		
Umsetzungswahrscheinlichkeit		✓✓✓		
Kosten		€ € €		
Nutzen		+ + +		
Zeitbedarf		mittelfristig		
Priorisierung		★★★		



Fahrradwege aus-/umbauen		Fuß- und Radverkehr		FR 3	
<p>Maßnahmenbeschreibung Die Bereitstellung sicherer, komfortabler und den Anforderungen entsprechender Radwege ist zentraler Bestandteil der Radverkehrsförderung. Nur mit einer attraktiven Radinfrastruktur können mehr Personen zum Umstieg auf das Fahrrad motiviert werden. Lücken bzw. Optimierungsbedarf in der Radinfrastruktur sollen identifiziert werden. Nach Entwicklung des jeweiligen Konzepts/Planung für den Aus-/Umbau müssen Finanzierungsmittel bereitgestellt werden. Hier kommen Förderprogramme und/oder Haushaltsmittel (Sonderförderprogramm Stadt und Land, Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr) in Frage. Entlang der Planegger und Forstenrieder Str. bedarf es einer Optimierung der getrennten bzw. gemeinsamen Fuß- und Radwege. Die aktuelle Führung als Begegnungsverkehr ist unfallanfällig und sorgt bei Radfahrenden und zu Fuß Gehenden für ein vermindertes Sicherheitsgefühl. Eine Trennung der Verkehrsteilnehmerbereiche ist anzustreben. Die notwendigen Maßnahmen werden als eher langfristig und mit erhöhtem finanziellem Aufwand eingeschätzt, sind aber für die Zielerreichung wichtig.</p>					
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Radfahrende</p>	<p>Akteure Gemeindeverwaltung (u.a. Mobilitätsmanagement, Bauamt), Radverkehrsbeauftragte, ADFC-Ortsgruppe, ggf. übergeordnete Straßenverkehrsbehörde</p>		
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Radinfrastruktur mit Optimierungsbedarf identifizieren, Optimierungskonzept erstellen und abstimmen (Öffentlichkeit, TöB), Finanzierung klären, Baumaßnahme beschließen, ausschreiben, vergeben und umsetzen</p>					
<p>Zeitraumen langfristige Maßnahme, Umsetzungsgeschwindigkeit abhängig von finanziellen Mitteln</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine hohe Sicherheit und Zufriedenheit bei Radfahrenden</p>			
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Gesamtvolumen eher hoch (> 200 t€), Einzelprojekte günstiger</p>		<p>Finanzierungsansatz Fördermittel</p>			
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>			
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>					
<p>Bewertung</p>					
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		+++	<p>Nutzen</p>		+++
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		✓✓✓	<p>Zeitbedarf</p>		langfristig
<p>Kosten</p>		€€€	<p>Priorisierung</p>		★★★



Verkehrsberuhigte Bereiche einrichten		Fuß- und Radverkehr		FR 4
<p>Maßnahmenbeschreibung Ein verkehrsberuhigter Bereich, umgangssprachlich oft fälschlicherweise als „Spielstraße“ bezeichnet, ist eine Straße oder Verkehrsfläche, auf der Fahrzeuge nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen. Zu Fuß Gehende und Fahrzeuge sind gleichberechtigt. Fußverkehr ist auf der gesamten Straßenbreite erlaubt und darf nicht durch Fahrzeugverkehr gefährdet oder behindert werden. Spielende Kinder sind überall erlaubt. Zu Fuß Gehende müssen aber Platz machen, wenn ein Fahrzeug passieren möchte. Das Parken ist nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Verkehrsberuhigte Zonen können die Aufenthaltsqualität fördern. Der Verkehrslärm wird reduziert, die Verkehrssicherheit erhöht. Eine optische und physische Abgrenzung zur Fahrbahn kann durch eine leicht erhöhte Pflasterzeile („Homburger Kante“) erreicht werden. Es soll geprüft werden, ob in der Gemeinde Neuried weiteres sinnvolles Potential besteht zur Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen. Radrouten müssen dabei berücksichtigt werden. Geeignet wären Wohngebieten mit schmalen Straßenquerschnitt.</p>			 <p>Abbildung 2: Verkehrszeichen verkehrsberuhigter Bereich</p>	
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Anwohnende</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung (u.a. Mobilitätsmanagement, Bauamt), ggf. Planungsbüro</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Bereiche mit sinnvollem Potential zur Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen identifizieren in Abstimmung mit Anwohnenden, Auftrag ggf. vergeben an ein Planungsbüro, verkehrsberuhigte Bereiche ausweisen Bei Baumaßnahmen: Baumaßnahme beschließen, ausschreiben, vergeben und umsetzen</p>				
<p>Zeitraumen mittelfristig, ca. 2025-2032</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine höhere Aufenthaltsqualität, weniger Verkehrslärm, hohe Verkehrssicherheit</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten gering (< 50 t€) bei Baumaßnahmen: mittel (50 – 200 t€)</p>		<p>Finanzierungsansatz Fördermittel, Haushaltsmittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>Nutzen</p>		
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>Zeitbedarf</p>		
<p>Kosten</p>		<p>Priorisierung</p>		



Gehwege aus-/umbauen		Fuß- und Radverkehr		FR 5
<p>Maßnahmenbeschreibung Die Bereitstellung anforderungskonformer Gehwege ist wichtig, um zu Fuß Gehenden sowie radfahrenden Kindern eine sichere und komfortable Fortbewegung zu ermöglichen. In der Gemeinde existieren Gehwege, die z.B. aufgrund von starker Neigung oder unzureichender Breite nicht uneingeschränkt benutzt werden können. Gehwege mit Optimierungsbedarf sollen identifiziert werden. Anschließend soll geprüft werden, ob und wie diese Bereiche verbessert werden können, z.B. durch Ertüchtigung oder Auflösung in einen verkehrsberuhigten Bereich oder gehwegfreien Shared Space. Besonderes Augenmerk soll auf die Anforderungen vulnerabler Personengruppen und die Barrierefreiheit gelegt werden. Lücken im Fußwegenetz sollen geschlossen werden. Nach Entwicklung des jeweiligen Konzepts/Planung für den Aus-/Umbau müssen Finanzierungsmittel bereitgestellt werden. Hier kommen Haushaltsmittel und/oder Förderprogramme in Frage. Als Bedarfsfälle wurden bereits identifiziert: Franz-Schuster Str., Alte Forsenrieder Str., Bichlmaierstr.</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe zu Fuß Gehende, vulnerable Personengruppen</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung (u.a. Mobilitätsmanagement, Bauamt, Straßenverkehrsbehörde), ggf. zuständige Baulastträger, ggf. Planungsbüro</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Gehwege mit Optimierungsbedarf identifizieren, Lücken im Fußwegenetz identifizieren, Baumaßnahmen planen, Abstimmung mit Anwohnenden und TöB, Finanzierung sicherstellen, Baumaßnahme aus-schreiben, vergeben und umsetzen</p>				
<p>Zeitraumen mittelfristig, ca. 2025-2032</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine höhere Aufenthaltsqualität, weniger Verkehrslärm, hohe Verkehrssicherheit</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten mittel (50 – 200 t€)</p>		<p>Finanzierungsansatz Fördermittel, Haushaltsmittel, Finanzierung durch Baulast-träger</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>+ + +</p>		
<p>Nutzen</p>		<p>+ + +</p>		
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>✓✓✓</p>		
<p>Zeitbedarf</p>		<p>mittelfristig</p>		
<p>Kosten</p>		<p>€ € €</p>		
<p>Priorisierung</p>		<p>★★★</p>		

Abbildung 22: Schmalere und geneigte Gehweg in der Gemeinde Neuried



Verbesserung der Ampelschaltungen zugunsten Rad- und Fußverkehr		Fuß- und Radverkehr		FR 6
<p>Maßnahmenbeschreibung</p> <p>Lange Wartezeiten an Ampelübergängen für Radfahrende und zu Fuß Gehende führen zu einer Abnahme der Attraktivität/Akzeptanz oder sogar zu einer Missachtung und damit zu einem steigenden Sicherheitsrisiko. Ampelschaltungen sollen wo möglich eine schnelle Fortbewegung per Fuß/Rad ermöglichen.</p> <p>Die Ansprechzeiten der Lichtsignalanlagen in Neuried sollen überprüft und wenn möglich für den Fuß-/Radverkehr optimiert werden. Möglicherweise ist, wo nicht bereits vorhanden, die Definition einer maximalen Wartedauer und eine entsprechende Anpassung der Schaltung sinnvoll.</p> <p>Aufgrund von hohem Kreuzungsverkehr sollten vor allem die Ampelanlagen an folgenden Übergängen überprüft werden: Planegger-/Forstenrieder Str./M4, Bedarfsampel Mangfallstr./Planegger Str., Zugspitzstr./M4, Am Haderner Winkel/Planegger Str. Insbesondere der Übergang Am Haderner Winkel/Planegger Str. ist bedeutend, da hier Radfahrende aus Richtung Planegg die Straße überqueren müssen, um weiter Richtung Ortsmitte zu fahren.</p> <p>Die Maßnahme ist kostengünstig. An allen betroffenen Stellen sind Absprachen mit dem zuständigen Bauasträger (Staatl. Bauamt Freising) notwendig, die trotz bisheriger, unzureichender Reaktion des staatl. Bauamts fortgeführt werden sollen.</p> <p>Der Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs sollte berücksichtigt werden.</p>		 <p>Abbildung 3: Ampelanlage an der Planegger Str., Einmündung Am Haderner Winkel</p>		
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>	<p>Zielgruppe Radfahrende, zu Fuß Gehende, vulnerable Personengruppen</p>	<p>Akteure Gemeindeverwaltung (u.a. Mobilitätsmanagement, Bauamt, Straßenverkehrsbehörde), ggf. zuständige Bauasträger (Staatl. Bauamt Freising)</p>		
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Ansprechzeiten der Lichtsignalanlagen überprüfen, Hinweis an Bauasträger die Ansprechzeiten in Hinblick auf kurze Wartedauer für Fuß-/Radverkehr zu optimieren</p>				
<p>Zeitraumen mittelfristig, ca. 2025-2032</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine höhere Zufriedenheit von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, höhere Akzeptanz, geringeres Verkehrsrisiko</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten gering (< 50 t€)</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>+++</p>	<p>Nutzen</p>	
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>✓✓✓</p>	<p>Zeitbedarf</p>	
<p>Kosten</p>		<p>€€€</p>	<p>Priorisierung</p>	
			<p>★★★</p>	




Sichtbarkeit der einzelnen Verkehrsteilnehmerbereiche erhöhen/ Verkehrsbereiche mit Gefährdungspotential identifizieren und entschärfen		Fuß- und Radverkehr		FR 7
<p>Maßnahmenbeschreibung Unübersichtliche Verkehrsbereiche und Engstellen bergen ein erhöhtes Gefahrenpotential. Durch z.B. überwachende Hecken weichen zu Fuß Gehende vom Gehweg auf die Straße aus. An schlecht einsehbaren Bereichen steigt das Risiko für Begegnungsunfälle. Die Gemeinde Neuried soll in regelmäßigen Abständen potentielle Gefährdungsbereiche (z.B. unübersichtliche Bereiche, Engstellen) identifizieren und Maßnahmen für eine Entschärfung einleiten. Z.B. kann eine Anordnung zur Entfernung von Büschen/Hecken erfolgen. In bestimmten Situationen können auch signalwirksamen Markierungen oder Piktogramme sinnvoll sein. Am Haderner Weg sollte eine attraktive und sichere Alternative zu dem bestehenden, im Winter nicht räum- und streubaren Kiesweg (Fußweg, Fahrrad frei) entwickelt werden. Für die Überquerung der M4 wird aufgrund gemeinsamer Nutzung durch Fuß- und Radverkehr bei eingeschränkter Sicht durch Gefälle und Kurvenführung eine Markierung oder ein Piktogramm vorgeschlagen, das auf die Situation hinweist. Im Bereich Ortsmitte Süd/verkehrsberuhigter Geschäftsbereich wäre eine bessere Sichtbarkeit für schwächere Verkehrsteilnehmende im Umfeld der Kfz-Parkplätze wünschenswert. Als Möglichkeiten zur Identifizierung von gefährlichen Stellen können die Durchführung von regelmäßigen Radverkehrsschauen (Maßnahme Nr. FR 17) und die Rückmeldung aus der Bürgerschaft dienen.</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Radfahrende, zu Fuß Gehende, schwächere Verkehrsteilnehmende</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung (u.a. Mobilitätsmanagement, Bauamt, Straßenverkehrsbehörde)</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Bereiche mit unzureichender Übersicht oder Gefahrenpotential identifizieren, Möglichkeiten zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Verkehrsteilnehmerbereichen erarbeiten, Finanzierung und Machbarkeit prüfen, Maßnahmen umsetzen</p>				
<p>Zeitraumen Eine Prüfung von unübersichtlichen Bereichen sowie Aufbringung von Markierungen/Piktogrammen kann kurzfristig umgesetzt werden.</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine höhere Verkehrssicherheit, konfliktärmeres Miteinander</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten niedrig (< 50 t€)</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel, Fördermittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen FR 17 (Regelmäßige Radverkehrsschauen durchführen)</p>				
<p>Bewertung</p>				
Bedarf / Wichtigkeit	+++	Nutzen	+++	
Umsetzungswahrscheinlichkeit	✓✓✓	Zeitbedarf	kurzfristig	
Kosten	€€€	Priorisierung	★★★	



Querungshilfen einrichten		Fuß- und Radverkehr		FR 8
<p>Maßnahmenbeschreibung Barrierefreie Querungshilfen/Querungsanlagen erhöhen die Sicherheit bei der Überquerung von Straßen. Sie erleichtern insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen eine Überquerung und ermöglichen das Erreichen von Zielen auf kürzeren Wegen. Die Gemeinde soll die Einrichtung weiterer Querungshilfen vorantreiben. Bedarf wird primär an der stark befahrenen St 2344 (Planegger/Forstenrieder Str.) gesehen. Querungshilfen sollen bei der Überplanung des Bereichs im Zuge des Lärmaktionsplans mit eingeplant werden. Als weitere Bedarfsfälle sind zu prüfen: Gautinger Str. Bereich Ortsmitte Süd/verkehrsberuhigter Geschäftsbe- reich, Gewerbegebiet</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe zu Fuß Gehende, mobilitätseingeschränkte Personen</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung (u.a. Bauamt, Straßenverkehrsbehörde, Mobilitätsmanagement), St 2344: zuständiger Bau- lastträger (staatl. Bauamt Freising)</p>
<p>Handlungsschritte St 2344</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erfolgt: GR-Beschluss des Lärmaktionsplans, Stellen für Querungsanlagen identifiziert, Planungsentwurf erstellt und aktualisiert - Weitere: Abstimmung mit TöB, Absprache mit zuständigem Baulastträger zu Kostenübernahme, Erprobungsumsetzung, Evaluierung, Ausschreibung und Vergabe, Umsetzung Prüfung weiterer Bedarfsfälle. Bei Bedarf: Planung, Finanzierung, Umsetzung				
<p>Zeitraumen langfristig, ca. 2025-2035</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine höhere Verkehrssicherheit, höhere Zufriedenheit von zu Fuß Gehenden und mobilitätseingeschränkten Personen</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten mittel (50 – 200 t€, Erprobung), hoch (> 200 t€, Umsetzung)</p>		<p>Finanzierungsansatz St 2344: Finanzierung/Kostenübernahme durch Baulastträger weiterer Bedarf: Haushaltsmittel oder Fördermittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		+++	<p>Nutzen</p>	
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		✓✓✓	<p>Zeitbedarf</p>	
<p>Kosten</p>		€€€	<p>Priorisierung</p>	
			★★★	



Anpassung des Bike-Sharing Angebots in der Gemeinde		Fuß- und Radverkehr		FR 9
<p>Maßnahmenbeschreibung Die Gemeinde Neuried bietet seit 2018 ein Mietradsystem über die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) an. Aktuell gibt es sieben über das Gemeindegebiet verteilte Leih-Stationen. Das MVG-Mietradsystem wird Anfang 2025 auslaufen. Derzeit laufen Abstimmungsprozesse für die neue Ausschreibung inkl. Ausstattung und Verteilung innerhalb der Gemeinden mit dem Landratsamt, MVG und MVV. Die Gemeinde soll dafür sorgen, dass das Angebot bedarfsgerecht und mit guter Qualität weitergeführt wird.</p>				
				
<p>Abbildung 24: MVG-Leihradstation am Sportpark in Neuried</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Personen, die das Leihradsystem bereits in Anspruch nehmen oder in Zukunft in Anspruch nehmen wollen</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung, LRA München</p>
<p>Handlungsschritte Erfolgt: Unterzeichnung Zweckvereinbarung zum Regionalen Bikesharing, Ausschreibung Weitere: Beauftragung</p>				
<p>Zeitraumen langfristig, ca. 2025-2035</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine höhere Verkehrssicherheit, höhere Zufriedenheit von zu Fuß Gehenden und mobilitätseingeschränkten Personen</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten mittel (50 – 200 t€) bisherige Kosten ca. 24 t€/a bei 50 % Finanzierung durch den Landkreis (d.h. ca. 12 t€/a für die Gemeinde)</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel, Landkreis</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen ÖA 7 (Mobilitätsstationen/Mikromobilität)</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>+++</p>		<p>Nutzen</p>
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>✓✓✓</p>		<p>Zeitbedarf</p>
<p>Kosten</p>		<p>€€€</p>		<p>Priorisierung</p>
				<p>★★★</p>



Einbeziehung des Rad- und Fußverkehrs in Siedlungs- und Raumordnungspolitik		Fuß- und Radverkehr		FR 10	
<p>Maßnahmenbeschreibung Die Gemeinde Neuried hat sich bis 2035 eine Verdopplung des Fuß- und Radverkehrsanteils zum Ziel gesetzt. Um das Ziel zu erreichen, muss eine entsprechende Infrastruktur Anreize schaffen, damit mehr Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Zudem muss die Infrastruktur auf den Mehrbedarf ausgelegt werden. Es ist somit notwendig, dass der Rad- und Fußverkehr in die Siedlungs- und Raumordnungspolitik einbezogen wird.</p>					
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Rad-/Fußverkehr</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung (v.a. Bauamt), ggf. Planungsbüros, ggf. Interessensvertretungen (ADFC), Radverkehrsbeauftragte, Seniorenbeauftragte, Beauftragte für Menschen mit Behinderung</p>	
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, bei Erstellung/Aktualisierung von Rahmen-/Flächennutzungs- oder Bebauungsplänen: Einbeziehung fuß- und radverkehrsspezifischer Aspekte, die sich aus der Fuß- und Radnetzplanung ergeben, bei Ausschreibung von Planungsleistungen (spezifische Schwerpunkte auf Rad-/Fußverkehr), Beauftragung, Einbeziehung oben genannter Akteure bei der Planentwicklung</p>					
<p>Zeitraumen Maßnahme kann sofort umgesetzt werden</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Modal Split Fuß/Rad steigt, höhere Zufriedenheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden</p>			
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Spezifische Kosten fallen an, wenn im Rahmen des normalen Planungsprozesses zusätzliche fuß-/radspezifische Planungen/Gutachten nötig werden sollten</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel oder Fördermittel</p>			
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>			
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>					
<p>Bewertung</p>					
Bedarf / Wichtigkeit		+++	Nutzen		+++
Umsetzungswahrscheinlichkeit		✓✓✓	Zeitbedarf		kurzfristig
Kosten		€€€	Priorisierung		★★★



Lasten-Pedelec-Verleihsystem		Fuß- und Radverkehr		FR 11
<p>Maßnahmenbeschreibung Lastenfahrräder, insbesondere mit unterstützendem Elektromotor (Lasten-Pedelec), stellen im Vergleich zum Kleintransporter oder Pkw eine kostengünstigere und umweltschonendere Transportmöglichkeit dar. Sie ermöglichen bspw. den Transport von schweren oder sperrigen Lasten und die Mitnahme von Kindern. Die alternative Nutzung eines Lasten-Pedelec verringert den MIV und damit THG-Emissionen. Eine gute Versorgung mit alternativen Fortbewegungsmitteln wie z.B. Lasten-Pedelecs kann die Abschaffung von privaten Pkws fördern. Die Gemeinde Neuried soll deshalb die Möglichkeit schaffen, Lasten-Pedelecs im Rahmen eines Verleihsystems zu nutzen. Wenn möglich, soll der Verleih kostenlos oder gegen eine geringe Gebühr möglich sein.</p>				
				
<p>Abbildung 25: Beispiel für ein E-Lastenrad-Sharing. © GREEN CITY E.V.</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Menschen mit aktuellem oder zukünftigem Bedarf für ein Transportmittel</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Angebote einholen, Finanzierung klären, Räder anschaffen, Stellplätze festlegen, Ausleihbedingungen festlegen. Bei Leihsystem über Anbieter: GR-Beschluss des IMK, Anbietersuche, Verhandlungen mit Anbieter, Zusage erteilen, Stellplätze festlegen, zusätzlich Landkreis-Ausschreibung Bike-Sharing (FR 10) berücksichtigen</p>				
<p>Zeitraumen kurzfristig</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Modal Split Fuß/Rad steigt, höhere Zufriedenheit der Bürgerschaft mit dem Mobilitätsangebot in der Gemeinde</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Bei Selbstbeschaffung von Rädern: niedrig (ca. 18 t€ Lasten-Pedelec mit Station, Anschaffung/Errichtung) Bei Leihsystem über Anbieter: niedrig</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel oder Fördermittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen FR 15 (Einrichtung Fahrrad-Service-Punkt im Gemeindegebiet)</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>Nutzen</p>		
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>Zeitbedarf</p>		
<p>Kosten</p>		<p>Priorisierung</p>		
<p>+++</p>		<p>+++</p>		
<p>✓✓✓</p>		<p>kurzfristig</p>		
<p>€ € €</p>		<p>★★★</p>		



Einhaltung aktueller Richtlinien für Infrastruktur-Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr (Bestand, Neubauten, Reparaturen)		Fuß- und Radverkehr		FR 12
<p>Maßnahmenbeschreibung Bei baulichen Maßnahmen (Neubau, Ausbau etc.) an Fuß- und Radverkehrsanlagen soll die Gemeinde die aktuellen Richtlinien beachten und einhalten. Dazu gehören z.B. die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.). Die Gemeinde soll sicherstellen, dass die Regelwerke bekannt und Auftragsbestandteil bei Ausschreibungen sind. Für Neubauten sollen die Richtlinien bereits bei der Planung, bei Baumaßnahmen am Bestand soweit baulich und finanziell möglich, berücksichtigt werden. Die Maßnahme ist kurzfristig implementierbar. In Bezug auf die Ertüchtigung bestehender Infrastruktur sinkt durch voraussichtlich hohe Kosten die Umsetzungswahrscheinlichkeit.</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Radfahrende, zu Fuß Gehende</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung (v.a. Bauamt), Dienstleistungsunternehmen (z.B. Planungsbüros)</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, interne Prüfung, ob aktuelle Richtlinien bekannt und vorhanden sind, Aufnahme in Muster-Leistungsbeschreibung für Ausschreibungen</p>				
<p>Zeitraumen kurzfristig implementierbar Baumaßnahmen: langfristig</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Modal Split Fuß/Rad steigt, höhere Zufriedenheit und gesteigertes subjektives Sicherheitsgefühl von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Keine direkten Kosten. Folgekosten bei konkreten Baumaßnahmen.</p>		<p>Finanzierungsansatz -</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>+++</p>		<p>Nutzen</p> <p>+++</p>
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>✓✓✓</p>		<p>Zeitbedarf</p> <p>kurzfristig</p>
<p>Kosten</p>		<p>€€€</p>		<p>Priorisierung</p> <p>★★★</p>



Maßnahmenbeschreibung

Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen stellen wichtige Ziele für eine große Personengruppe dar und sind deshalb mobilitäts- und verkehrstechnisch besonders relevant. Sie müssen für Kinder gut und sicher erreichbar sein. Die Gemeinde soll sich für die Etablierung und Stärkung eines „schulischen Mobilitätsmanagements“ einsetzen. Im Folgenden werden dazu mehrere Maßnahmen vorgeschlagen.

- a) Schulwegplan für die Grundschüler (zu Fuß, mit Roller, Fahrrad und/oder Bus)
Ein Schulwegplan stellt sichere Wege für Schülerinnen und Schüler in die Schule dar und weist auf wichtige verkehrskritische Stellen hin. Das Landratsamt München hat zusammen mit den Gemeinden, Schulen und örtlichen Polizeiinspektionen Schulwegpläne für alle Landkreisgemeinden erstellt (<https://www.landkreis-muenchen.de/themen/schule-bildung-beruf/schulwegplaene-der-grundschulen/>). Es wird empfohlen, den Schulwegplan an das reale Mobilitätsverhalten der Schulkinder anzupassen und weitere Fortbewegungsarten (Roller, Fahrrad, Bus) zu berücksichtigen. Die Schulkinder sollen sich auf ihren Wegen sicher fühlen und sie gerne benutzen. Zur Abfrage des realen Mobilitätsverhaltens könnten die Kinder bspw. ihren individuellen Schulweg auf Karten einzeichnen und ihr Fortbewegungsmittel nennen.

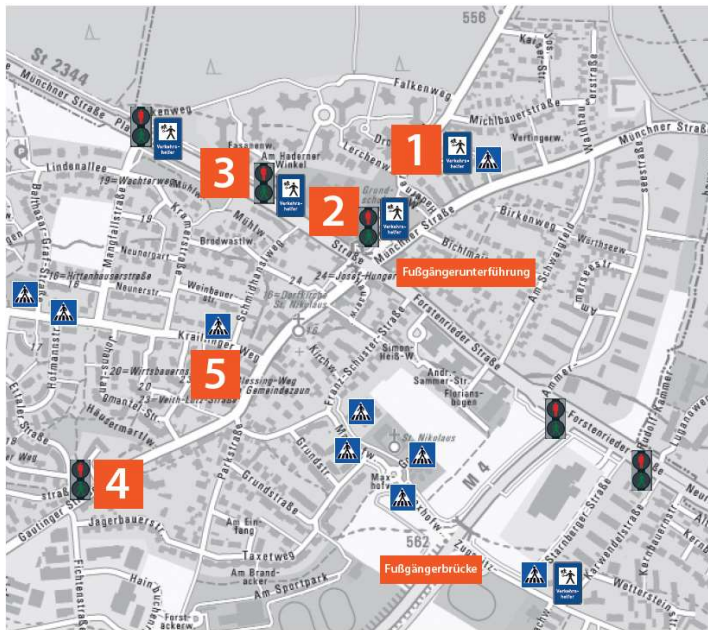


Abbildung 26: Schulwegeplan Gemeinde Neuried 2023/24

- b) Verkehrs-/Mobilitätsziehung in Kindergärten und Schulen integrieren bzw. stärken
Durch Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in Kindergärten und Schulen sollen Kinder lernen, sich selbstständig, eigenverantwortlich und sicher auf dem Weg zum Kindergarten, zur Schule und in der Freizeit zu bewegen und die Anforderungen im Straßenverkehr zu bewältigen. Ein soziales und umweltbewusstes Verhalten im Verkehr soll trainiert werden. Insbesondere die Mobilitätsziehung soll verstärkt werden.
Die Gemeinde soll auf die gemeindeeigenen Kindergärten und die Grundschule einwirken, entsprechende Programme anzubieten. Wenn möglich, sollten auch die Personen, die die Kinder im Alltag im Verkehr begleiten (z.B. Eltern, Großeltern) eingebunden werden.
- c) Schulweghelferinnen und -helfer unterstützen und das Angebot erweitern
Schulweghelferinnen und -helfer stehen zu Schulzeiten an stark befahrenen Verkehrsknotenpunkten und helfen den Schulkindern, sicher die Straße zu überqueren. Ein sicherer Schulweg ist ein wichtiger Faktor dafür, dass Eltern ihre Kinder den Weg allein bewältigen lassen. Sogenannte „Eltern-Taxis“ können damit vermieden werden.
Da regelmäßig zum Schuljahreswechsel Schulweghelferinnen und -helfer aufhören, werden stetig neue Freiwillige für dieses wichtige Ehrenamt gesucht. Wenn möglich soll das Angebot (zeitlich, personell, Standorte) erweitert werden.



Die Gemeinde soll im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Anwerbung neuer Schulweghelfer und -helferinnen bestmöglich unterstützen, z.B. durch Werbung auf der Gemeinde-Homepage und in der Presse.

d) „Bus mit Füßen“

Ein „Bus mit Füßen“ ist eine Gruppe aus fünf bis acht Schülerinnen und Schüler, die gemeinsam den Schulweg zurücklegen. Dabei werden sie von einem Elternteil begleitet, das die einzelnen „Fahrgäste“ auf einer festgelegten Route an ihren „Haltestellen“ einsammelt und sicher in die Schule bringt. Sobald die Kinder selbstbewusst und sicher genug sind, um ihren Schulweg zurücklegen, können sie den Bus auch ohne elterliche Begleitung fortführen. Die Kinder lernen auf diese Weise spielerisch die Verkehrsregeln und das richtige Verhalten im Straßenverkehr. Durch weniger „Eltern-Taxis“ werden THG-Emissionen vermieden und die Verkehrssicherheit erhöht.



Die Gemeinde Neuried soll das Projekt bekanntmachen und anschieben.

<https://www.wir-bewegen.bayern.de/projektliste/detailansicht/bus-mit-fuessen-die-organisierte-schulwegbegleitung>


<https://muenchenunterwegs.de/angebote/bus-mit-fuessen>

Initiator / Träger Gemeinde Neuried	Zielgruppe (Grundschul-)kinder, Eltern	Akteure Gemeinde (Verkehrsamt, Fachbereichsleitung Kindertagesstätten, Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement), Grundschulleitung, Kindergartenleitungen, örtliche Polizeidienststelle, Schulweghelfende, Eltern, Elternbeirat, Lehrkräfte	
Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK			
<ul style="list-style-type: none"> a) Elternbeirat und Schulleitung ansprechen, das reale Mobilitätsverhalten zu thematisieren, Aktualisierung des Schulwegplans nach Absprache mit lokaler Verkehrsbehörde und Polizei, Information des LRA München b) Kindergartenleitungen und Grundschulleitung ansprechen, Verkehrserziehung und Mobilitätserziehung anzubieten und zu stärken c) Grundschulleitung anbieten, bei der Anwerbung von neuen Schulweghelfern zu unterstützen d) Projekt bei Grundschulleitung bekannt machen 			
Zeitraumen kurzfristig		Erfolgsindikatoren / Meilensteine Höheres Sicherheitsgefühl, weniger „Eltern-Taxis“, damit weniger Verkehr/Emissionen	
Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Keine bis geringe Kosten (z.B. für Werbung)		Finanzierungsansatz Haushaltsmittel	
Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar		Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar	
Flankierende Maßnahmen -			
Bewertung			
Bedarf / Wichtigkeit	+++	Nutzen	+++
Umsetzungswahrscheinlichkeit	✓✓✓	Zeitbedarf	kurzfristig
Kosten	€€€	Priorisierung	★★★



Erneuerung und Erweiterung der Fahrradabstellanlagen		Fuß- und Radverkehr		FR 14
<p>Maßnahmenbeschreibung Zur Förderung einer fahrradfreundlichen Kultur und zur Erreichung eines deutlichen Anstiegs der Rad-Nutzungshäufigkeit ist ein ausreichend dimensioniertes Angebot an Fahrradabstellanlagen erforderlich. Die Gemeinde soll das Angebot an öffentlichen Abstellanlagen bedarfsgerecht erweitern. Bestehende Vorderradhalter („Felgenkiller“) sollen sukzessive ersetzt werden durch Fahrradständer, die das gleichzeitige Ansperrern von Rahmen und Laufrad am Ständer ermöglichen (Anlehnbügel oder kombinierte Vorderrad-Rahmenhalter). Die Abstellanlagen sollen gut auffindbar, leicht erreichbar, nahe am Ziel und möglichst überdacht sein.</p>				
				
<p>Abbildung 27: Überdachte Radabstellanlage am Rathaus Neuried</p>		<p>Abbildung 28: "Felgenkiller" am Friedhof Neuried</p>		
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Radfahrende</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung (Bauamt, Mobilitätsmanagement), Einbeziehung Radverkehrsbeauftragte</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Bestandsaufnahme von öffentlichen Fahrradabstellanlagen, Finanzierung klären, Vorderradhalter ersetzen, Anlagen bei Bedarf erweitern</p>				
<p>Zeitraumen kurzfristig (≤ 3 a)</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Modal Split für Radverkehr steigt, Motivation zur Nutzung von/ Bereitschaft für Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel steigt</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Ca. 9 t€ pro Anlage</p>		<p>Finanzierungsansatz Förderprogramm „Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs“, Haushaltsmittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		+++	<p>Nutzen</p>	
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		✓✓✓	<p>Zeitbedarf</p>	
<p>Kosten</p>		€€€	<p>Priorisierung</p>	
			★★★	



Einrichtung Fahrrad-Service-Punkt im Gemeindegebiet		Fuß- und Radverkehr		FR 15
<p>Maßnahmenbeschreibung Ein Fahrrad-Service-Punkt (Reparaturstation) bietet die Möglichkeit für kleinere Reparaturen am Rad. Üblicherweise werden gängige Werkzeuge und eine Luftpumpe angeboten. Ein Fahrrad-Service-Punkt ist eine sinnvolle Maßnahme zur Förderung einer fahrradfreundlichen Kultur und eines Anstiegs der Rad-Nutzungshäufigkeit. Die Gemeinde soll die Einrichtung mind. eines Fahrrad-Service-Punkts veranlassen. Die Station soll gut erreichbar und auffindbar sowie gegen Vandalismus gesichert sein. Die Kombination mit einer Fahrradabstellanlage, einer Fahrrad-Leihstation oder einer Mobilitätsstation kann sinnvoll sein. Um der steigenden Anzahl von Elektrofahrrädern gerecht zu werden, ist ein adäquates Angebot an E-Bike Ladestationen notwendig. Ein gutes Ladenetz erhöht zudem die Motivation, mehr Wege mit dem E-Bike anstatt des Pkws zurückzulegen. Die zusätzliche Ausrüstung der Station mit einer Lademöglichkeit für E-Bikes soll geprüft werden. Die Gemeinde soll Lademöglichkeiten für E-Bikes schaffen. Als Standorte werden die Ortsmitte und der Sportpark vorgeschlagen. Eine mögliche Kombination mit E-(Lasten-)Bike-Sharing soll geprüft werden.</p>			 <p>Abbildung 4: Fahrrad-Reparaturstation in der Nachbargemeinde Gräfelfing © Carsten Schmitz</p>	
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Radfahrende</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung (Bauamt unter Einbeziehung Mobilitätsmanagement, Radverkehrsbeauftragte)</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Ausstattung und Standort Fahrrad-Service-Punkt festlegen, Angebote einholen, Beschaffung, Errichtung</p>				
<p>Zeitrahmen kurzfristig (≤ 3 a)</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Modal Split für Radverkehr steigt, Motivation zur Nutzung von/ Bereitschaft für Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel steigt</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Reparaturstation ca. 7 t€</p>		<p>Finanzierungsansatz Förderprogramm „Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs“, Haushaltsmittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen ÖA 7 (Mobilitätsstationen/Mikromobilität), FR 11 (Lasten-Pedelec-Verleihsystem)</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>+++</p>		<p>Nutzen</p>
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>✓✓✓</p>		<p>Zeitbedarf</p>
<p>Kosten</p>		<p>€€€</p>		<p>Priorisierung</p>
				<p>★★★</p>



Wegweisende Beschilderung instand halten und ggf. aktualisieren		Fuß- und Radverkehr		FR 16
<p>Maßnahmenbeschreibung</p> <p>Die wegweisende Beschilderung für Radfahrende gibt Ziele, Richtungen und Entfernungen an. Sie ist eine wichtige Orientierungshilfe, insbesondere für Ortsfremde.</p> <p>Die Gemeinde soll dafür sorgen, dass die wegweisende Beschilderung instandgehalten wird. Die Beschilderung soll regelmäßig geprüft und bei Bedarf erneuert oder gereinigt werden, um die Lesbarkeit sicherzustellen. Die Beschilderung soll den aktuellen Gegebenheiten entsprechen und bei Bedarf aktualisiert werden.</p> <p>Der Landkreis München hat ebenfalls eine wegweisende Beschilderung für den Radverkehr im Landkreis erstellt. Diese soll sinnvoll mit der bestehenden Wegweisung kombiniert werden</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Radfahrende</p>	<p>Akteure Gemeindeverwaltung (Verkehrsbehörde, Bauamt/Bauhof, Mobilitätsmanagement), Radverkehrsbeauftragte, ADFC-Ortsgruppe</p>	
<p>Handlungsschritte</p> <p>GR-Beschluss des IMK, regelmäßige Kontrollfahrten (Übernahme durch ADFC abklären), bei Bedarf Anweisung an Bauhof zu Reinigung/Instandsetzung, Absprache Verkehrsbehörde mit LRA München zu neuer wegweisender Beschilderung</p>				
<p>Zeitraumen kurzfristig (≤ 3 a)</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Steigerung des Radverkehrsanteils überregional</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Die Kosten für Wartung und Unterhalt sind gering</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>+++</p>	<p>Nutzen</p>	
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>✓✓✓</p>	<p>Zeitbedarf</p>	
<p>Kosten</p>		<p>€€€</p>	<p>Priorisierung</p>	
			<p>★★★</p>	




Regelmäßige Radverkehrsschauen durchführen		Fuß- und Radverkehr		FR 17
<p>Maßnahmenbeschreibung In Verkehrsschauen, die mit dem Rad durchgeführt werden (Radverkehrsschauen) kann bewusst die Perspektive von Radfahrenden eingenommen werden. Dadurch können Stellen mit Handlungsbedarf aus Sicht von schwächeren Verkehrsteilnehmenden besser identifiziert werden. Regelmäßige Radverkehrsschauen helfen somit bei der kontinuierlichen Verbesserung der Fuß- und Rad-Infrastruktur, -Freundlichkeit und Sicherheit. Die Gemeinde soll regelmäßige Radverkehrsschauen durchführen und bei identifiziertem Handlungsbedarf entsprechende Maßnahmen einleiten. Die Gemeinde soll hierbei unterstützt werden von den Radverkehrsbeauftragten, ggf. auch Ortsfremden.</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Radfahrende, schwächere/vulnerable Verkehrsteilnehmende</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung (Verkehrsbehörde, Mobilitätsmanagement), Radverkehrsbeauftragte, ggf.: ADFC-Ortsgruppe, Polizei, Seniorenbeauftragte, Beauftragte für Menschen mit Behinderung</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Plan erstellen für regelmäßige Radverkehrsschauen (Intervall, Teilnehmende), Radverkehrsschau durchführen, ggf. weitere Maßnahmen ergreifen</p>				
<p>Zeitraumen Kontinuierlich, z.B. 1x/a</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Verbesserung der Fuß-/Rad-Infrastruktur und Sicherheit</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Kosten fallen ggf. durch Folgemaßnahmen aus der Radverkehrsschau an</p>		<p>Finanzierungsansatz Für Folgekosten: Fördermittel, Haushaltsmittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>Nutzen</p>		
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>Zeitbedarf</p>		
<p>Kosten</p>		<p>Priorisierung</p>		
<p>+++</p>		<p>+++</p>		
<p>✓✓✓</p>		<p>kurzfristig</p>		
<p>€€€</p>		<p>★★★</p>		



Fahrradabstellsatzung einführen		Fuß- und Radverkehr		FR 18
<p>Maßnahmenbeschreibung Eine Fahrradabstellsatzung ermöglicht der Gemeinde eine Regelung z.B. zu Anzahl, Größe und Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen im Gemeindegebiet, auch im Bereich bereits bestehender Bebauungspläne. Für neu zu errichtende Gebäude und Anlagen, sowie bei wesentlichen baulichen Änderungen oder Nutzungsänderungen können Vorgaben getroffen werden, um sicherzustellen, dass auch auf privaten Baugrundstücken eine ausreichende Anzahl Fahrradstellplätze zur Verfügung steht. Eine Fahrradabstellsatzung ist ein wichtiges Mittel zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit. Bisher werden Fahrradstellplätze nur in Bebauungsplänen von Neubausiedlungen eingefordert. Die Gemeinde Neuried soll eine Fahrradabstellsatzung erlassen, die auch den Bestand von Mehrfamilienhäusern betrifft.</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Bauantragstellende, Eigentümer von Bestandsgebäuden</p>		<p>Akteure Gemeinderat, Gemeindeverwaltung</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Entwurf Satzung durch Verwaltung ggf. mit Fachbüro, Beratung und Verabschiedung im Bau- und Umweltausschuss und GR</p>				
<p>Zeitraumen kurzfristig</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Verbesserung der Rad-Infrastruktur</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten gering (Personalaufwand, ggf. fachliche Beratung)</p>		<p>Finanzierungsansatz laufender Haushalt</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>Nutzen</p>		
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>Zeitbedarf</p>		
<p>Kosten</p>		<p>Priorisierung</p>		
<p>+++</p>		<p>+++</p>		
<p>✓✓✓</p>		<p>kurzfristig</p>		
<p>€€€</p>		<p>★★★</p>		



Gehwegparken verhindern		Fuß- und Radverkehr		FR 19
<p>Maßnahmenbeschreibung Das Parken auf Gehwegen, auch nur mit zwei Rädern, ist laut Straßenverkehrsordnung verboten. Dennoch gibt es in Neuried Bereiche, in denen das Parken von Kfz auf dem Gehweg vermehrt stattfindet (z.B. Buchendorfer Str.). Durch die auf den Gehwegen parkenden Fahrzeuge wird die Gehwegbreite teilweise so verringert, dass Menschen mit Kinderwägen oder Rollstühlen den Gehweg nicht uneingeschränkt benutzen können. Auch für radfahrende Kinder, die den Gehweg bis zum achten Lebensjahr verwenden müssen, ergeben sich durch das Gehwegparken gefährliche Engstellen. Die Situation wird teilweise durch überhängende Büsche und Hecken noch verschärft. Wenn aufgrund der eingeschränkten Passierbarkeit Menschen auf die Straße wechseln müssen, entstehen unnötige Gefahrensituationen. Zur Verbesserung der Sicherheit soll sich die Gemeinde Neuried dafür einsetzen, dass das Parken auf Gehwegen verhindert wird. Maßnahmen im Rahmen eines Parkraummanagements (MI 2) können unterstützend wirken. Ebenso verstärkte Verkehrskontrollen (MI 4).</p>				
<p><i>Abbildung 31: Verringerte Gehwegbreite durch parkende Pkw in der Buchendorfer Str.</i></p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>	<p>Zielgruppe Gehweg-Benutzende, Fahrzeughalter</p>	<p>Akteure Gemeindeverwaltung (Verkehrsbehörde), Polizei, Dienstleister für Verkehrsüberwachung</p>		
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Absprache mit Dienstleister für Verkehrsüberwachung und Polizei, ggf. direkte Ansprache von Anwohnenden</p>				
<p>Zeitraumen kurzfristig</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Verbesserung der Sicherheit</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Kosten für Verkehrsüberwachung</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen MI 2 (Parkraummanagement), MI 4 (Verkehrskontrollen verstärken)</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		+++	<p>Nutzen</p>	
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		✓✓✓	<p>Zeitbedarf</p>	
<p>Kosten</p>		€€€	<p>Priorisierung</p>	
			★★★	



Radverkehrsnetzplanung fertigstellen		Fuß- und Radverkehr		FR 20
Maßnahmenbeschreibung Als Grundlage für Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehr ist eine Radverkehrsnetzplanung sehr hilfreich. Zentraler Bestandteil ist eine Übersicht der Haupt- und Nebenrouten des bestehenden sowie des zukünftigen gewünschten Radwegenetzes. Die bereits existierenden Netzplanungen sollen zu einer Gesamt-Radverkehrsnetzplanung vereinigt werden.				
Initiator / Träger Gemeinde Neuried		Zielgruppe Radfahrende		Akteure Gemeindeverwaltung (Bauamt, Mobilitätsmanagement), ggf. Planungsbüro
Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Beauftragung eines Planungsbüros, die bestehenden Radverkehrsnetzpläne zu einem Gesamtplan zu vereinigen				
Zeitraumen kurzfristig		Erfolgsindikatoren / Meilensteine Verbesserung der Rad-Infrastruktur		
Gesamtkosten und / oder Anschubkosten gering		Finanzierungsansatz Haushaltsmittel		
Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar		Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar		
Flankierende Maßnahmen -				
Bewertung				
Bedarf / Wichtigkeit		+++	Nutzen	
Umsetzungswahrscheinlichkeit		✓✓✓	Zeitbedarf	
Kosten		€€€	Priorisierung	
			★★★	



Carsharing in Neuried einführen		ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote		ÖA 1
<p>Maßnahmenbeschreibung Carsharing ermöglicht die Nutzung eines „geteilten“ Autos. Nutzende benötigen somit kein eigenes Auto und können sich Kosten für Anschaffung und Unterhalt sparen. Fahrzeuge werden effizienter genutzt und Ressourcen gespart. Carsharing kann zudem zur Substitution privater Pkws und damit zu mehr Raum durch frei gewordene Flächen führen. Carsharing-Modelle haben sich bereits in anderen Städten und Gemeinden (z.B. München, Planegg) bewährt und werden gut angenommen. Die Gemeinde Neuried hat Anfang 2024 ein Carsharing-Angebot eingeführt. Das Angebot ist stationsungebunden ("free-floating"), d.h. die Carsharing-Fahrzeuge stehen innerhalb eines definierten Geschäftsgebiets zur Verfügung und können über das Smartphone geortet und gemietet werden. Die Gemeinde soll mit dem Anbieter Vereinbarungen zur bedarfsgerechten Anpassung des Geschäftsgebiets treffen, so dass die Fahrzeuge möglichst breit verfügbar sind, ohne den Parkdruck zu stark zu erhöhen.</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Personen mit aktuellem oder zukünftigem Bedarf an Sharing-Fahrzeugen</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung, Carsharing-Anbieter</p>
<p>Handlungsschritte erfolgt: Car-Sharing eingeführt weitere: Vereinbarungen mit dem Anbieter zur bedarfsgerechten Anpassung des Geschäftsgebiets treffen</p>				
<p>Zeitraumen kurzfristig</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Akzeptanz/Zufriedenheit mit dem Mobilitätsangebot</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten keine</p>		<p>Finanzierungsansatz -</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) Ja, durch erwarteten Ersatz von Privat-Pkw durch Car-Sharing-Fahrzeuge und Veränderung im Modal Split</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) Ja, durch erwarteten Ersatz von Privat-Pkw durch Car-Sharing-Fahrzeuge und Veränderung im Modal Split</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>Nutzen</p>		
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>Zeitbedarf</p>		
<p>Kosten</p>		<p>Priorisierung</p>		
<p>+++</p>		<p>+++</p>		
<p>✓✓✓</p>		<p>kurzfristig</p>		
<p>€€€</p>		<p>★★★</p>		




Bedarfsverkehr (On-Demand-Services) ermöglichen		ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote		ÖA 2
<p>Maßnahmenbeschreibung Ein Bedarfsverkehr ist als ergänzendes Mobilitätsangebot insbesondere in ÖPNV-unterversorgten Gebieten oder zu Tagesrandzeiten mit keinem/geringem ÖPNV-Angebot interessant. Bedarf besteht in Neuried im Bereich Alpspitzring/Zugspitzstr. Ein Einsatz von regulären 12-m-Bussen ist aufgrund baulicher Gegebenheiten in diesem Bereich nicht möglich. Die Gemeinde soll die Einführung eines Bedarfsverkehrs (On-Demand-Service) ermöglichen. Zunächst soll die Gemeinde ÖPNV-Mobilitätslücken identifizieren und Bedarf beim Landkreis München anmelden (Stichwort: Nahverkehrsplanung). Zudem soll eine regelmäßige Abstimmung mit dem Landkreis bzgl. des Pilot-Projekts „FLEX“ stattfinden, das nach der Testphase in zwei Pilotgebieten in sechs Gemeinden auf den gesamten Landkreis ausgeweitet werden soll. Denkbar wäre auch die Unterstützung bei der Einführung von Bürgerbussen bzw. ehrenamtlichen Fahrdiensten. Allerdings wird diese Option als eher schwierig angesehen, weil dadurch die ehrenamtlichen Kapazitäten stark beansprucht werden würden.</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>	<p>Zielgruppe Personen mit Mobilitätsbedarf in ÖPNV-unterversorgten Gebieten/zu Tagesrandzeiten, mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen</p>	<p>Akteure Gemeindeverwaltung (Mobilitätsmanagement), LRA München</p>		
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, ÖPNV-Mobilitätslücken identifizieren, Versorgungsbedarf beim Landkreis München anmelden, regelmäßige Information zum FLEX On-Demand-Service einholen, FLEX-Einführung in Neuried ermöglichen</p>				
<p>Zeitraumen mittelfristig</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Bessere Mobilitätsversorgung, Zufriedenheit mit dem Mobilitätsangebot</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Finanzierung „FLEX“ noch unklar, Bürgerbus gering bei niedriger Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>Finanzierungsansatz Landkreis, evtl. Gegenfinanzierung über Kompensation von schwach ausgelasteten Buslinien</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar Einsparungen durch Ersatz von Einzel-Pkw-Fahrten durch Pooling-Fahrten</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar Einsparungen durch Ersatz von Einzel-Pkw-Fahrten durch Pooling-Fahrten</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		+++	<p>Nutzen</p>	
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		✓✓✓	<p>Zeitbedarf</p>	
<p>Kosten</p>		€€€	<p>Priorisierung</p>	
			★★★	

Abbildung 32: On-Demand-System FLEX im Lkr. München, © Claus Schunk



Umstellung auf Busse mit alternativen Antrieben		ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote		ÖA 3
<p>Maßnahmenbeschreibung Die Umstellung der Linienbusse auf alternative, THG-neutrale Antriebe ist eine wichtige Maßnahme zur Erreichung der THG-Neutralität im Verkehrssektor. Das Ziel der MVG ist ein vollständig elektrischer Betrieb des Busnetzes bis 2035. Die Zuständigkeit für die Umstellung der Linienbusse auf alternative Antriebe liegt nicht in der Verantwortung der Gemeinde. Aufgabenträger für die im Landkreis verkehrenden MVV-Regionalbusse ist der Landkreis München. Die Gemeinde soll dennoch die Umstellung der Linienbusse im Rahmen ihrer Möglichkeiten bestmöglich unterstützen, z.B. durch den Ausbau der für Elektrobusse benötigten Ladeinfrastruktur.</p>				
				
<p>Abbildung 33: E-Bus-Haltestelle Hainbuchenring der Linie 261 mit Ladestation</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe alle Einwohnenden</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung, LRA München, MVV, Bauamt</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Koordination mit LRA München/MVV zum zeitlichen Ablauf der Linienbus-Elektrifizierung Bei Aufbau von E-Ladestation: Finanzierung klären, Baumaßnahme ausschreiben, beauftragen, E-Ladestation errichten erfolgt: Umstellung der Linie 261 auf E-Bus inkl. Errichtung E-Ladestation</p>				
<p>Zeitraumen langfristig (bis 2035)</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine reduzierte THG-Emissionen</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten hohe Kosten durch Errichtung von Bus-Ladestationen (Hainbuchenring: Ladestation und Bau ca. 250 t€)</p>		<p>Finanzierungsansatz Kostenträger ist der Landkreis (Kofinanzierung über Fördermittel)</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>+ + +</p>		<p>Nutzen</p>
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>✓✓✓</p>		<p>+ + +</p>
<p>Kosten</p>		<p>€ € € (Lkr.)</p>		<p>Zeitbedarf</p>
				<p>langfristig</p>
				<p>Priorisierung</p>
				<p>★★★</p>



Aufwertung der Haltestellen		ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote		ÖA 4
<p>Maßnahmenbeschreibung</p> <p>Um die Nutzung des ÖPNV für alle Personengruppen attraktiv zu gestalten, sollten auch Bushaltestellen entsprechend ausgestattet sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreiheit ist notwendig für die uneingeschränkte Nutzung vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen (Menschen mit Rollstuhl, Menschen mit Seh-/Hörbeeinträchtigung) - Überdachung und Sitzgelegenheiten bieten Schutz vor Witterung und Ruhemöglichkeit insbesondere für Menschen, die nicht gut zu Fuß sind oder mehr Pausen benötigen - gut sichtbarer Stadtplan erleichtert die Orientierung - DFI (digitales oder dynamisches Fahrgastinformationssystem) stellt Informationen zu den angebotenen Fahrten dar (z.B. Ankunft-/Abfahrtszeiten, Fahrpläne und Fahrplanänderungen) - Beleuchtung sorgt für ein höheres Sicherheitsgefühl - Die Bereitstellung einer Müllentsorgungsmöglichkeit sorgt für saubere Haltestellen. <p>Die Gemeinde Neuried soll im Rahmen ihrer Möglichkeiten für eine Aufwertung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet sorgen. Primärer Bedarf besteht an den Knotenpunkten und höher frequentierten Haltestellen (z.B. Ortsmitte).</p>				
				
<p><i>Abbildung 5: Barrierefrei umgebaute Bushaltestelle in der Neurieder Ortsmitte</i></p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe ÖPNV-Nutzende</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung, Bauamt</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Haushaltsmittel für Umbau bereitstellen, Auftrag ausschreiben, beauftragen</p>				
<p>Zeitraumen mittelfristig, abhängig vom finanziellen Spielraum der Gemeinde, Umbau kann nur sukzessive erfolgen</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, Veränderung des Modal Split zu mehr Umweltverbund</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten barrierefreier Umbau einer Haltestelle ca. 50-100 t€, Gesamtkosten hoch</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		<p>+++</p>		
<p>Nutzen</p>		<p>+++</p>		
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>✓✓✓</p>		
<p>Zeitbedarf</p>		<p>mittelfristig</p>		
<p>Kosten</p>		<p>€€€</p>		
<p>Priorisierung</p>		<p>★★★</p>		



Bevorrechtigung des ÖPNV im Verkehrsraum		ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote		ÖA 5
<p>Maßnahmenbeschreibung Durch eine Bevorrechtigung des ÖPNV im Verkehrsraum (z.B. Busspur, Ampelschaltung, Durchfahrtserlaubnis) und der damit verbundenen Steigerung der Pünktlichkeit und Verlässlichkeit kann ein Anreiz zur gewünschten, erhöhten Nutzung des ÖPNV erreicht werden. Die Gemeinde soll prüfen, auf welchen Strecken eine Bevorrechtigung des ÖPNV (Linienbusse) durch z.B. Einführung einer Busspur, auf den Bus angepasste Ampelschaltung oder Durchfahrtserlaubnis möglich und zielführend ist und nachfolgend ggf. weiterführende Maßnahmen einleiten. Die Möglichkeit einer Bevorrechtigung des ÖPNV soll bei der Überplanung der St 2344 (Planegger/Neurieder Str.) berücksichtigt werden.</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe ÖPNV-Nutzende</p>		<p>Akteure Gemeinde (Bauamt), Baulastträger (staatliches Bauamt Freising), Landkreis München, MVG, ggf. Planungsbüro</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Prüfung für Möglichkeiten zur Bevorrechtigung des ÖPNV im Verkehrsraum durchführen bzw. an ein Planungsbüro vergeben, ggf. Folgemaßnahmen bewerten und einleiten für St 2344: Maßnahme adressieren bei Planungsbüro für Lärmaktionsplanung</p>				
<p>Zeitraumen kurzfristig</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, Veränderung des Modal Split zu mehr Umweltverbund</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten geringe Kosten für Prüfung/Planungen</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		+++	<p>Nutzen</p>	
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		✓✓✓	<p>Zeitbedarf</p>	
<p>Kosten</p>		€€€	<p>Priorisierung</p>	
			★★★	



Vergünstigter ÖPNV innerhalb des Ortes (Neuried-Ticket) für Senioren und Menschen mit Behinderung		ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote		ÖA 6	
<p>Maßnahmenbeschreibung Als eine Möglichkeit zur Verbesserung der Infrastruktur für ältere Menschen und für Menschen mit Behinderung wird die Einführung einer Vergünstigung für den ÖPNV innerhalb Neurieds für Senioren und Menschen mit Behinderung gesehen. Ein entsprechendes Ticket könnte im Rathaus ausgegeben werden. Die Nutzung wird jedoch als eher gering eingeschätzt. Grundsätzlich ist die potentielle Einführung abhängig von den vorhandenen finanziellen Mitteln der Gemeinde.</p>					
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Senioren und Menschen mit Behinderung</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung, Gemeinderat, Seniorenbeauftragte, Beauftragte für Menschen mit Behinderung</p>	
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Prüfung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, Abstimmung mit Seniorenbeauftragtem, Beauftragtem für Menschen mit Behinderung, Ticketkonzept entwickeln, Ticket ausgeben</p>					
<p>Zeitraumen kurzfristig</p>			<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, Veränderung des Modal Split zu mehr Umweltverbund</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Gering (abhängig von Höhe der Vergünstigung)</p>			<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>			<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>					
<p>Bewertung</p>					
Bedarf / Wichtigkeit		+++		Nutzen +++	
Umsetzungswahrscheinlichkeit		✓✓✓		Zeitbedarf kurzfristig	
Kosten		€€€		Priorisierung ★★★	



Mobilitätsstationen/Mikromobilität	ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote	ÖA 7
<p>Maßnahmenbeschreibung</p> <p>Mobilitätsstationen/Mobilitätspunkte bündeln und verknüpfen unterschiedliche Mobilitätsangebote und erleichtern intermodale Wegeketten. Eine Mobilitätsstation kann z.B. verschiedene Sharing-Angebote vereinen und in der Nähe zu einer Bus-Haltestelle platziert sein, um einen leichten intermodalen Umstieg zu ermöglichen. Eine Mobilitätsstation kann auch kombiniert werden mit weiteren Service-Angeboten wie z.B. einer Fahrrad-Reparaturstation.</p> <p>Mittlerweile erfreuen sich Mikromobilitätsfahrzeuge wachsender Beliebtheit und werden häufig als Sharing-Modell angewendet. Mikromobilitätsfahrzeuge sind kleine Fahrzeuge mit niedriger Geschwindigkeit (< 25 km/h), häufig mit Elektroantrieb, die für kurze Strecken (wenige km) geeignet sind und leicht in dicht besiedelten Gebieten bewegt werden können. Dazu gehören z.B. E-Scooter, Segways und E-Bikes. Insbesondere E-Scooter sind ein beliebter Mikromobilitätstrend und werden bereits verwendet. Sie können eine sinnvolle Ergänzung im Mobilitätsangebot darstellen z.B. „für die letzte Meile“ oder in Bereichen ohne ausreichende ÖPNV-Anbindung oder zu Zeiten ohne ÖPNV-Angebot. Mikromobilitätsfahrzeuge können ebenfalls sinnvoll in Mobilitätsstationen integriert werden.</p> <p>Die Gemeinde soll bei der Mobilitätsplanung Mikromobilitätsangebote berücksichtigen und ihre Nutzung fördern. Die Gemeinde soll die Einrichtung von Mobilitätsstationen im Gemeindegebiet vorantreiben. Ggf. durch Vergabe an ein Planungsbüro sollen geeignete Orte (z.B. bereits bestehende Bike-Sharing-Stationen) und ein attraktives Angebot identifiziert und realisiert werden.</p> <p>Damit abgestellte E-Scooter andere Verkehrsteilnehmende nicht behindern oder gefährden, sollen Regelungen in einer Sondernutzungserlaubnis festgelegt werden. Z.B. können das Abstellen in ausgewiesenen Abstellbereichen festgelegt und Regelungen für die Betreiberfirma zur Korrektur falsch abgestellter Fahrzeuge getroffen werden.</p> <p>Das Ziel sollte ein breites und attraktives Mobilitätsangebot bei gleichzeitigem konfliktfreiem Miteinander sein.</p>  <p>Abbildung 35: Beispiel eines Mobilitätspunkts in München Quelle: https://muenchenunterwegs.de/news/sharing-mehr-carsharing-mehr-leihraeder-mehr-mobilitaetspunkte, Foto: LHM, MOR</p>		
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>	<p>Zielgruppe Personen mit Bedarf an öffentlichen Mobilitätsangeboten</p>	<p>Akteure Gemeindeverwaltung (Bauamt, Mobilitätsmanagement), ggf. Planungsbüro</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbieter für Sharing-Modelle kontaktieren, Mobilitätsstation planen (ggf. Vergabe an Planungsbüro), Baumaßnahme zur Errichtung der Mobilitätsstation ausschreiben, beauftragen, ausführen, alternativ: bestehende Bike-Sharing-Stationen erweitern (Markierungen, Abstellbereiche) - E-Scooter Sondernutzungserlaubnis entwerfen und in den GR einbringen, GR-Beschluss, Sondernutzungserlaubnis erlassen 		



Zeitraumen kurzfristig	Erfolgsindikatoren / Meilensteine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, Veränderung des Modal Split zu mehr Umweltverbund, hohe Zufriedenheit mit Mobilitätsangebot		
Gesamtkosten und / oder Anschubkosten abhängig vom Umfang der Mobilitätsstation, aber eher niedrig	Finanzierungsansatz Fördermittel, Haushaltsmittel		
Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar	Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar		
Flankierende Maßnahmen FR 15 (Einrichtung Fahrrad-Service-Punkt im Gemeindegebiet)			
Bewertung			
Bedarf / Wichtigkeit	+++	Nutzen	+++
Umsetzungswahrscheinlichkeit	✓✓✓	Zeitbedarf	kurzfristig
Kosten	€€€	Priorisierung	★★★



Angebotsoptimierung ÖPNV (Takte und Linienführung) inkl. S-/U-Bahn/Bus Anschlüsse		ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote		ÖA 8
<p>Maßnahmenbeschreibung Ein attraktives ÖPNV-Angebot ist entscheidend, um mehr Menschen zu einem Umstieg von MIV auf ÖPNV zu bewegen. Sowohl die Taktung als auch die Linienführung muss bedarfsgerecht ausgelegt sein. Bei Umstiegen von S-/U-Bahn/Bus sollte wenn möglich die Taktung aufeinander abgestimmt sein. Änderungswünsche können in den Nahverkehrsplan für den Landkreis München eingebracht werden. Der Nahverkehrsplan wird alle fünf Jahre fortgeschrieben (letzte Version von 2020). Im Rahmen eines Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens werden Inhalte und Ergebnisse mit den betroffenen Städten und Gemeinden abgestimmt. Die Gemeinde Neuried soll Defizite bei Taktung, Haltestellenabdeckung und Linienführung identifizieren, dem zuständigen Aufgabenträger (Landkreis München) zur Berücksichtigung im Nahverkehrsplan melden und Möglichkeiten zur Optimierung aktiv verfolgen. Die Gemeinde soll zudem die Maßnahmen aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2020 im Rahmen ihrer Möglichkeiten bestmöglich unterstützen (z.B. Einführung On-Demand-Service, Ausbau E-Bus-Ladestation).</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe aktuelle und zukünftige ÖPNV-Nutzende</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung, LRA München, MVV</p>
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Defizite bei Taktung, Haltestellenabdeckung und Linienführung identifizieren, dem zuständigen Aufgabenträger (Landkreis München) melden, Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren Nahverkehrsplan</p>				
<p>Zeitraumen langfristig</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, Veränderung des Modal Split zu mehr Umweltverbund, hohe Zufriedenheit mit Mobilitätsangebot</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten für Identifizierung von Optimierungsbedarf: niedrig bei eigener Streckenübernahme: hoch</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel, Finanzierung über den Landkreis</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		+++	<p>Nutzen</p>	
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		✓✓✓	<p>Zeitbedarf</p>	
<p>Kosten</p>		€€€	<p>Priorisierung</p>	
			★★★	



Fahrradmitnahme Bus für überregionale Fahrten (Anhänger)		ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote		ÖA 9	
<p>Maßnahmenbeschreibung Die Möglichkeit einer Fahrradmitnahme per Bus auf überregionalen Fahrten würde den Aktionsradius von Radfahrenden deutlich erhöhen. Auf diese Weise könnten Ausflüge/Touren mit dem eigenen Rad unternommen werden, da die Distanz zum Einstieg in die Tour mit dem Bus überwunden werden kann. Testweise sind im Spessart Busse mit selbstständig nutzbare Heckträgern im Einsatz. Auch eine Option mit Bus-Fahrradanhänger wäre denkbar. Die Gemeinde soll zusammen mit dem ADFC und den Radverkehrsbeauftragten eruieren, ob überregionale Buslinien, die über Neuried verkehren, für eine Fahrradmitnahme in Betracht kämen.</p>					
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Radfahrende</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung, Landkreis München, ADFC, Radverkehrsbeauftragte</p>	
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Absprache mit ADFC und Radverkehrsbeauftragten zur Prüfung der Machbarkeit</p>					
<p>Zeitraumen eher langfristig, da Busse umgerüstet werden müssten</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, Veränderung des Modal Split zu mehr Umweltverbund, hohe Zufriedenheit mit Mobilitätsangebot</p>			
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Machbarkeitsprüfung: niedrig Umrüstung von Bussen: hoch (Zuständigkeit Landkreis), dadurch geringere Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel, Finanzierung über den Landkreis</p>			
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>			
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>					
<p>Bewertung</p>					
Bedarf / Wichtigkeit		+++		Nutzen	+++
Umsetzungswahrscheinlichkeit		✓✓✓		Zeitbedarf	langfristig
Kosten		€€€		Priorisierung	★★★



Maßnahmen zur Pkw-Verkehrlenkung		Motorisierter Individualverkehr		MI 1	
<p>Maßnahmenbeschreibung Erklärte Ziele des Mobilitätskonzepts sind, die Mobilität umweltfreundlich und sozial zu gestalten, die Sicherheit für Fuß- und Radverkehr zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Zur Zielerreichung sollen die aktive Mobilität gefördert, ihr Anteil erhöht und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Umnutzung von Verkehrsflächen erreicht werden. Ein wichtiger Hebel dafür sind Maßnahmen zur Kfz-Verkehrlenkung wie z.B. Durchfahrtsverbote/-Beschränkungen, Einbahnstraßenregelungen, abbiegende Vorfahrtsstraßen. Der MIV soll aus Nebenstraßen herausgehalten und auf die Hauptverkehrsrouten (St 2344, M4) verlagert werden. Da verkehrlenkende Maßnahmen Wechselwirkungen im komplexen Verkehrsgeschehen verursachen, sollte eine belastbare Grundlage für eine Entscheidungsfindung geschaffen werden (z.B. Verkehrsflussmodellierung etc.). Die Gemeinde soll mit hoher Priorität, unter Zuhilfenahme verkehrsplanerischer Fachexpertise, zielführende Maßnahmen zur Kfz-Verkehrlenkung identifizieren und umsetzen. Da insbesondere im Bereich Ortsmitte eine höhere Aufenthaltsqualität erreicht werden soll, bietet sich der Bereich Münchner Str. (südlicher Bereich) zur näheren Betrachtung an. Liefer- und Wirtschaftsverkehr soll bei den Planungen berücksichtigt werden. Weiterhin wird vorgeschlagen, die Möglichkeit des zweispurigen Abbiegens, von München kommend auf die M4 zu prüfen.</p>					
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe alle Verkehrsteilnehmenden</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung, verkehrsplanerische Fachexpertise (Verkehrsplanungsbüro), Baulastträger, TöB, Gemeinderat, Öffentlichkeit (Anwohnende)</p>	
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Verkehrsplanungsbüro beauftragen, Planungen abstimmen (Öffentlichkeit, TöB), Finanzierung klären, Maßnahmen beschließen und umsetzen. Bauliche Maßnahmen ausschreiben, vergeben und umsetzen.</p>					
<p>Zeitraumen langfristig</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsgefühls</p>			
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten bei Baumaßnahmen eher hoch</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel, Förderprogramme</p>			
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>			
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>					
<p>Bewertung</p>					
Bedarf / Wichtigkeit		+++	Nutzen		+++
Umsetzungswahrscheinlichkeit		✓✓✓	Zeitbedarf		langfristig
Kosten		€€€	Priorisierung		★★★



Parkraummanagement		Motorisierter Individualverkehr		MI 2
<p>Maßnahmenbeschreibung</p> <p>Parkraummanagement bezeichnet die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung durch bauliche, organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen. Es stellt einen wesentlichen Baustein im integrierten Mobilitätskonzept dar und hat ein hohes Potential zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, z.B. können Parkraummanagement-Maßnahmen eine Verlagerung zur Nutzung nachhaltigerer Verkehrsarten befördern. Gleichzeitig bietet es eine Möglichkeit, auf den zunehmenden Parkdruck und -verlagerung durch Nachverdichtung insbesondere in der benachbarten Landeshauptstadt zu reagieren.</p> <p>Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden folgende Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einführung eines Parkraummanagements vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bevorzugung schaffen für Anwohnerparken, Besucherparken, Parken von Pflegekräften, Liefer- und Wirtschaftsverkehr - Parkraumbewirtschaftung (z.B. Parkautomat, zeitl. Begrenzung) auch zur Stärkung der Erreichbarkeit des lokalen Gewerbes - gemeindliche Stellplatzsatzung festlegen - Pkw-Stellplätze in Parkhaus/Tiefgarage oder separaten Parkplätzen zentralisieren - Lösung für Wohnmobile und Anhänger - mehr Parkplätze für Menschen mit Behinderung aber auch ausreichende Parkplätze an zentralen Punkten <p>Die Maßnahme wird als sehr relevant betrachtet.</p> <p>Als Ortsbereiche mit primärem Handlungsbedarf wurden vorgeschlagen: Ammerseestr., Gautinger Str., Ortsmitte, Münchner Str., Haderner Winkel</p> <p>Die Gemeinde Neuried soll die Erarbeitung eines Parkraummanagementkonzepts veranlassen.</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe alle Verkehrsteilnehmenden</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung, Planungsbüro, Gemeinderat, Öffentlichkeit (Anwohnende)</p>
<p>Handlungsschritte</p> <p>GR-Beschluss des IMK, Planungsbüro mit Erstellung eines Parkraummanagementkonzepts beauftragen, Planungen mit Anwohnenden und TöB abstimmen, Finanzierung klären, Konzept beschließen und umsetzen</p>				
<p>Zeitraumen mittelfristig</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Motivation zur Nutzung von alternativen Fortbewegungsmöglichkeiten steigt</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten Kosten zur Konzepterstellung, Öffentlichkeitsarbeit, ggf. Baumaßnahmen Hinweis: es können Einnahmen durch Parkraumbewirtschaftung entstehen</p>		<p>Finanzierungsansatz Haushaltsmittel</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		+++	<p>Nutzen</p>	
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		✓✓✓	<p>Zeitbedarf</p>	
<p>Kosten</p>		€€€	<p>Priorisierung</p>	
			★★★	




Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung einrichten		Motorisierter Individualverkehr		MI 3
<p>Maßnahmenbeschreibung Durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung kann die Aufenthaltsqualität gefördert werden. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen führen zu einer Verminderung des Verkehrslärms bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit. Konkret wird eine Verkehrsberuhigung im Rahmen des Lärmaktionsplans an der St 2344 (Planegger/Forstenrieder Str.) vorgeschlagen. In diesem Zuge sollte auch eine Reduzierung der Fahrspuren sowie der Einsatz von lärmminderndem Fahrbahnbelag in Betracht gezogen werden. Dazu ist ein umfassendes Konzept für den Umbau der St 2344 notwendig. Die Durchlässigkeit für Einsatzfahrzeuge muss gewährleistet bleiben. Testphasen sollen überprüfen, ob sich das Konzept bewährt.</p>				
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Anwohnende, Verkehrsteilnehmende auf der St 2344</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung (u.a. Mobilitätsmanagement, Bauamt, Straßenverkehrsbehörde), zuständige Baulastträger, Planungsbüro</p>
<p>Handlungsschritte Erfolgt: GR-Beschluss des Lärmaktionsplans, Bereiche zur Verkehrsberuhigung an St 2344 identifiziert, Planungsentwurf erstellt und aktualisiert Weitere: Abstimmung mit TöB, Absprache mit zuständigem Baulastträger zu Kostenübernahme, Erprobungsumsetzung, Evaluierung, Ausschreibung und Vergabe, Umsetzung</p>				
<p>Zeitraumen mittelfristig, ca. 2025-2032</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine höhere Aufenthaltsqualität, weniger Verkehrslärm, hohe Verkehrssicherheit</p>		
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten mittel (50 – 200 t€, Erprobung), hoch (> 200 t€, Umsetzung)</p>		<p>Finanzierungsansatz Fördermittel, Haushaltsmittel, Finanzierung/Kostenübernahme durch Baulastträger</p>		
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>				
<p>Bewertung</p>				
<p>Bedarf / Wichtigkeit</p>		+++	<p>Nutzen</p>	
<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit</p>		✓✓✓	<p>Zeitbedarf</p>	
<p>Kosten</p>		€€€	<p>Priorisierung</p>	
			★★★	




Verkehrskontrollen verstärken		Motorisierter Individualverkehr	MI 4
Maßnahmenbeschreibung Verkehrskontrollen sollen dafür sorgen, dass die geltenden Verkehrsregeln und -vorschriften eingehalten werden. Die Zuständigkeit für Verkehrskontrollen ist vertraglich an ein Dienstleistungsunternehmen vergeben. Die Gemeinde soll mit dem Dienstleister klären, ob an neuralgischen Punkten, an denen verstärkt Verstöße zu beobachten sind, die Kontrollen verstärkt werden können. Die Kontrollen sollen sich explizit auch auf den Parkraum beziehen. Zudem soll eine Abstimmung mit der zuständigen Polizeidienststelle erfolgen.			
Initiator / Träger Gemeinde Neuried	Zielgruppe alle Verkehrsteilnehmenden	Akteure Gemeindeverwaltung, Dienstleister für Verkehrsüberwachung, Polizei	
Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Abstimmungen mit dem Dienstleistungsunternehmen für Verkehrskontrollen und der Polizei, Bereitstellung von finanziellen Mitteln für die (verstärkte) Verkehrskontrolle, Kontrollen durchführen, Wirkung beobachten und ggf. nachsteuern			
Zeitraumen 2025/2026 (Abstimmungen mit dem Dienstleistungsunternehmen für Verkehrskontrollen und der Polizei sind kurzfristig durchführbar)		Erfolgsindikatoren / Meilensteine höhere Verkehrssicherheit	
Gesamtkosten und / oder Anschubkosten niedrig		Finanzierungsansatz Haushaltsmittel	
Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar		Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar	
Flankierende Maßnahmen FR 19 (Gehwegparken verhindern)			
Bewertung			
Bedarf / Wichtigkeit	+ + +	Nutzen	+ + +
Umsetzungswahrscheinlichkeit	✓✓✓	Zeitbedarf	kurzfristig
Kosten	€ € €	Priorisierung	★★★



Erweiterung der öffentlichen Ladeinfrastruktur		Motorisierter Individualverkehr		MI 5
<p>Maßnahmenbeschreibung Eine gute Ladeinfrastruktur fördert den Umstieg zur E-Mobilität. Bei der Planung einer bedarfsgerechten Versorgung mit Ladesäulen sollten neben privaten E-Fahrzeugen auch E-Carsharing-Fahrzeuge mitgedacht werden. Um Anreize für den Umstieg zur E-Mobilität zu erleichtern, soll die Gemeinde Neuried die öffentliche Ladeinfrastruktur erweitern. Neben normalen Ladesäulen soll auch die Errichtung von Schnellladesäulen in Betracht gezogen werden.</p>				
		<i>Abbildung 36: E-Ladestation in Neuried</i>		
Initiator / Träger Gemeinde Neuried	Zielgruppe E-Fahrzeug-Nutzende	Akteure Gemeindeverwaltung, Anbieter/Betreiber für Ladesäulen		
Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Bedarf ermitteln, geeignete Stellplätze identifizieren, Anbieter/Betreiber für Ladesäulen ermitteln und beauftragen				
Zeitraumen erster Ausbauschnitt kurzfristig umsetzbar (2025/2026), Gesamtausbau bis 2045		Erfolgsindikatoren / Meilensteine E-Fahrzeuganteil steigt		
Gesamtkosten und / oder Anschubkosten hoch		Finanzierungsansatz Aufbaukosten über Förderung und Haushalt Betriebskosten über beauftragten Betreiber		
Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) ca. 4.500 MWh/a		Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) ca. 1.500 t/a		
Flankierende Maßnahmen -				
Bewertung				
Bedarf / Wichtigkeit	+++	Nutzen	+++	
Umsetzungswahrscheinlichkeit	✓✓✓	Zeitbedarf	langfristig	
Kosten	€€€	Priorisierung	★★★	



Mitfahrbänke		Motorisierter Individualverkehr	MI 6
<p>Maßnahmenbeschreibung Mitfahrbänke sind Sitzbänke im öffentlichen Raum, auf denen Personen platznehmen können, die auf eine spontane Mitfahrgelegenheit warten. Sie können mit einem Richtungsanzeiger mit ausklappbaren, beliebigen Zielorten ausgestattet sein. So können Vorbeifahrende Menschen, die in dieselbe Richtung wollen, mitnehmen. Mitfahrbänke können das soziale Miteinander fördern und bieten eine umweltfreundliche, günstige Mobilitätsalternative. Zur Etablierung sollten auch Punkte wie Sicherheit (z.B. Registrierung und Kenntlichmachung von Mitnehmenden/Mitfahrenden) oder eine Einbindung in eine Mitfahr-App beachtet werden. Die Gemeinde soll den Bedarf von Mitfahrbänken in der Bevölkerung ermitteln und bei Bedarf die Errichtung anstoßen.</p>			
			
<p>Abbildung 37: Mitfahrbank in der Nachbargemeinde Gauting</p>			
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>	<p>Zielgruppe Personen ohne eigenen Pkw oder Führerschein</p>	<p>Akteure Gemeindeverwaltung, Bürgermeister, Öffentlichkeitsarbeit, ggf. gemeinnützige Initiativen, Seniorenbeirat</p>	
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, Bedarf ermitteln, Kooperation mit gemeinnütziger Initiative anstoßen, Unterstützung mit Öffentlichkeitsarbeit</p>			
<p>Zeitraumen kurzfristig (0-3 a)</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Zufriedenheit mit Mobilitätsangebot steigt</p>	
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten niedrig (ca. 1.000 € pro Bank)</p>		<p>Finanzierungsansatz Initiativen, Spenden, Haushaltsmittel</p>	
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>	
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>			
<p>Bewertung</p>			
Bedarf / Wichtigkeit	+++	Nutzen	+++
Umsetzungswahrscheinlichkeit	✓✓✓	Zeitbedarf	kurzfristig
Kosten	€€€	Priorisierung	★★★



Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität		Übergeordnete Maßnahmen	ÜM 1
<p>Maßnahmenbeschreibung</p> <p>Aktive Mobilität wird besonders durch hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gefördert. In Anbetracht des fortschreitenden Klimawandels und der damit verbundenen häufigeren Hitzeperioden gewinnen Konzepte zur Klimaanpassung an Bedeutung. Um aktive Mobilität auch bei stärkerer Hitzebelastung zu ermöglichen, müssen schattige, begrünte und komfortable Sitz- und Aufenthaltsbereiche vorhanden sein, sowie Wege möglichst auf natürliche Weise beschattet werden. Eine ausreichende Flüssigkeitsaufnahme ist in diesen Zeiten besonders wichtig. Trinkwasserspender bzw. -brunnen ermöglichen die kostenlose Versorgung mit Trinkwasser im öffentlichen Raum und sparen Ressourcen, indem weniger (Plastik-)Flaschenwasser verwendet wird. Die Bereitstellung öffentlicher Toiletten wird ebenfalls als geeignetes Serviceangebot zur Attraktivierung öffentlicher Räume angesehen. Speziell für Kinder und Jugendliche soll die Aufenthaltsqualität durch die Schaffung bzw. Erweiterung attraktiver Aufenthaltsangebote erhöht werden. Da ausreichende Bewegung für Entwicklung und Wachstum von Kindern und Jugendlichen besonders wichtig ist, gehören dazu auch ansprechende Spiel- und Sportmöglichkeiten wie z.B. Spiel- und Bolzplätze.</p> <p>Zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität im öffentlichen Raum in Neuried werden folgende übergeordnete Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Ein geeignetes Instrument zur Behandlung von Themen im Zusammenhang mit Klimaanpassung stellt eine Klimarahmenplanung dar. Darin können Punkte wie z.B. Grünflächenversorgung, Umgang mit Regenwasser, Infrastruktur und Mobilität in der Gemeinde analysiert, Bedarfe ermittelt und entsprechende Maßnahmen initiiert werden. Die Gemeinde soll eine Klimarahmenplanung erstellen. Die Bundesregierung hat 2023 einzelne Vorschriften der sogenannten EU-Trinkwasser-Richtlinie umgesetzt. Sofern ein lokaler Bedarf besteht und die technische Machbarkeit gegeben ist, sollen Kommunen Trinkwasserspenderbrunnen aufstellen. Die Gemeinde Neuried soll Bedarf und Machbarkeit von Trinkwasserspendern/-brunnen prüfen. Als zentraler Platz mit hohem Durchgangsverkehr bietet sich als Installationsort die Ortsmitte an. Die Gemeinde Neuried soll Bedarf und Machbarkeit für die Errichtung von öffentlichen Toiletten prüfen. Die Gemeinde soll eine Erweiterung bzw. Aufwertung des Spiel- /Sport- und Aufenthaltsangebots für Kinder und Jugendliche anstreben. 			
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>	<p>Zielgruppe alle Personen, die sich im öffentlichen Raum Neurieds aufhalten</p>	<p>Akteure Gemeindeverwaltung (Bauamt), Planungsbüro, Jugendbeauftragte</p>	
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK</p> <ol style="list-style-type: none"> erfolgt: Beauftragung zur Erstellung einer Klimarahmenplanung, Entwurf liegt vor weitere: Entwurf abstimmen und finalisieren, resultierende Maßnahmen planen, beschließen und umsetzen Bedarf und Machbarkeit von Trinkwasserspendern/-brunnen prüfen (ggf. Vergabe an Planungsbüro, möglicherweise kombinieren mit Klimarahmenplanung), Finanzmittel bereitstellen, Beschaffung, Errichtung, Wartungsplan festlegen Bedarf und Machbarkeit für die Errichtung von öffentlichen Toiletten prüfen (ggf. Vergabe an Planungsbüro) Vorschläge von Kindern/Jugendlichen zur Erweiterung bzw. Aufwertung des Spiel- /Sport- und Aufenthaltsangebots einholen (z.B. über Jugendbeauftragte, Jugendhaus), Vorschläge prüfen auf Umsetzbarkeit, realisierbare Vorschläge planen, beschließen, umsetzen 			
<p>Zeitraumen mittel- bis langfristig, abhängig von finanziellen Mitteln</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigt</p>	
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten insgesamt hoch</p>		<p>Finanzierungsansatz Förderprogramme, Haushaltsmittel</p>	



Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar		Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar	
Flankierende Maßnahmen -			
Bewertung			
Bedarf / Wichtigkeit	+++	Nutzen	+++
Umsetzungswahrscheinlichkeit	✓✓✓	Zeitbedarf	mittelfristig
Kosten	€ € €	Priorisierung	★★★



Mobilität in der Gemeindeverwaltung und betriebliches Mobilitätsmanagement		Übergeordnete Maßnahmen		ÜM 2	
<p>Maßnahmenbeschreibung Mobilitätsmanagement-Maßnahmen sollen zu einem Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsarten motivieren. Dazu gehören z.B. das Angebot von betriebseigenen klimafreundlichen Fahrzeugen ((E-)Fahrräder, E-Scooter, E-Auto), die Gewährung von Fahrtkostenzuschüssen für den ÖPNV oder Fahrradleasing. Die Gemeindeverwaltung nimmt innerhalb der Gemeinde eine Vorbildfunktion ein. Sie geht in Bezug auf ihr Mobilitätsmanagement bereits mit gutem Beispiel voran und stellt bspw. den eigenen Fuhrpark auf klimafreundliche Fahrzeuge um, gewährt Fahrtkostenzuschüsse (z.B. Deutschlandticket-Job) gewährt und bietet Fahrradleasing an. Des Weiteren soll die Gemeinde diese Vorbildrolle stärker sichtbar machen und gezielt weitere Akteure ansprechen, die als Vorzeigemodelle und Multiplikatoren für betriebliches Mobilitätsmanagement agieren können. Dazu sollen v.a. Einzelhändler und Betriebe gehören.</p>					
<p>Initiator / Träger Gemeinde Neuried</p>		<p>Zielgruppe Gemeindeverwaltung, Betriebe/Firmen</p>		<p>Akteure Gemeindeverwaltung (Bürgermeister, Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement), Betriebe/Firmen, Radverkehrsbeauftragte</p>	
<p>Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK erfolgt: Fuhrparkumstellung auf klimafreundliche Fahrzeuge befindet sich in der sukzessiven Umsetzung, Fahrradleasing und Fahrtkostenzuschuss (Deutschlandticket-Job) werden gewährt weitere: Kontaktaufnahme zu Betrieben/Firmen zur Einführung BMM</p>					
<p>Zeitraumen kurzfristig</p>		<p>Erfolgsindikatoren / Meilensteine Anteil Betriebe mit BMM steigt, Modal Split für Umweltverbund steigt</p>			
<p>Gesamtkosten und / oder Anschubkosten niedrig für die Beschaffung von neuen Fahrzeugen: mittel</p>		<p>Finanzierungsansatz Förderprogramme, Haushaltsmittel</p>			
<p>Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>		<p>Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar</p>			
<p>Flankierende Maßnahmen -</p>					
<p>Bewertung</p>					
Bedarf / Wichtigkeit		+++		Nutzen +++	
Umsetzungswahrscheinlichkeit		✓✓✓		Zeitbedarf kurzfristig	
Kosten		€€€		Priorisierung ★★★	



Zunahme an Mobilitätsinformationen		Übergeordnete Maßnahmen		ÜM 3
<p>Maßnahmenbeschreibung</p> <p>Zur Bekanntmachung und Etablierung von Mobilitätsthemen und -angeboten ist eine entsprechende Information der Öffentlichkeit wichtig. In der Gemeinde soll eine Zunahme an Mobilitätsinformationen und -angeboten in allen zur Verfügung stehenden Medien erreicht werden. Dazu gehören z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeblatt - Homepage/Social Media der Gemeinde - Presse - öffentliche Veranstaltungen - Informationstafeln - Nutzung von Informationskanälen von Netzwerken (z.B. RMMSW) <p>Die Homepage der Gemeinde (www.neuried.de) soll stärker mit Mobilitätsthemen bespielt werden. Ein eigener Bereich „Mobilität“ soll Mobilitätsthemen bündeln und umfassendere Informationsangebote liefern. Damit Mobilitäts- und Infrastrukturmöglichkeiten genutzt werden, müssen sie bekannt gemacht werden und leicht auffindbar sein. Dazu soll eine Möglichkeit geschaffen werden, die Öffentlichkeit niederschwellig über die unterschiedlichen Angebote zu informieren. Es wird die Erstellung einer Übersichtskarte (digital, evtl. auch analog) empfohlen, die wichtige Mobilitätsangebote sowie mobilitätsverwandte Infrastrukturbestandteile bündelt. Dazu können z.B. gehören: Rad- und Fußwege, „Ruhe-Inseln“, Bänke, Bushaltestellen, Mobilitätspunkte, Sharing-Stationen, Nahversorgungsmöglichkeiten.</p> <p>Die Homepage soll auch genutzt werden, um Informationen zum gemeindlichen Förderprogramm (Energiewende und Klimaschutz) oder Fördermöglichkeiten zum barrierefreien Ausbau in Gewerbe und Handel (über Beauftragten für Menschen mit Behinderung) bereitzustellen.</p>				
Initiator / Träger Gemeinde Neuried		Zielgruppe Öffentlichkeit		Akteure Gemeindeverwaltung (Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement)
<p>Handlungsschritte</p> <p>GR-Beschluss des IMK, Mobilitätsinformationen zusammenstellen, Informationen auf die Homepage stellen, kontinuierliche Nutzung aller Informationskanäle mit Hilfe der Stelle Öffentlichkeitsarbeit, Teilnahme an öffentlichen Veranstaltungen mit Themen zur Mobilität (z.B. Stadtradeln)</p>				
Zeitraumen kurzfristig, kontinuierlich		Erfolgsindikatoren / Meilensteine Zufriedenheit mit Informationsangebot, Modal Split Umweltverbund steigt		
Gesamtkosten und / oder Anschubkosten niedrig		Finanzierungsansatz Förderprogramme, Haushaltsmittel		
Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar		Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar		
Flankierende Maßnahmen -				
Bewertung				
Bedarf / Wichtigkeit		+++	Nutzen	
Umsetzungswahrscheinlichkeit		✓✓✓	Zeitbedarf	
Kosten		€€€	Priorisierung	
			★★★	



Integration von Beauftragten für Senioren, Menschen mit Behinderung und Mobilität in Planungsverfahren		Übergeordnete Maßnahmen		ÜM 4	
Maßnahmenbeschreibung Um die Interessen und Bedürfnisse von älteren Menschen und Menschen mit Behinderung bereits in Planungsverfahren besser berücksichtigen zu können, sollen Beauftragte dieser Personengruppen in Planungsverfahren integriert werden. Durch die zusätzliche Teilnahme von Mobilitätsbeauftragten an Planungsverfahren soll sichergestellt werden, dass das zentral bedeutsame Thema Mobilität entsprechend berücksichtigt wird.					
Initiator / Träger Gemeinde Neuried		Zielgruppe Öffentlichkeit		Akteure Seniorenbeauftragte, Beauftragte für Menschen mit Behinderung, Mobilitätsmanagement, Bauamt	
Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK, verwaltungsinterne Verfahrensregelung treffen, um sicherzustellen, dass Beauftragte für Senioren, Menschen mit Behinderung und Mobilität in Planungsverfahren eingebunden werden					
Zeitraumen kurzfristig, kontinuierlich			Erfolgsindikatoren / Meilensteine barrierefreier Ausbau/Neubau mit personengruppen-gerechtem Mobilitätsangebot		
Gesamtkosten und / oder Anschubkosten keine			Finanzierungsansatz -		
Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar			Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar		
Flankierende Maßnahmen -					
Bewertung					
Bedarf / Wichtigkeit		+++		Nutzen +++	
Umsetzungswahrscheinlichkeit		✓✓✓		Zeitbedarf kurzfristig	
Kosten		€€€		Priorisierung ★★★	



Controlling und Verstetigung bezüglich Zielerreichung und Maßnahmenumsetzung		Übergeordnete Maßnahmen		ÜM 5	
Maßnahmenbeschreibung Die Erreichung der SMARTen Ziele und die Maßnahmenumsetzung müssen mittels einer Verstetigungsstrategie und eines Controllingkonzepts verfolgt werden. Verstetigungsstrategie und Controllingkonzept werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts etabliert. Die Gemeinde soll Mittel und Ressourcen bereitstellen zur Durchführung von Verstetigung und Controlling.					
Initiator / Träger Gemeinde Neuried		Zielgruppe Öffentlichkeit		Akteure Gemeindeverwaltung, Gemeinderat	
Handlungsschritte GR-Beschluss des IMK erfolgt: Stelle Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement verstetigt					
Zeitraumen kurzfristig, kontinuierlich			Erfolgsindikatoren / Meilensteine Erreichung der SMARTen Ziele		
Gesamtkosten und / oder Anschubkosten mittel			Finanzierungsansatz Haushaltsmittel		
Erwartete Endenergieeinsparungen (MWh/a) nicht einzeln bilanzierbar			Erwartete THG-Einsparungen (CO₂-Äq. t/a) nicht einzeln bilanzierbar		
Flankierende Maßnahmen -					
Bewertung					
Bedarf / Wichtigkeit		+++		Nutzen +++	
Umsetzungswahrscheinlichkeit		✓✓✓		Zeitbedarf kurzfristig	
Kosten		€€€		Priorisierung ★★★	