



# Erfolgskontrollen und Monitoring der Verkehrsentwicklungsplanung München

1. Perspektive München
2. Verkehrsentwicklungsplan der LH München
3. Monitoring und Evaluierung des Verkehrsentwicklungsplans
4. Offene Themenfelder
5. Fazit

**Dipl.- Ing. Horst Mentz**

Leiter der Abteilung Verkehrsplanung  
der Landeshauptstadt München

15. Oktober 2012 Dresden

# 1. Perspektive München – integrierte Stadtentwicklungskonzeption als Rahmen des VEP



- **Integriertes Stadtentwicklungskonzept**  
- *flexibler Orientierungsrahmen*
- **„Planung als Prozess“**  
- *Kommunikation und Kooperation, laufende Fortschreibung*
- **Wissenschaftliche Analysen**  
- *Szenarien, Prognosen*
- **Leitlinien und Leitprojekte**  
- *Strategien, Handlungsprogramme*
- **Fachkonzepte**  
- *z.B. Dichtemodell, Hochhausstudie, Sozialstudie, Verkehrsminderungskonzept...*
- **Berichte zur Stadtentwicklung „PM Bilanz“**  
- *Evaluierung, Monitoring*

→ **Erarbeitung von insgesamt 12 Leitlinien der Stadtentwicklung**

## **Perspektive München – Leitlinie 7**

**Erhaltung und Verbesserung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer**

**Verkehrsentwicklungsplan der LH München 2006 (VEP)**

**Stadtratsauftrag zum Monitoring/Evaluierung des VEP**

**Entwicklung eines Konzeptes zum Monitoring/Evaluierung des VEP**

**Monitoring** (kontinuierlicher Beobachtungsprozess)

**Evaluierung** (periodische Prüfung der Zielerreichung)

**Stadtratsauftrag zum weiteren Vorgehen**

## 2. Verkehrsentwicklungsplan der LH München - Entstehungsprozess des VEP 2006



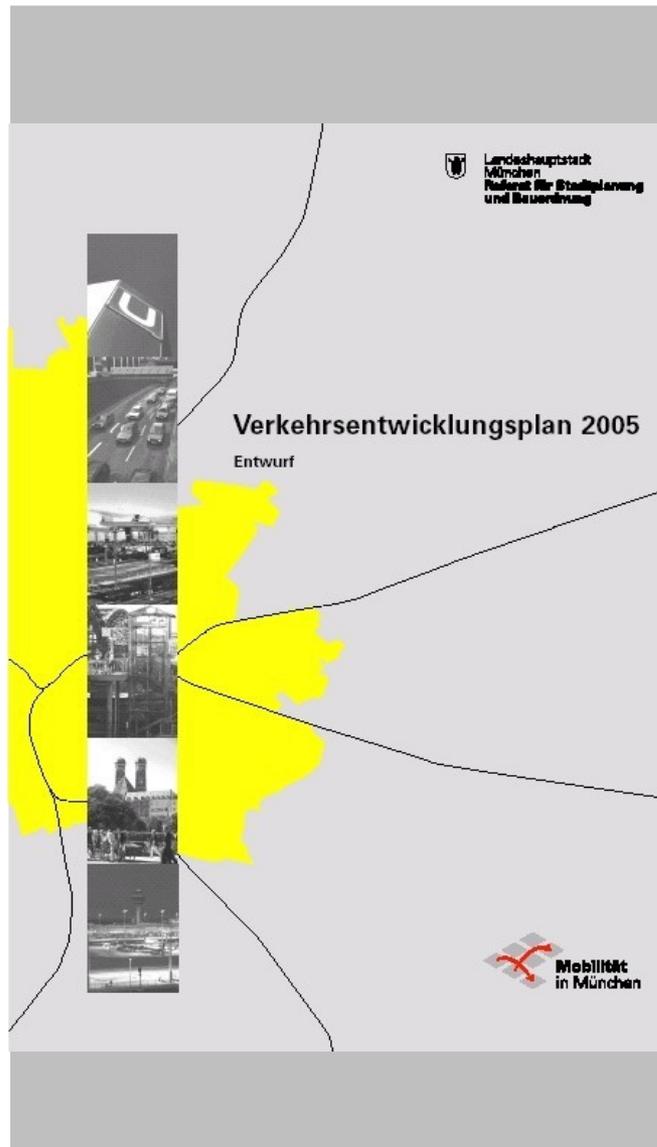
### Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan 2000



### Verkehrsentwicklungsplan 2005

Ablauf des Planungsprozesses

## 2. Verkehrsentwicklungsplan der LH München - Eckpunkte des VEP Handlungskonzeptes



### Handlungs- und Maßnahmenkonzept:

- ÖPNV-Maßnahmen
- MIV-Maßnahmen
- Wirtschaftsverkehr
- Ruhender Verkehr
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
- Fahrradverkehr
- Fußgängerverkehr
- Straßenräumliche Verträglichkeit
- Postfossile Mobilität (Elektromobilität)

### Umweltwirkungen und Beeinflussungsmöglichkeiten:

- Gesundheitsschutz
- Klimaschutz

- ✓ Verkehrsentwicklungsplanung ist **integraler Bestandteil** der Stadt-, Regional- und Landesplanung - München und die Region sind als **Einheit** zu sehen.
- ✓ Die Verkehrsentwicklung wird stark durch **Veränderungen in der Siedlungsstruktur** bestimmt; diese stellten sich in der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts durch eine stärkere **Zunahme** der Einwohner und Arbeitsplätze **im Umland** dar. Die aus der Strukturentwicklung folgende Zunahme des **Verkehrsaufwandes** liegt 2015 deutlich **über dem Ausbau des Angebots**.
- ✓ Angesichts der prognostizierten Strukturentwicklung sind **Lösungsansätze** vordringlich in den **Stadt-Umland-Beziehungen** zu suchen.
- ✓ Für die **Erreichbarkeit** der internen und externen Ziele Münchens und damit auch für die Mobilität der Bevölkerung ist die Erschließung durch den **Öffentlichen Verkehr eine Grundvoraussetzung** für eine künftige qualitätsvolle Stadt- und Regionalentwicklung.
- ✓ Stadtratsauftrag zur Entwicklung eines Monitoring- und Evaluierungskonzepts

### 3. Monitoring und Evaluierung des VEP - Leitziele des VEP



Nr.	Leitziel VEP	Konkretisierung der Leitziele / Unterziele
1	Erreichung einer stadtverträglichen Mobilität als Grundvoraussetzung für eine geplante Siedlungsverdichtung	<p>Verkehrsverminderung</p> <p>Verkehrsverlegung auf umweltgerechtere Verkehrsmittel</p> <p>Kapazitätserweiterung und Attraktivitätsverbesserung des ÖPNV</p> <p>Weitere Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split</p> <p>Weitere Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split</p> <p>Qualitative Aufwertung der Radverkehrsanlagen</p> <p>Verbesserung der Nahmobilität</p> <p>Erhöhung der Verkehrssicherheit</p> <p>Ausweitung des Mobilitätsmanagement</p>
2	Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Wirtschaftsverkehr	<p>Steigerung der Wegeketten: Verkürzung der Verkehrsbeteiligungsdauer bei gleicher Fahrleistung</p> <p>Steigerung der Gütertransportleistung bei gleichzeitiger Verkürzung der Verweildauer</p> <p>Steigerung der Gütertransportleistung bei gleichzeitiger Verkürzung der Wege</p>

Erweiterungsvorschläge für VEP



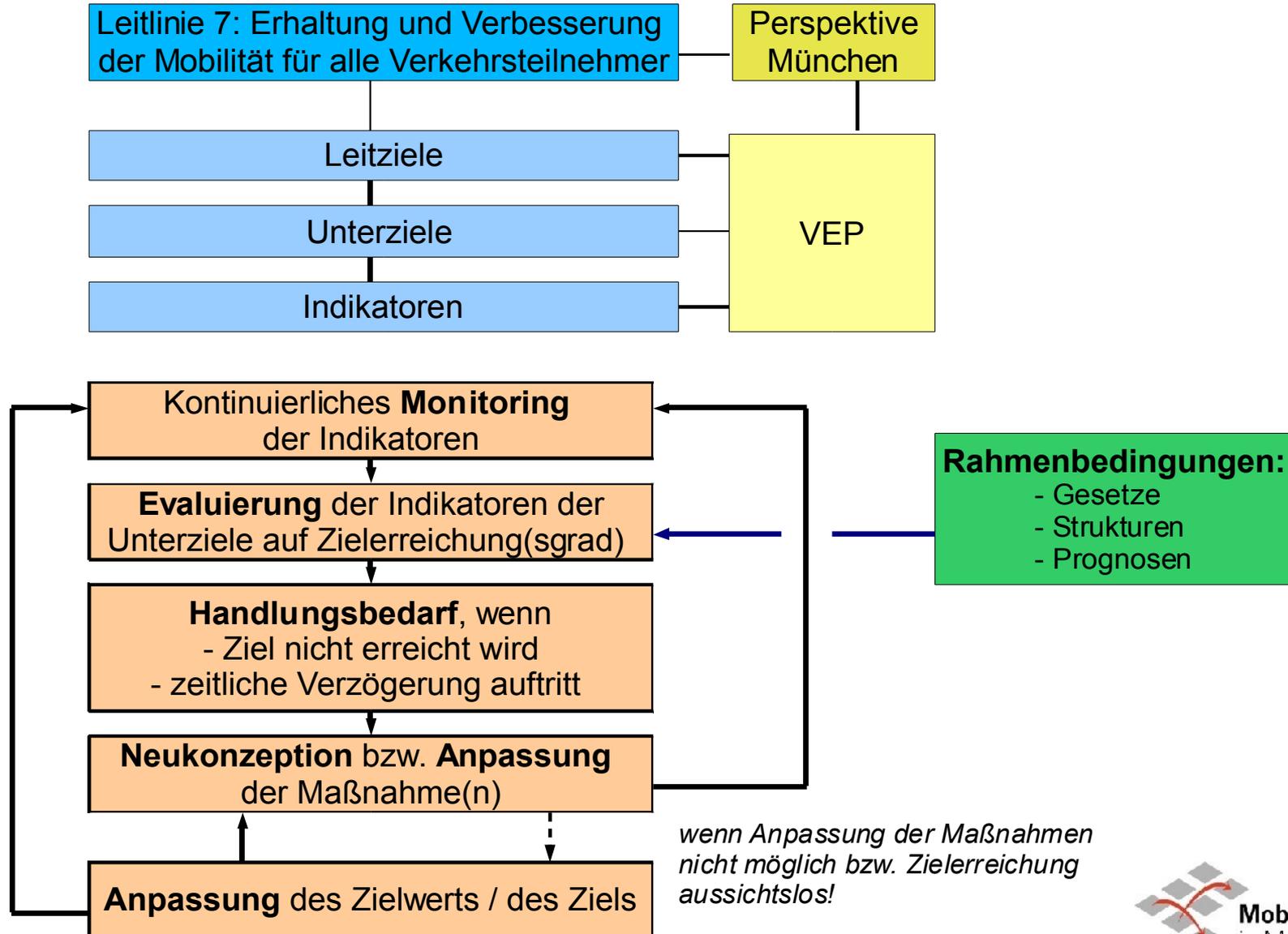
### 3. Monitoring und Evaluierung des VEP Leitziele und Unterziele des VEP



Nr.	Leitziel VEP	Konkretisierung der Leitziele / Unterziele
3	Stadtverträgliche Abwicklung des nicht-verlagerbaren Kfz-Verkehrs zur Minimierung der Belastungen des Straßenverkehrs	<p>Unterstützung von Car-Sharing-Projekten, Fahrgemeinschaften oder Taxiverkehrs</p> <p>Nachfrage- und Angebotssteuerung sowie Informationen im ruhenden Verkehr</p> <p>Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung</p>
4	Luftreinhaltung	Annäherung der Feinstaub- und Schwefeldioxidwerte an die von der EU festgelegten Grenzwerte
5	Lärminderung	Verkehrsverlagerung auf den Umweltbund, Abnahme der motorisierten Verkehrsaufwände und ein störungsfreier, verstetigter Verkehrsablauf auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau
6	Klimaschutz	<p>Beachtung der CO2-Minderungsziele der LHM</p> <p>Förderung postfossiler Mobilität</p>
7	Gendermainstreaming und Barrierefreiheit	<p>Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen von Frauen und Männern an Stadt und Mobilität</p> <p>Beachtung der Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Zahl von älteren Menschen im ÖPNV</p> <p>Beachtung der Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Zahl</p>

Erweiterungsvorschläge für VEP

### 3. Monitoring und Evaluierung des VEP - Schema der Durchführung der Evaluation



### 3. Monitoring und Evaluierung des VEP Beispiel für das Monitoring



#### Leitziel 1 – Erreichung einer stadtverträglichen Mobilität

Unterziel	Nr.	Indikatoren	Einheit	Quelle	Erheb-Turnus	Jahr 1	Wert 1	Jahr 2	Wert 2	angestrebtes Ziel	Bemerkung
Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel	1.3	Anteil UfV an allen Wegen (Modal-Split)	Anteil Gestw. in %	MiDMUC	ca. 6 J	2002	59	2008	63	+0,5-1%/a	erfüllt
	1.4	Anzahl der mit dem Umweltverbund zurückgelegten Wege	ÖV-Wege/Pkm	MiDMUC	ca. 6 J	2002	11,9	2008	12,9	+0,5-2,5% bis 2015	erfüllt
	1.5		Fußw./Pkm	MiDMUC	ca. 6 J	2002	1,3	2008	1,4	1% bis 2015	erfüllt
	1.6		Radwege/Pkm	MiDMUC	ca. 6 J	2002	1,3	2008	2,1	4% bis 2015	erfüllt
Kapazitätserweiterung und Attraktivitätsverbesserung des ÖPNV	1.11	Streckenlänge	Streckenlänge in km U-Bahn	MVG/MVV	jährlich	2002	85	2008	93	1,5-2,5% Zuwachs	erfüllt
			Tram	MVG/MVV	jährlich	2002	71	2008	71	1,5-2,5% Zuwachs	Ab 2010 erfüllt
			Bus	MVG/MVV	jährlich	2002	406	2008	464	1,5-2,5% Zuwachs	erfüllt
	1.12	Beförderte Personen pro Jahr	Personen in Mio	MVG/MVV	jährlich	2002	554,98	2008	617,68	2% Zuwachs/a	Zuwachs: 1,9%/a

#### Leitziel 6 – Klimaschutz

Unterziel	Nr.	Indikatoren	Einheit	Quelle	Erheb-Turnus	Jahr 1	Wert 1	Jahr 2	Wert 2	angestrebtes Ziel	Bemerkung
Beachtung der CO <sub>2</sub> -Minderungsziele der LHM	6.2	Jährliche CO <sub>2</sub> -Emissionen des motorisierten Pkw-Verkehrs im Stadtgebiet bezogen auf die Einwohner	tCO <sub>2</sub> /EW	RGU	jährlich	2002	1,05		0,96	20kg/a und EW	erfüllt
	6.3	Jährliche CO <sub>2</sub> -Emissionen des motorisierten Verkehrs im Stadtgebiet in t	absolute Menge in 1000 t/a	RGU	jährlich	2002	1565,5	2008	1551,6	alle 5a um 10% weniger	nicht erfüllt
Förderung postfossiler Mobilität	6.5	Anzahl angemeldeter Elektrofahrzeuge und Hybridfahrzeuge	absolute Anzahl angemeldeter Fz mit Elektro- oder Hybridantrieb	Stat. Amt	Ab 2003 jährlich	2002	111	2008	672	15000 – 20000 FZ bis 2020	lässt sich noch nicht beurteilen

4. Offene Fragen: Indikatorenansatz  
– hehre Ziele versus bittere Realität (Bsp. Klimaschutz)



## Ziel Klimaprogramm der Bundesregierung von 2007

**Bis 2020: CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 40% gegenüber 1990 reduzieren**

## Ziele Klimabündnis e.V. und LH München

14. Jahreskonferenz Mai 2006 in Wien / Stadtratsbeschluss Dezember 2008

- CO<sub>2</sub>-Ausstoß **alle 5 Jahre um 10%** reduzieren
- Halbierung der Emissionen je Einwohner** (Basisjahr 1990) bis spätestens **2030**
- Langfristig Verminderung der Treibhausgasemissionen auf ein **nachhaltiges Niveau** durch Energiesparen, Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien auf **2,5 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent/E/a**

**... und die Realität: München 1990: 6,3 t/EW, 2000: 8,0 t/EW, 2006: 7,1 t/EW  
Kopenhagen 2006: 5 t/EW**

**... und die Realität:**

München 1990: 6,3 t/EW 2000: 8,0 t/EW, 2006: 7,1 t/EW 2009: 7,0 t/EW

zum Vergleich:  
Kopenhagen

2006: 5 t /EW

# 4. Offene Fragen: Partizipation als Kernelement prozessualer Stadtentwicklungsplanung



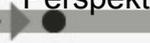
seit 2009  
Entwurf der  
„Fortschreibung  
Perspektive München“



13. März 2012 – 11. Mai  
2012  
Bürgerdialog



seit Mai 2012  
Überarbeitung der  
„Fortschreibung  
Perspektive München“



Erarbeitung des Konzeptes  
durch Verwaltung, Expertinnen  
und Experten

13. März 2012  
Auftaktveranstaltung

Onlinedialog  
(Umfrage+Diskussion)  
Stadtbereichsveranstaltungen  
Schülerworkshops  
Präsentation in der Region  
Stellungnahmen durch Akteure  
weitere Zielgruppenveranstaltungen  
(Jugendliche, Migranten)

Juni 2012  
Auswertung und  
Feedback

Ende 2012  
Stadtratsbeschluss  
zur Fortschreibung



### Aktuelle Herausforderungen:

- Bevölkerungsentwicklung Ende 2014: 1,5 Mio. Einwohner in LHM
- Bevölkerung mit Migrationshintergrund: 36%
- Erfordernisse des Soziodemografischen Wandels bei künftigen Planungen (Stadt der kurzen Wege, Barrierefreiheit, Gender Mainstreaming)
- Neue Anforderungen an eine bedarfsgerechte Flächenverteilung

### Lösungsansätze:

- Langfristige Siedlungsentwicklung
- Stärkung der Intermodalität
- Nahmobilität als zentraler Baustein der (gendergerechten) Verkehrsentwicklungsplanung



- ✓ **Indikatorenansatz:** wichtiger als eine (zeit)punktgenaue Zielerreichung ist eine Entwicklung in die richtige Richtung
- ✓ **Prozessuale Planung:** Ist der VEP in der klassischen Form (VEP 2006) noch zeitgemäß oder muss er künftig als laufender Prozess betrieben werden (Monitoring/Evaluierung)
- ✓ **Partizipation:** Intensivierung der Planung mit den Bürgern für die Bürger
- ✓ **Interkommunale Kooperation:** Neue Formen der interkommunalen Zusammenarbeit und Bewertung sind zu entwickeln, um eine gemeinsame regionale Siedlungsentwicklung zukünftig zu gewährleisten
- ✓ **Nationale und supra-nationale Vorgaben:** Neue Formen der Handlungs- und Maßnahmenfelder sind zu entwickeln, um den Stellenwert der gesetzlichen Vorgaben (Lärm, Luft, etc.) sowie deren Finanzierung gewährleisten zu können.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

