



# Mobilitätskonzept Markt Murnau

## Abschlussbericht Phase 2: Maßnahmenableitung



© BAYregio GmbH

**29.01.2024**

Erstellt von:

**Markt Murnau**

Dr. Andrea Falkner

Mobilitätsmanagerin

Untermarkt 13

82418 Murnau a. Staffelsee



## Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
<b>2. Ziele</b>	<b>3</b>
2.1. Formal	3
2.2. Inhaltlich	3
2.2.1. Stärkung des Umweltverbunds	3
2.2.2. Mobilitätsleitlinien	4
2.2.3. Alternative Ziele	6
2.3. Fahrplan – zeitliche Meilensteine	6
<b>3. Arbeitsgrundlagen</b>	<b>6</b>
3.1. Integriertes Mobilitätskonzept Phase 1 (Team Red 2020)	6
3.2. Sonstige	11
<b>4. Maßnahmenkatalog nach Themenbereichen</b>	<b>12</b>
4.1. Fußverkehr und Barrierefreiheit	12
4.2. Radverkehr	16
4.3. ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)	24
4.4. Parkraumbewirtschaftung (Ruhender Individualverkehr)	29
4.5. Autoreduzierung bzw. Verkehrsberuhigung sensibler Bereiche (Alternative Verkehrsführungen/Verbesserte Gestaltung Straßenraum)	34
4.6. Innovative Mobilitätsangebote (Mobilitätsdienstleistungen)	40
4.7. Unterstützung Erneuerbare Energien	45
4.8. Vernetzung von Mobilitätsangeboten	46
4.9. Nachhaltiger Tourismus	46
4.10. Bewusstseinswandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität (Einbindung Öffentlichkeit)	47
4.11. Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung	50
<b>5. Ausblick Phase 3 – Maßnahmenumsetzung</b>	<b>51</b>
<i>Anhang: Wirksame Instrumente zur Gestaltung des Pendelverkehrs</i>	<i>56</i>



## 1 Einleitung

Am 08.02.2017 wurde vom Energie-, Umwelt- und Verkehrsausschuss die Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes „**Murnau Mobil 2025**“ beschlossen. Das Gesamtkonzept teilt sich in die vier Phasen: Bestandserhebung/Leitlinien, Maßnahmenkatalog, Umsetzung und Monitoring/Anpassung.

Die Bestandserhebung mit Entwicklung der Leitlinien (Phase 1) wurde im Zeitraum 2019/2020 mit dem Planungsbüro TeamRed durchgeführt. Der Abschlussbericht wurde am 16.3.2021 im Marktgemeinderat vorgelegt, den Leitlinien zugestimmt.

Die Maßnahmenableitung (Phase 2) umfasst den Zeitraum 1.3.2022 bis 29.2.2024 und setzt auf der Bestandsaufnahme durch TeamRed auf. Ermöglicht durch eine LEADER-Förderung für den ländlichen Raum wurde für die Projektphase 2 eine auf zwei Jahre befristete 50%-Teilzeitstelle im Umweltreferat des Marktes Murnau geschaffen.

In Kapitel 4 werden die entwickelten und vorgeschlagenen Maßnahmen geordnet nach den Themenbereichen zusammengefasst. **Die Maßnahmen sind beginnend mit M1 fortlaufend bis M34 nummeriert und grafisch im Text hervorgehoben.**

Die eigentliche Maßnahmenumsetzung ist für die dritte Phase vorgesehen – im Rahmen der bestehenden Kapazität werden jedoch einzelne Maßnahmen, die isoliert umsetzbar sind und keine längerfristige Mittelplanung benötigen, bereits umgesetzt. In Phase 4 folgt das Monitoring der Zielerreichung auf Basis von Zählungen, Messungen und Befragungen.

## 2 Ziele

### 2.1 Formale Ziele

Formal endet die Phase 2 mit Vorlage des Abschlussberichts, der grundsätzlich umsetzbare Maßnahmen für den Markt Murnau zusammenfasst. Dieser Maßnahmenkatalog des Mobilitätskonzepts basiert auf der vorangegangenen Bestandserhebung und soll darauf gerichtet sein, die Mobilitätsziele in Murnau zu erreichen.

### 2.2 Inhaltliche Ziele

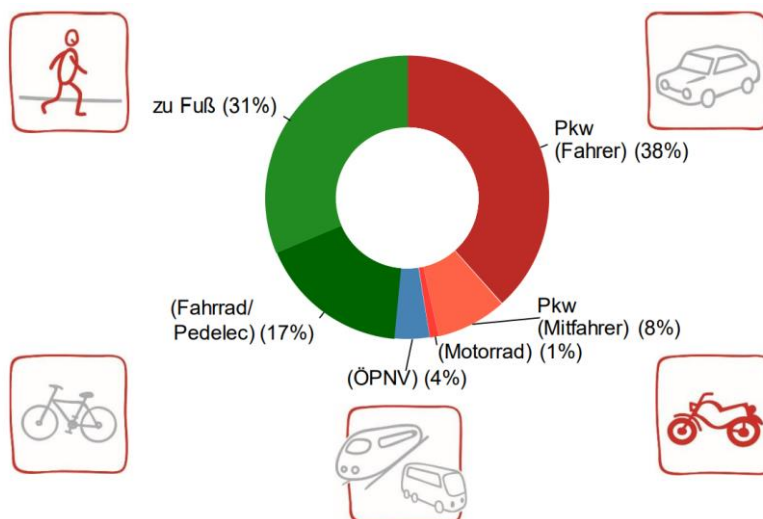
#### 2.2.1 Stärkung des Umweltverbunds

Das qualitative Ausgangsziel für die Phase II lautete „Stärkung des Umweltverbunds“ in Murnau. Als Umweltverbund bezeichnet man die Gruppe der umweltfreundlichen Verkehrsträger Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr).

Folgende Grafik zeigt den Ist-Stand des Modal Split in Murnau (Quelle: Abschlussbericht TeamRed Phase 1). Der Umweltverbund hat demnach gegenwärtig einen **Ist-Anteil von 52%**. Ein Ziel-Anteil ist noch nicht festgelegt, worin daher eine Aufgabe im Rahmen der



Zielfestlegung bestehen könnte. Zusammen mit einem Termin und einem Zeitplan ergäbe sich daraus ein Zielbild, das als Orientierung für die Maßnahmenableitung dienen kann. Die erforderliche politische Willensbildung zum Zielbild muss durch den Gemeinderat erfolgen.



Quelle: Eigene Erhebung

Bei der Zielerreichung soll sogenannte Pull-Maßnahmen der Vorzug gegeben werden – der Umweltverbund wird dabei über Attraktivierung gesteigert. Sind die Ziele so nicht zu den gesetzten Meilensteinen erreichbar, werden auch Push-Maßnahmen des Ordnungsrechts (Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verschärfung Parkraumbewirtschaftung) in den Fokus genommen. Aus Gründen der Gerechtigkeit würden bauliche (Nutzungszweck) oder ordnungsrechtliche gegenüber monetären Maßnahmen bevorzugt.

## 2.2.2 Mobilitätsleitlinien

Aus Phase 1 lagen folgende Mobilitätsleitlinien vor (Beschluss Marktgemeinderat 16.3.2021):

1. Das hervorragende Fußwegenetz in Murnau soll weiterentwickelt und gepflegt werden.
2. Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr sollen in Murnau weiter verbessert werden.
3. Der ÖPNV soll als Grundlage eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes weiterentwickelt werden.
4. Das Parken soll in der Gemeinde so effizient wie möglich organisiert werden.
5. Sensible Bereiche sollen so weit wie möglich autoreduziert bzw. verkehrsberuhigt werden.
6. Die Gemeinde unterstützt die Verbreitung von innovativen Mobilitätsangeboten wie z.B. Car-Sharing, Fahrradvermietsysteme, Mobilitätsstationen.
7. Die Gemeinde unterstützt die Umstellung des motorisierten Verkehrs auf erneuerbare Energien.
8. Die vorhandenen Mobilitätsangebote sollen intelligent miteinander vernetzt werden.
9. Murnau fördert einen nachhaltigen Tourismus.



10. Die Gemeinde unterstützt einen Bewusstseinswandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

Aufgrund der hohen Bedeutung einer klaren Zielausrichtung begann die Phase 2 im April 2022 mit der Einladung an den Gemeinderat zu einer Arbeitsgruppe zu Mobilitätszielen in Murnau. Im Juli wurde zu einem Schwerpunkt Mobilität innerhalb der bestehenden Arbeitsgruppe Energie & Klima eingeladen. Im August erfolgte eine schriftliche Befragung des Gemeinderates zu gewünschten Ausprägungen der fünf zentralen Leitlinien.

Um als Ausrichtung für ein stimmiges Mobilitätskonzept zu dienen – quasi als Ersatz für ein Zielbild - erwiesen sich diese bestehenden Leitlinien jedoch als nicht konkret genug. Leitlinien sind ihrem Wesen nach unspezifisch und ohne Zielcharakter – fast alle Maßnahmenpakete würden die Leitlinien erfüllen. Daher wurde am 24.11.2022 ein Verwaltungsvorschlag zur Konkretisierung der ersten fünf Leitlinien im Marktgemeinderat vorgelegt. Der Vorschlag zur zunehmenden Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit der Umwidmung öffentlicher Flächen wurde nicht angenommen. Auch gemeinsame Verkehrsflächen und die Reduzierung von Parkflächen zugunsten der Aufenthaltsqualität fanden keine Mehrheit. In Teilen konnten die Mobilitätsleitlinien jedoch etwas konkretisiert werden (Vorlage 434/2022), so dass die ersten fünf Leitlinien zukünftig wie folgt lauten:

1. Das Fußwegenetz soll neben der Schaffung barrierefreier Übergänge weiter verbessert und attraktiv ausgebaut werden.
2. Das Radwegenetz soll kontinuierlich verbessert und es sollen weitere Abstellanlagen mit Service/Ladeoption errichtet werden.
3. Die ÖPNV-Kapazität soll auf abends, Feiertage, Wochenende sowie touristische Orte ausgeweitet werden.
4. Die Parkraumbewirtschaftung soll überprüft werden.
5. Sensible Bereiche sollen so weit wie möglich autoreduziert bzw. verkehrsberuhigt werden.

Eine weitere Einladung an die Mitglieder des Marktgemeinderates zur Diskussion von Mobilitätszielen erfolgte für den 20.9.2023. Die Diskussion ergab, dass die Abstimmung eines übergeordneten **Mobilitätsziels**, z.B. im Sinne einer quantitativen Festlegung eines Anteils des Umweltverbundes – und idealerweise mit einem Zieltermin – in Murnau als unrealistisch angesehen wird. Auch erscheinen die Faktoren, die nicht von der Kommune kontrolliert werden können, als so stark, dass kein Ziel vorstellbar erschien, das im Wesentlichen durch kommunales Handeln erreicht werden kann. Hier wurden insbesondere die Rahmensetzungen auf Bundes- und Landesebene genannt, wie auch die autonomen Entscheidungen der Bürger.

Somit lässt sich der Stand der politischen Zieldiskussion gegen Ende der Phase 2 so **zusammenfassen**: Ein Mobilitätsziel wäre hilfreich, gilt jedoch als nicht formulierbar. Zustimmung erreichte alternativ eine Vorgehensweise, die sich an den Mobilitätsleitlinien orientiert und mit der **Barrierefreiheit** (Nr. 1.) beginnt. Je Leitlinie sollen das Erreichte



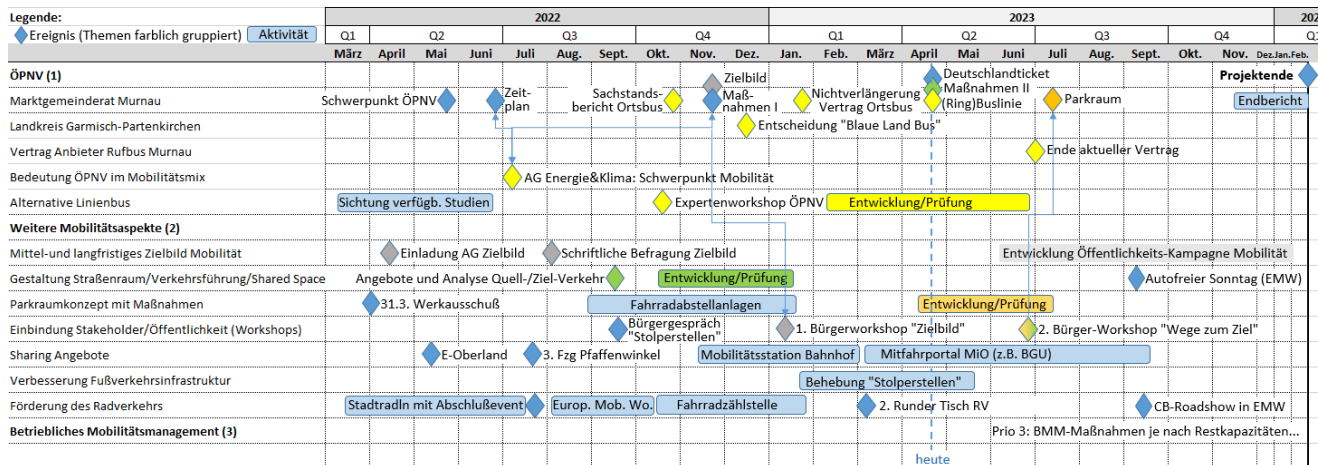
dargestellt und mögliche Entwicklungsmaßnahmen aufgelistet werden, die dann einzeln entschieden werden. So will man Schwerpunkt für Schwerpunkt durchgehen. Diese Vorgehensweise soll durch viele kleine Schritte motivieren und den Fokus auf den konkreten Einzelfall richten.

### 2.2.3 Alternative Ziele

Zur Überbrückung der unklaren Zielsituation in Phase 2 hat die Verwaltung drei Szenarien für Mobilitätsziele mit jeweils einem passenden Maßnahmenpaket entwickelt, die sich im Anhang finden.

## 2.3 Fahrplan – zeitliche Meilensteine

Der Start der Phase 2 erfolgte am 1.3.2022, die Projektlaufzeit endet am 29.2.2024. Detailplanung siehe Datei „[Zeitplan Phase 2](#)“. Ein Zeitplan für diese Aufgaben wurde dem Gemeinderat zuerst im Juni 2022 vorgelegt, nach Aktualisierungen im November 2022 und zuletzt mit dem Sachstandsbericht am 27.04.2023. Die Angaben nach April stellen Planungen dar, die teilweise auf Grund aktueller Entscheidungen geändert wurden.



## 3 Grundlagen

### 3.1 Integriertes Mobilitätskonzept Phase 1 – Bestandsaufnahme von 02/2020

Die Bestandsaufnahme der ersten Phase beschrieb die verkehrlichen Gegebenheiten sowie die Einstellungen der Einwohner der Marktgemeinde umfassend. Neben einer Simulierung der Verkehrsströme wurden die Einstellungen der Bürger empirisch erhoben und eine Typologie erstellt.

Murnau hat aufgrund der geringen Flächenausdehnung für den Fuß- und Fahrradverkehr grundsätzlich sehr gute Voraussetzungen. Allerdings begrenzt die leicht hügelige Topografie



die Attraktivität des Fahrrads für manche Bürger und Bürgerinnen. Zudem ist ein Angebot auch für Einwohner erforderlich, für die Fuß-, Rad- oder Pkw-Verkehr nicht (mehr) möglich ist oder die den ÖPNV bevorzugen (ca. 20%).

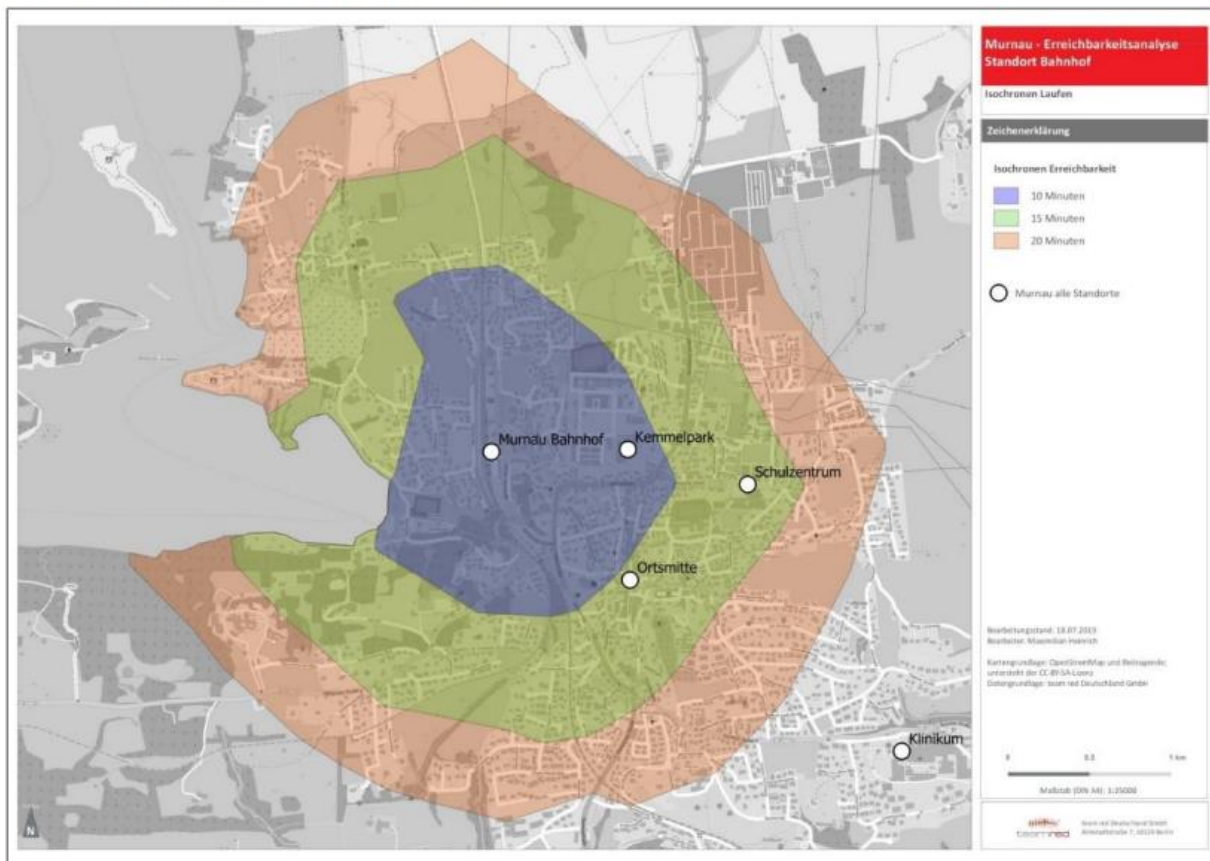
Durch die **Modellierung** der bestehenden MIV-Ströme wurden folgende Schwerpunkte für den MIV definiert: der B2-Durchgangsverkehr (mit der geplanten Umgehung Nord/West, die im BVWP (Bundesverkehrswegeplan) 2030 enthalten ist), die starken Pendlerverflechtungen insbesondere nach Garmisch-Partenkirchen, Weilheim und München, sowie die Besucher in den Ferien und an den Wochenenden (Zitat: „MIV-basierten Tagestourismus steuern/limitieren, Verkehrsspitzen durch ÖV abmildern“). Eine Verkehrserhebung des Planungsbüros Angelsberger von 2010 ergab für die B2 einen Durchgangsverkehrsanteil von 30-35%. Eine Querschnittszählung des Büros Obermeyer von 2018 ergänzte die bisherigen Erhebungen für die Modellierung. Das Netzmodell von TeamRed aus 2020 erzeugte ein Basismodell für den MIV für das Jahr 2019 einschließlich des Binnenverkehrs. Über die Jahre zeigt sich ein Anstieg des Durchgangsverkehrs auf der B2.

Über Simulationen von TeamRed auf Basis ihres Netzmodells konnten **vier Planfälle** zur Verkehrsberuhigung im Kernort bewertet werden. Diese vier Planfälle führen zwar zu jeweils deutlichen Reduzierungen des innerörtlichen MIV, andererseits aber auch zu Verkehrsverschiebungen auf die B2. Diese Belastung der B2 könnte erst mit der B2-Umgehung kompensiert werden. Der aktuelle Stand zu den Planfällen wird in Kapitel 4.5 beschrieben.

Der **Bahnhof** soll weiter als Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut werden. P&R sowie B&R sind bereits verfügbar. Ebenso eine zentrale Busanbindung. Vom Bahnhof aus sind die Ortsmitte und der Schiffsanleger in 10 Minuten zu Fuß erreichbar. Der Bahnhof ist nahezu aus dem gesamten Ortsgebiet innerhalb 10 Minuten (blau), 15 Minuten (grün) oder 20 Minuten (orange) zu Fuß erreichbar (s. nachfolgende Abbildung) - mit dem Fahrrad aus dem gesamten Gemeindegebiet analog in 20 Minuten (Bericht TeamRed, S. 38).



### Erreichbarkeit Bahnhof Murnau zu Fuß



Das **Bus**-Angebot wird als „wenig attraktiv“ bewertet. Sowohl hinsichtlich der räumlichen als auch der zeitlichen Abdeckung, wie auch hinsichtlich der Haltestellen, Tarife und der Taktung mit der Bahn. 28% der Bürgerinnen und Bürger wohnen mehr als 300m von der nächsten Bushaltestelle entfernt, nicht alle bieten einen Wetterschutz und die Verbindungen außerhalb der Schulzeiten sind sehr unattraktiv. Die Anbindung der BG-Unfallklinik ist lückenhaft und die Haltestelle weit vom Eingang entfernt, es besteht kein Wetterschutz und keine Information in der Klinik. Das Wohngebiet „Kemmelpark“ ist ebenso nur rudimentär angebunden. Der Abschlussbericht von TeamRed faßt auf S. 13 für den gesamten ÖPNV zusammen:



### 10 Punkte Maßnahmenplan für einen attraktiven ÖPNV in Murnau

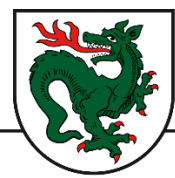
Aus den Erkenntnissen wurde ein 10-Punkte-Maßnahmenplan entwickelt, der folgende Hinweise enthielt:

1. Taktverkehre auf den Hauptregionalbuslinien (insbesondere 9611)
2. Vereinheitlichung / Systematisierung der Linienwege, unübersichtliche Rundverkehre auflösen, eindeutige Hin- und Rückfahrten
3. Optimierung der Anschlüsse am Bahnhof Murnau
4. Ausweitung des MVV-Verbundtarifs auf den Landkreis GAP, ggf. Vorstufe tarifliche Integration von Bus und Bahnhof
5. Einrichtung eines möglichst vertakteten Ortsbusverkehrs > Schließung von Bedienungslücken (60-Min-Takt)
6. Prüfung Festbedienung / Bedarfsverkehr (Anruf/Taxibus, Anruf-Sammel-Taxi, fahrplanungebundene Angebote)
7. Ausbau Bürgerbahnhof Murnau zur Mobilitätsdrehscheibe (Sharing-Angebote, Fahrradboxen insbes. Für e-Bikes)
8. Barrierefreie und städtebaulich ansprechende Bushaltestellen
9. Initialisierung Bürgerbus
10. Intensivierung ÖPNV-Marketing (Website, Haltestellenaushänge, ÖPNV-Info Bahnhof / Innenstadt, Stadtfahrplan optimieren)

Quelle: Planungsbüro VIA, Präsentation „Perspektiven für den ÖPNV in Murnau“ vom 20.7.2016

Zum ruhenden Verkehr fasst der Bericht zusammen, dass Murnau nur über ein statisches Parkleitsystem (PLS) verfügt. Die Karten auf der Homepage sind wenig übersichtlich, nur teilweise ist die Stellplatzanzahl verfügbar. Die Erhebung von 2018 ergab ca. 1.040 **öffentliche Parkplätze** (Übersicht Abschlussbericht S. 97). Davon ist der P&R-Parkplatz am Bahnhof an Werktagen voll ausgelastet, samstags maximal zu 80%. Alle übrigen Parkplätze maximal zu 70%, dabei morgens unter 20%, abends unter 40%. Nur P5 und P6 sind maximal zu 75% ausgelastet, und dies samstags um 12 Uhr. Höchster Anteil fast überall sind Kurzparker mit einer Parkdauer von unter 1h. Einzelne Parkplätze sind zwar punktuell überlastet aber es sind immer frei Plätze in der Nähe verfügbar (Übersicht S. 103).

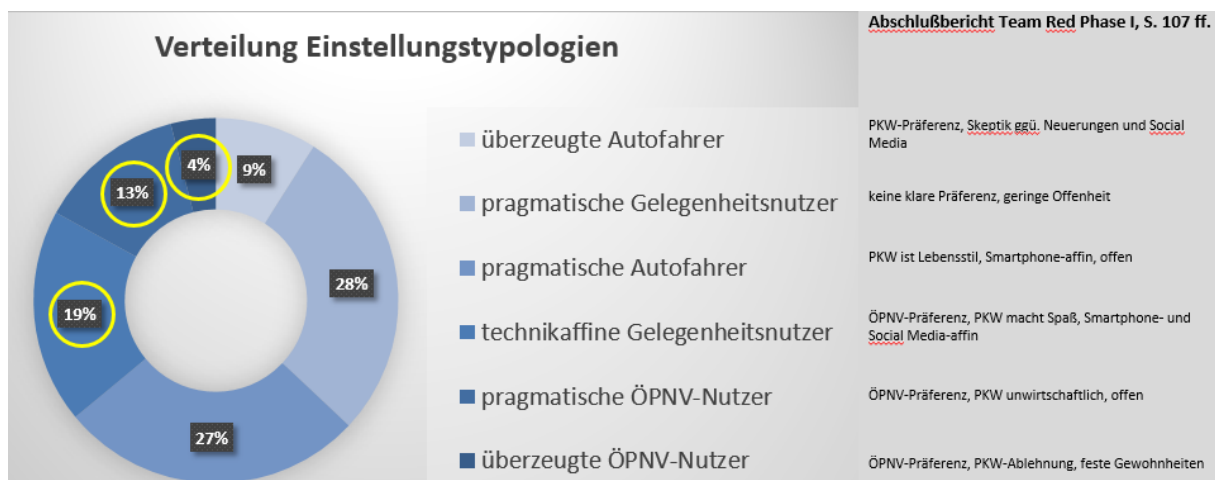
Murnau wurde Mitglied in der AGFK (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen) Bayern zur Förderung des Alltags-**Radverkehrs** und hat die Auszeichnung „fahrradfreundliche Kommune“ erhalten. Die AGFK-Empfehlung lautet: ein festes jährliches Haushaltsbudget von 8-18€/EW (ca. 100-200TEuro p.a.) zu etablieren. Die Analyse ergab ein Potential für sichere Abstellanlagen v.a. am Bahnhof für hochwertige Räder bzw. eBikes/Pedelecs. Zudem gibt es ein Potential für einen automatisierten Fahrrad-Verleih für Wege ab dem Bahnhof. Zwar ist das gesamte Ortsgebiet innerhalb 20 Minuten per Rad erreichbar, allerdings sind durch die bestehenden Höhenunterschiede in Murnau besonders eBikes/Pedelecs attraktiv. 88% der befragten Murnauer verfügen über ein verkehrstaugliches Fahrrad, 16% über ein Pedelec.



Die **Information bzw. Kommunikation** in Murnau zum Thema Mobilität wird als ausbaufähig eingeordnet; z.B. Homepage, Haltestellenaushänge, Aktionstage etc. So sind z.B. auf der Homepage des Marktes Murnau die Mobilitätsoptionen nicht vollständig dargestellt, v.a. für die Sehenswürdigkeiten ist die Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund nicht vollständig beschrieben. Angeregt wurde auch der Link zu einer Neubürgerbroschüre zum Thema Mobilität.

Bereits das Strukturgutachten Oberland von 2018 wies auf die hohe Bedeutung einer **integrativen Verkehrs- und Siedlungsplanung** hin. Dadurch kann eine ursächlich wirkende Verkehrsvermeidung durch den Vorrang einer Innen- vor einer Außenentwicklung beim Wohnen sowie bei Gewerbe und Einzelhandel erreicht werden. Durch die sich ergebende Verkürzung der mittleren Wegelängen im Alltagsverkehr reduziert sich auch das Kfz-Verkehrsaufkommen.

Zudem wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme die **Einstellungstypologien** der Murnauer Bevölkerung zum Thema Mobilität erhoben: In 2018 erfolgte die Online-Befragung einer repräsentativen Stichprobe (16% Teilnehmer-Quote). Dabei wurden sechs folgende Clustertypen identifiziert: 28% pragmatische Gelegenheitsnutzer (keine klare Präferenz, geringe Offenheit), 27% pragmatische Autofahrer (Pkw ist Lebensstil, Smartphone-affin, offen), 19% technikaffine Gelegenheitsnutzer (mit ÖPNV-Präferenz, Pkw macht Spaß, Smartphone- und Social Media-affin), 13% pragmatische ÖPNV-Nutzer (ÖPNV-Präferenz, Pkw ist unwirtschaftlich, offen), 9% überzeugte Autofahrer (Pkw-Präferenz, Skepsis gegenüber Neuerungen und Social Media), 4% überzeugte ÖPNV-Nutzer (ÖPNV-Präferenz, Pkw-Ablehnung, feste Gewohnheiten). Als Fazit wurde gezogen: der Großteil der Bevölkerung ist offen für überzeugende Angebote. 36% haben sogar eine klare ÖPNV-Präferenz. Jedoch gilt es, Einschränkungen bei Smartphone-Affinität und Social Media zu beachten (S. 108). Im Durchschnitt wird die Verkehrssituation mit einer Schulnote 4,0 bewertet, von Autoaffinen noch schlechter, ebenso auch schlechter als in anderen untersuchten Kommunen. Vor allem Radwege und ÖV werden als mangelhaft bewertet. 64% der Befragten sind berufstätig, fast 48% haben über 20 km einfache Distanz, 41% unter 5 km. Häufigste Arbeitsorte sind mit 25% Murnau, 12% München, 4% Weilheim, 4% Garmisch-Partenkirchen und 2% Penzberg. Die Befragung der Nutzungsfrequenz ergab einen Modal Split von 31% zu Fuß, 17% Fahrrad/Pedelec und 4% ÖPNV - damit 52% Umweltverbund – und 47% MIV. Die Angebotsqualität wird dabei sehr wahrscheinlich die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.



### 3.2 Sonstige Grundlagen

Im Mai und Juni 2022 fand eine Marktanalyse statt, um die verschiedenen Möglichkeiten der Erfassung der innerörtlichen Verkehrsströme zu vergleichen. Neben der Aktualisierung der **Daten zu den Quell-Ziel-Verkehren** nach der Pandemie stand insbesondere eine Detaillierung des Murnauer **Binnenverkehrs** im Zentrum des Interesses. Neben den sehr aufwendigen Methoden einer klassischen Verkehrszählung wurden auch Angebote auf der Basis von Floating Car Data (FCD) einbezogen. Nach den Vergleichen von zehn Anbietern und ihren Methoden wurde der Auftrag an ui! Urban Institut vergeben. Die Ergebnispräsentation fand am 20.9.22 statt, die Kernpunkte sind:

23,5% des Verkehrs in Murnau ist Murnauer Binnenverkehr, d.h. die Fahrt bis zum ersten Parken startet und endet in Murnau. In Verbindung mit der Bestandsanalyse von TeamRed zur guten Erreichbarkeit des Gemeindegebietes zu Fuß und mit dem Fahrrad liegt hierin ein sehr hohes und von Murnau direkt beeinflussbares Potential, den Verkehr deutlich zu reduzieren. Weitere 30% des Verkehrs haben Quelle oder Ziel über 50 km entfernt. Die restlichen ca. 45% verteilen sich innerhalb 50 km Umkreis. Davon 11% auf Gemeinden, die im Einzugsbereich des zukünftigen Blaue-Land-Buses liegen, 6% von/nach Garmisch-Partenkirchen, 3% von/nach Weilheim sowie 2% von/nach Bad Kohlgrub. Somit entfallen zusammen gut 20% des Verkehrs auf umliegende Orte, die mit ÖPNV angebunden sind und durch verbesserte Verbindungen bzw. attraktive Mobilitätsketten besser erreichbar wären.

Des Weiteren liegt ein **Radverkehrskonzept** von TeamRed aus 2017 vor. In Verbindung mit der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (**AGFK**) wurde bereits das Radwegenetz erfasst und ausgebaut sowie ein Ziel für den Radverkehr i.H.v. 22% am Modal Split verankert. Details zum Radverkehrskonzept finden sich auf der Homepage des Marktes unter Mobilität/Radverkehr.

Zudem liegt ein **eMobilitätskonzept** von GreenCity vor, das Grundlage für die weiteren Arbeiten zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur war. In den Zusammenhang gehört auch die Entwicklung des Car-Sharing-Angebots von E-Oberland auf der Plattform von Moqo.



Seit Dezember 2021 liegt auch der **Nahverkehrsplan (NVP)** des Landkreise Garmisch-Partenkirchen vor, der eine wichtige einheitliche Erfassung des ÖPNV im Landkreis und seinen Gemeinden sowie eine formale Übersicht der Handlungsbedarfe liefert. Neben einer allgemeinen Schwachstellenanalyse wird auch der Barrierefreiheit ein eigenes Kapitel gewidmet. Der NVP schließt mit einer Maßnahmenableitung zum Fahrtenangebot, zum Schülerverkehr, zur Weiterentwicklung und Verbesserung der Infrastruktur sowie den Umsetzungsprioritäten. Explizit erwähnt ist die schlechte Erreichbarkeit der Unfallklinik Murnau (S. 21). Zum Ortsbus heißt es: „Bereits heute verkehrt aber der bedarfsorientierte Ortsbus Murnau im Marktgebiet Murnau sowie in den Nachbargemeinden Seehausen und Riegsee, ein Anschluss weiterer Gemeinden wird diskutiert (Stand Juli 2021). Daher ist hier bzw. generell zu prüfen, inwieweit eine Ausweitung des ÖPNV-Linienverkehrs von Montag bis Freitag in Ortsteilen mit Schwachstellen sinnvoll ist, da das Angebot des Ortsbusses Murnau ausreichend Fahrtmöglichkeiten gewährleistet, um die Richtwertunterschreitungen zu beheben. Dies gilt generell für Bedarfsverkehre, die unter diesen Randbedingungen eine sinnvolle Alternative zum (teureren) Linienverkehr sein können.“

## 4 Maßnahmenkatalog nach Themenbereichen

### 4.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Konkretisierung der Mobilitätsleitlinien erfolgte in der Sitzung des Marktgemeinderates vom 24.11.2022 (Vorlage 434/2022). Der Fußverkehr ist in der Leitlinie 1 adressiert: „**Das Fußwegenetz soll neben der Schaffung barrierefreier Übergänge weiter verbessert und attraktiv ausgebaut werden.**“

Im gleichen Termin wurde der bestehende Ablauf zur Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur vorgestellt: alle Maßnahmen (incl. Nennungen durch Bürger) werden im Umweltreferat gesammelt, mit dem Tiefbauamt bewertet, priorisiert und im Rahmen der Haushaltsmittel umgesetzt bzw. dem Gemeinderat zur Abstimmung vorgelegt. Die Maßnahmensammlung erfolgt in der „**Masterliste Fuß- und Radwege**“, in der neben einer Beschreibung der Maßnahme die Flächenverfügbarkeit, die Handlungsschritte, der Umsetzungszeitraum, die Priorität sowie der Status und eine Kostenschätzung festgehalten sind.

Neben Feststellungen durch die Verwaltung werden in der Masterliste auch Nennungen durch Bürger aufgenommen, die durch Formate der Bürgerbeteiligung (s. Kap. 4.10) eingehen. Zuletzt wurde am 20.9.2022 eine Befragung im Untermarkt sowie über die Social-Media-Kanäle des Marktes im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche durchgeführt, bei der unter dem Stichwort „Stolperstellen“ die Nennungen von Bürgern gesammelt wurden.

Eine Diskussionsveranstaltung am 20.9.2023 zur Mobilität in Murnau mit Mitgliedern des Marktgemeinderates ergab den Vorschlag einer vereinfachten Vorgehensweise (statt eines übergeordneten Ziels - s. Kapitel 2.2.2), die sich an den Mobilitätsleitlinien orientiert und mit der **Barrierefreiheit** beginnt. Je Leitlinie sollen gemäß dem Vorschlag das Erreichte dargestellt und mögliche Entwicklungsmaßnahmen einzeln entschieden werden. Diese



Vorgehensweise und die Zuweisung zu einem zeitlich befristeten Ausschuss wurde am 11.10.23 im Hauptverwaltungsausschuss beraten. Nach der Einrichtung des **Verkehrs- und Mobilitätsausschusses** und der Berufung der Mitglieder fand die erste Sitzung am 12.12.2023 mit dem Schwerpunktthema Barrierefreiheit statt, die zweite Sitzung ist für den 29.01.24 geplant.

**M1: Fortführung der Arbeit des „Verkehrs- und Mobilitätsausschusses“, der Maßnahmen entlang der bestehenden Mobilitätsleitlinien berät und entscheidet.**

Die Verwaltung schlägt vor, die Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit des Fußwegenetzes in die bestehende „Masterliste Fuß- und Radwege“ aufzunehmen und für die Liste eine **formale Status-Kennzeichnung** zu erarbeiten, die für alle Maßnahmen z.B. folgende Kennzeichnung führt:

- Status 0: Idee/Nennung
- Status 1: Wird vom Tiefbau im Rahmen der laufenden Instandhaltung umgesetzt
- Status 2: Beschluss Marktgemeinderat, Verkehrs- oder Bauausschuss erforderlich
- Status 3: Finanzierung erforderlich
- Status 4: Zustimmung anderer Baulastträger erforderlich
- Status 5: in Umsetzung
- Status 6: umgesetzt

Um nicht an den Bedürfnissen der Betroffenen vorbei Maßnahmen zu erzeugen, empfiehlt der Leitfaden des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr [„Die barrierefreie Gemeinde“](#) auf Seite 11 für das Zusammenwirken der Akteure, ein **Beteiligungsformat** wie z.B. einen „Runden Tisch“ zu schaffen, der in seiner Besetzung jeweils an die aktuell behandelten Themen angepasst wird. Ergänzend oder alternativ eignet sich dazu auch das Format von Ortsbegehungen. Für einen **„Runden Tisch Barrierefreiheit“** am 14.12.2023 wurden Vertreterinnen und Vertreter folgender Organisationen eingeladen:

- VdK Sozialverband, Berater für Barrierefreiheit,
- Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V. (BBSB),
- BLWG – Fachverband für Menschen mit Hör- und Sprachbehinderung e. V. über ISS-Weilheim,
- Senioren-, Gleichstellungs- und Behindertenbeauftragte im Landkreis Garmisch-Partenkirchen,
- Seniorenbeirat Markt Murnau,
- Elternschaft in Murnau,
- Ortsgruppe der Verkehrswacht

**M2: Festlegung der Vorgehensweise im Ausschuss – insbesondere Entstehung der Einzelmaßnahmen, Beteiligungsformate, Abstimmung und Entwicklungsfortschritte.**

Am 30.11.2023 fand eine erste **Initialberatung** der „Beratungsstelle Barrierefreiheit“ in Bad Tölz über die Bayerische Architektenkammer statt. Als Körperschaft des öffentlichen Rechts ist sie Trägerin der kommunalen Beratung zur Barrierefreiheit in Bayern.



Die einschlägige **Legaldefinition** ist in §4 des BGG (Behindertengleichstellungsgesetz) festgelegt: „**Barrierefrei** sind bauliche und sonstige Anlagen ... sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Als **Zielgruppen** führt der Leitfaden „[Die barrierefreie Gemeinde](#)“ (Seite 6) auf:

- Menschen im Rollstuhl,
- Menschen mit Rollator,
- Menschen mit Kinderwagen,
- Fahrradfahrende,
- Ältere Menschen,
- Menschen mit Einschränkungen des Bewegungsapparates,
- Menschen mit kognitiven\* Veränderungen, (*\*das Denken/Erkennen betreffend*),
- Menschen mit chronischen\* Krankheiten, (*\*langsam entwickelnd/lange dauernd*);
- Menschen mit auditiven\* Einschränkungen (*\*den Gehörsinn betreffend*),
- Menschen mit visuellen\* Einschränkungen und (*\*das Sehen betreffend*),
- Menschen mit über- oder unterdurchschnittlicher Körpergröße.

Nach einer früheren **Begehung** am 13. August **2021** mit Vertretern des Sozialverbands VdK Bayern und des Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbundes (BBSB) wurden bereits folgende Barrieren auf dem Weg vom Bahnhof zum Rathaus protokolliert:

- Bei der Fußgängerbrücke über die B2 zum Ödön-von-Horvath-Weg fehlen an der Treppe die visuellen Kontraste. Der rechte Handlauf ist von Pflanzen überwuchert.
- Die alternative Rampe ist mit 13% Steigung viel zu steil und auf einer Seite fehlt der Handlauf.
- Im weiteren Wegverlauf fehlen die visuellen und taktilen Kontraste, daher sind die Straßenüberquerungen vielfach nicht erkennbar.
- Im Ober- und Untermarkt sind die gut berollbaren Seiten oft mit Warenständen, Sitzgelegenheiten und Fahrrädern zugestellt, es gibt kein schlüssiges Konzept für ein taktilen Leitsystem in Murnau.
- Der rollstuhlgerechte Eingang über die Tourist-Info ist nicht ausgeschildert. Im und um das Rathaus werden weitere Barrieren aufgeführt.
- Die Öffentliche Toilette im Parkhaus Lederergasse sollte nicht mehr als behindertengerecht bezeichnet werden, auch die Parkplätze für Behinderte dort sowie für das Schlossmuseum erfüllen nicht die Anforderungen.

Die rein baulichen Maßnahmen können durch eine **Kampagne** unterstützt werden, die daran erinnert, dass Gehwege dem Fußverkehr dienen und es verschiedene Gruppen an Personen gibt, deren besondere Bedürfnisse im Verkehr spezielle Rücksicht erfordern (siehe Zielgruppen oben). So können Personen mit Hörbeeinträchtigungen auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen durch Klingeln nicht erreicht werden oder Personen mit



Sehbeeinträchtigungen Handzeichen anderer Verkehrsteilnehmer nicht aufnehmen. Eine konsequente Ahndung von Park- und Halteverstößen setzt zudem ein deutliches Signal für die Bedeutung des Fußverkehrs – gerade auch für Gruppen, die mehr Platz benötigen, z.B. für Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühle. Die langjährige Autozentrierung hat die Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer vielfach in den Hintergrund gedrängt und auch vergessen lassen, dass nicht die zu Fuß gehenden Verkehrsteilnehmer diejenigen sind, die den unberechtigt haltenden Pkw ausweichen müssen - und viele dies auch nur mit Mühe können.

Eine wichtige Fußverkehr-Verbindung, die deutliches Verbesserungspotential aufweist, ist die **Anbindung des Bahnhofs**. Für ankommende Bahnreisende, die nicht ortskundig sind, kann der Weg ins Ortszentrum deutlich attraktiver und erkennbarer gestaltet werden. Vor der neu entstehenden Mobilitätsstation gegenüber des Bahnhofs (s. Kapitel 4.2 und 4.6) sollte ein allgemeiner **Übersichtsplan** von Murnau entstehen, der die Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verbindungen einschließlich Wegzeit sowie relevante Infrastruktur darstellt. Die Markierung ist zu überprüfen und so zu vervollständigen, dass sie auch für ortsunkundige Personen unmissverständlich klar ist. Folgende inhaltliche **Maßnahmenvorschläge** der Verwaltung zur Verbesserung der Barrierefreiheit wurden am 12.12.23 dem neu geschaffenen Verkehrsausschuss vorgelegt, vertagt und werden erneut vorgelegt:

- Verbesserung der barrierefreien Wegachse vom Bahnhof zum Obermarkt,
- Verbesserung der Wegachse Bahnhof ins Zentrum,
- Verbesserung der Wegachse aus dem Zentrum zur BG-Klinik (Barrierefreiheit für Rollstühle wurde bereits geprüft),
- Verbesserung der Wegachsen Seniorenzentrum Kemmelpark ins Zentrum und BRK-Seniorenwohnen Staffelsee zur Bushaltestelle,
- Verbesserung Querungsmöglichkeit B2/Reschstraße im Zusammenhang mit der Neubebauung Reschstraße 8-22,
- barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen, Ausstattung mit Bänken und Witterungsschutz; Gestaltung der Alpenbus-Haltestelle Kemmelpark.

Zudem ist mittelfristig für den Fußverkehr folgender Zusammenhang zu berücksichtigen: sowohl die Einwohner von Murnau als auch Tages- und Urlaubsgäste weisen bereits heute einen hohen Altersdurchschnitt auf, der sich entsprechend dem **demografischen Wandel** weiter erhöhen wird. So weist auch die Datenanalyse für den Nahverkehrsplan darauf hin, dass insbesondere die Bevölkerungsgruppe der über 65-jährigen in Murnau (wie auch im übrigen Landkreis) stark zunehmen wird (S. 165). Parallel wird bedingt durch den Klimawandel die Anzahl der extrem heißen Tage weiter steigen, was insbesondere für zu Fuß gehende ältere Verkehrsteilnehmer zu hohen Belastungen führt. Bei der Verbesserung des Fußwegenetzes ist es somit äußerst sinnvoll, bei der Anlage von Wegen und Rastbänken auf das Pflanzen von **Schattenbäumen** großen Wert zu legen – eine Maßnahme die auch unter vielen weiteren Gesichtspunkten vorteilhaft ist. Idealerweise werden einige Standorte für **Trinkwasserspender** eingeplant.



**M3: Inhaltliche Schwerpunkte sind die Verbesserung der Barrierefreiheit, speziell entlang der zentralen Wegachsen, und die Anpassung der Wege an den Klimawandel.**

Ein Vorschlag zur Verbesserung der Fußgänger-Sicherheit in der Schloßbergstrasse zwischen Wassily-Kandinsky-Platz und Kindergarten umfasst eine Markierung für Fußgänger, damit in beide Richtungen auf der gleichen Straßenseite gegangen wird. Der Weg ist mit 5,60m an seiner schmalsten Stelle so schmal, dass ein Auto und Fußverkehr auf beiden Seiten zu Engpässen führt. Ergänzend kann auch ein gemeinsamer Fuß-/Radweg geprüft werden.

**M4: Prüfung der Markierung eines Fußwegs oder eines gemeinsamen Fuß- und Radweges zwischen Wassily-Kandinsky-Platz und dem Kindergarten.**

#### 4.2 Radverkehr

Der Markt Murnau hat sich mit Beschluss des Energie-, Umwelt-, Verkehrsausschusses vom 30.1.2020 (Vorlage 022/2020) zum Ziel gesetzt, den Radverkehr in besonderem Maße zu fördern und den Radverkehrsanteil am Modal-Split bis **zum Jahr 2027** auf mindestens **22 %** zu erhöhen. Zur Kontrolle der Zielerreichung soll am Ende des Zeitraums erneut eine entsprechende **Erhebung** durchgeführt werden. Bei einem Ausgangsniveau von 17% kann dies als durchaus ambitioniertes Ziel angesehen werden.

**M5: Erhebung des Modal Split in 2024 zur Fortschrittskontrolle für die Zielerreichung 22% zu 2026/27.**

Murnau ist seit 2016 Mitglied der **AGFK**, der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen. Die AGFK fördert für ihre Mitglieder den Erwerb einer **Fahrradzählstelle**. Damit wird der Radverkehr fortlaufend gemessen, wodurch es möglich ist, die Wirkungen von verschiedenen Maßnahmen über den Zeitverlauf abzuschätzen. Aufgrund der hohen Bedeutung als Grundlage für die Beurteilung der Entwicklung des Radverkehrsaufkommens wurde die Errichtung der Zählstelle aus der Umsetzungsphase 3 in die aktuelle Phase der Maßnahmenableitung vorgezogen. Die Montage erfolgte im Mai 2023 auf Höhe des **Untermarktes 43**. Seit diesem Zeitpunkt werden die Messwerte zusammen mit den Wetterdaten erfasst und auf der Homepage des Marktes unter Mobilität\Radverkehr veröffentlicht. Für die ersten 15 Betriebswochen zeigte sich im Untermarkt ein **Radverkehrsanteil von 29%** (neben 11% Fußgängern und 59% Pkw). Die niedrigsten Zahlen sind regelmäßig am Sonntag zu verzeichnen, was für einen hohen Anteil **Alltagsradverkehr** spricht.

Für die bedarfsgerechte Ableitung von Maßnahmen ist eine öffentliche Beteiligung sinnvoll. So wurde am 6.3.23 ein weiterer **Runder Tisch Radverkehr** im KTM durchgeführt. Neben Teilnehmenden des ADFC Garmisch-Partenkirchen, der Verkehrswacht und von Murnau Miteinander nahmen nach Einladung über Presse und Social Media auch interessierte Bürgerinnen und Bürger teil. Neben aktuellen Informationen über die Entwicklungen im



Murnauer Radverkehr schloss sich eine Diskussion über die zukünftigen Pläne an. Dadurch konnten die örtlichen und regionalen Akteure sowie die interessierte Öffentlichkeit vernetzt werden, ihre Sichten, Interessen und Anregungen aufgenommen und sie gleichzeitig über aktuelle Planungen informiert werden. Für die Zukunft ist die Etablierung eines regelmäßigen Formates der Bürgerbeteiligung zu empfehlen. Auf Homepage des Marktes wird zur Kontaktaufnahmen bei Interesse und Anregungen eingeladen. Maßnahmenvorschläge werden über die „Masterliste Fuß- und Radverkehr“ (s. Kapitel 4.1.) fortgeführt.

### **M6: Fortführung der Bürgerbeteiligung z.B. mit dem Runden Tisch Radverkehr zur Entwicklung und Abstimmung von Maßnahmen rund um den Radverkehr.**

Zur Förderung des Radverkehrsanteils beteiligt sich Murnau regelmäßig an zwei Veranstaltungen: dem jährlichen **Stadtradeln** und der **Europäischen Mobilitätswoche**, die auch über Presseberichte sowie Social Media Formate kommuniziert und mit Veranstaltungen begleitet werden.

Die AGFK bietet interessierten Kommunen die Durchführung einer "**Cargo Bike Roadshow**" an. Die Verwaltung hat sich für einen solchen Termin im Rahmen der EMW2023, der **Europäischen Mobilitätswoche**, beworben. Am Sonntag, den 17.9.2023 hatten die Bürgerinnen und Bürgern Gelegenheit, verschiedene Lastenrad-Modelle zu testen, um sich einen persönlichen Eindruck zu verschaffen und sich herstellerunabhängig beraten zu lassen. Zusammen mit der Gebiets-Verkehrswacht Murnau wurden auf dem Vorplatz des Kultur- und Tagungszentrums zusätzlich Tests von und Informationen über elektrische(n) Fahrzeuge mit 2, 3 oder 4 Rädern für die speziellen Bedürfnisse von Senioren und Menschen mit eingeschränkter Mobilität angeboten. Durch die Zusammenlegung der beiden Formate konnte eine große Spanne an Mobilitätsangeboten gezeigt werden, die die gesamte Familie von jungen Familien mit Kindern bis zu Senioren anspricht – Musik sowie Speis & Trank rundeten den Tag ab.

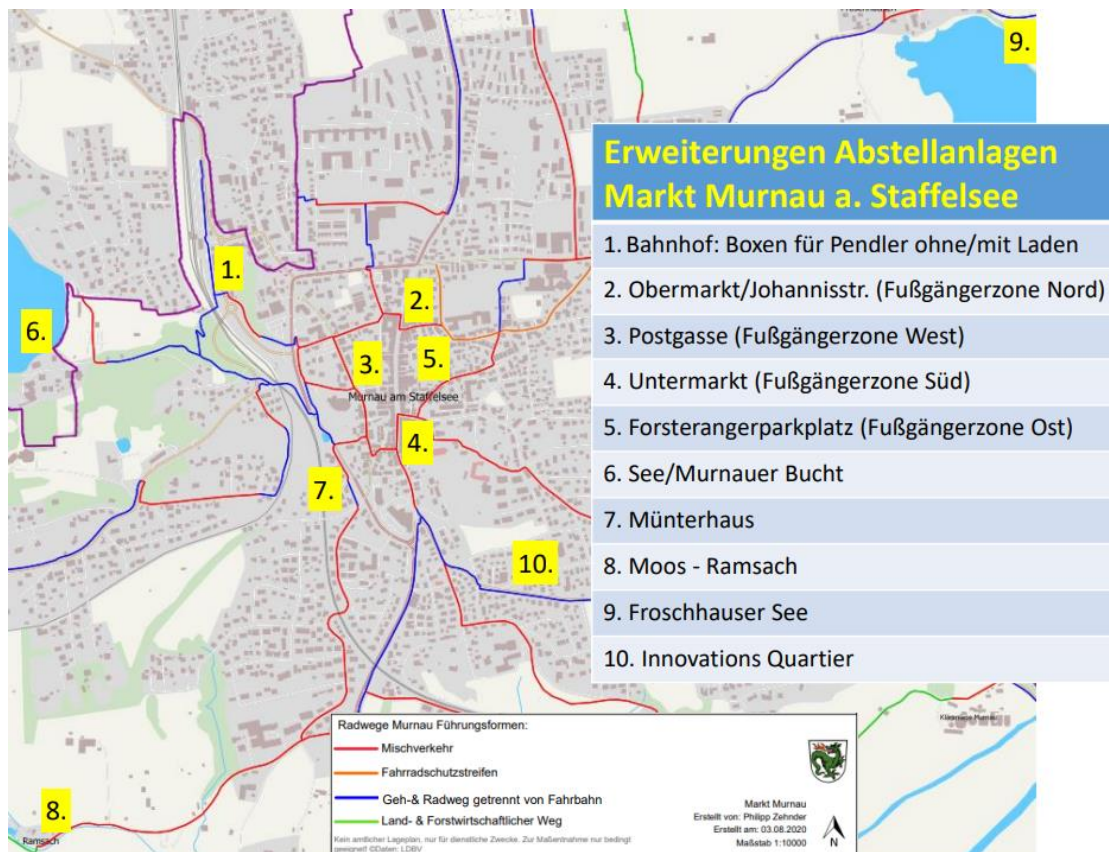
Das **Stadtradeln** fand vom 6.-26. Mai **2023** statt. Die Vorbereitungen erfolgten im Rahmen der Abstimmungen mit dem Team im Landkreis. Im Vordergrund stand in 2023 die Öffentlichkeitsarbeit über die Aushänge der Banner und Erstellung der Social Media Beiträge. In **2022** wurde der **Abschlussevent für den gesamten Landkreis** mit Preisverleihung in Murnau vor dem Innovationsquartier organisiert. Das jährliche Stadtradeln ist ein gut etabliertes und kommunikativ wirksames Format. Eine Idee für eine Anreizmaßnahme können in jedem Jahr farblich unterschiedliche Teilnahme-Bänder sein, die an den Lenkern gesammelt werden – in einigen Städten haben sich die unter Radlern zu beliebten Trophäen entwickelt, mit denen man zeigen kann, wieviel Jahre man bereits teilnimmt.

### **M7: Fortführung der jährlichen Aktivitäten im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche sowie dem Stadtradeln, die den Umweltverbund sichtbar und attraktiv machen.**



## Markt Murnau a. Staffelsee

Die Qualität der Abstellanlagen hat - neben der Verbesserung der Radwege - nach mehreren Studien hohen Einfluss auf die Nutzung des Fahrrads im Alltag. Daher wurde im Sommer 2022 eine Bestandsaufnahme der bestehenden **Radabstellanlagen** durchgeführt. Eine Analyse der Verbesserungs- und Ausbaubedarfe mündete in der Erstellung und Abstimmung eines neuen Konzepts für die Radabstellanlagen in Murnau (s. Abbildung). Bei der



Abstimmung der Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeit mit dem Tiefbau und Kämmerei legte es eine attraktive Fördermöglichkeit nahe, die Umsetzung der Maßnahme bereits in die aktuelle Phase 2 vorzuziehen. Nach Antragstellung erging der positiver Bescheid am 18.4.2023. Inhaltlich erfolgte eine Aufstockung der bestehenden **Anlehnbügel um 64 Stück** v.a. um die Fußgängerzone. Am Bahnhof ergänzen zehn abschließbare **Boxen** die Abstellmöglichkeiten für Pendler - dadurch können hochwertige Pedelecs und eBikes besser vor Diebstahl geschützt werden. Im Osten der Fußgängerzone wurde eine **überdachte** Abstellanlage am Forsterangerparkplatz mit Ladeoption errichtet. Am IQ Innovationsquartier wurde eine überdachte Abstellanlage errichtet. In der Murnauer Bucht wurden **zwei Ladeoptionen** ergänzt und am Informationspunkt Murnauer Moos wurden in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Anlehnbügel mit zertifizierten heimischen Hölzern errichtet.

Damit sind die aktuellen Bedarfe an Abstellmöglichkeiten im Wesentlichen gut erfüllt. Lediglich die Verbesserung der bestehenden Abstellanlage am Kultur- und Tagungszentrum



**KTM** konnte zeitlich nicht eingebunden werden, da die Überdachung an die Fassade des KTM anzupassen ist. Dort sollten zudem weitere Ladeoptionen integriert werden.

Der Verwendungsnachweis konnte pünktlich eingereicht werden, so dass Fördermittel wie geplant und bewilligt abgerufen werden konnten.

**M8: Prüfung einer Überdachung der Radabstellbügel am Kultur- und Tagungszentrum einschließlich optionaler Lademöglichkeiten.**

Die **Mobilitätsstation** am Bahnhof wurde aus zeitlichen Gründen entkoppelt: Gegenüber des Bahnhofs erfolgt ein gemeindlicher Neubau und im südlichen Teil des Erdgeschosses sind 120qm für eine Mobilitätsstation vorgehalten. Die Fertigstellung des Gebäudes ist für **Q2 2025** geplant. Auf diesen Zeitpunkt hin sind die Planung und die Beauftragungen ausgerichtet. An der Mobilitätsstation sollen sich bahnreisende Gäste einerseits umfangreich über die Mobilitätsangebote in Murnau informieren können: Ein **Übersichtsplan** zeigt die Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verbindungen einschließlich der Wegzeit sowie jeweils relevante Infrastruktur wie Lade- und Servicestationen. Zudem soll die Mobilitätsstation einen Radverleih beherbergen bzw. Stellflächen für elektrische Sharing-Angebote. Das Gesamtkonzept einschließlich des Betreibermodells befindet sich derzeit in der Ausarbeitung. Eine Option stellt die Einbeziehung des örtlichen Fahrrad Einzelhandels in das Angebot dar. Neben E-Fahrrädern sind auch konventionelle Räder wünschenswert, um auch günstige Leihmöglichkeiten zu schaffen (insbesondere Schüler und Jugendliche, wie sich aus einem Runden Tisch im Spätsommer 2023 ergab). Besonders wünschenswert wäre die Einbindung in ein überörtliches System, so dass sich Gäste nicht eine spezifische Murnauer App herunterladen müssten.

Ein Angebot liegt von der Velocity Mobility GmbH über die 17er Oberlandenergie GmbH vor. Es umfasst drei Stationen für ein „**Floating**“-System, das gegenüber einem stationären Verleih den Vorteil hat, dass die Räder an zwei weiteren Standorten zurückgegeben werden können. Allerdings erlauben drei mögliche Ausleih-/Rückgabestandorte nur ein sehr begrenztes Floating. Jede Station besteht aus zwölf Stellplätzen und insgesamt sind 18 E-Bikes im Umlauf. Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen hatte dieses Angebot in einen Förderantrag aufgenommen, über den jedoch negativ entschieden wurde.

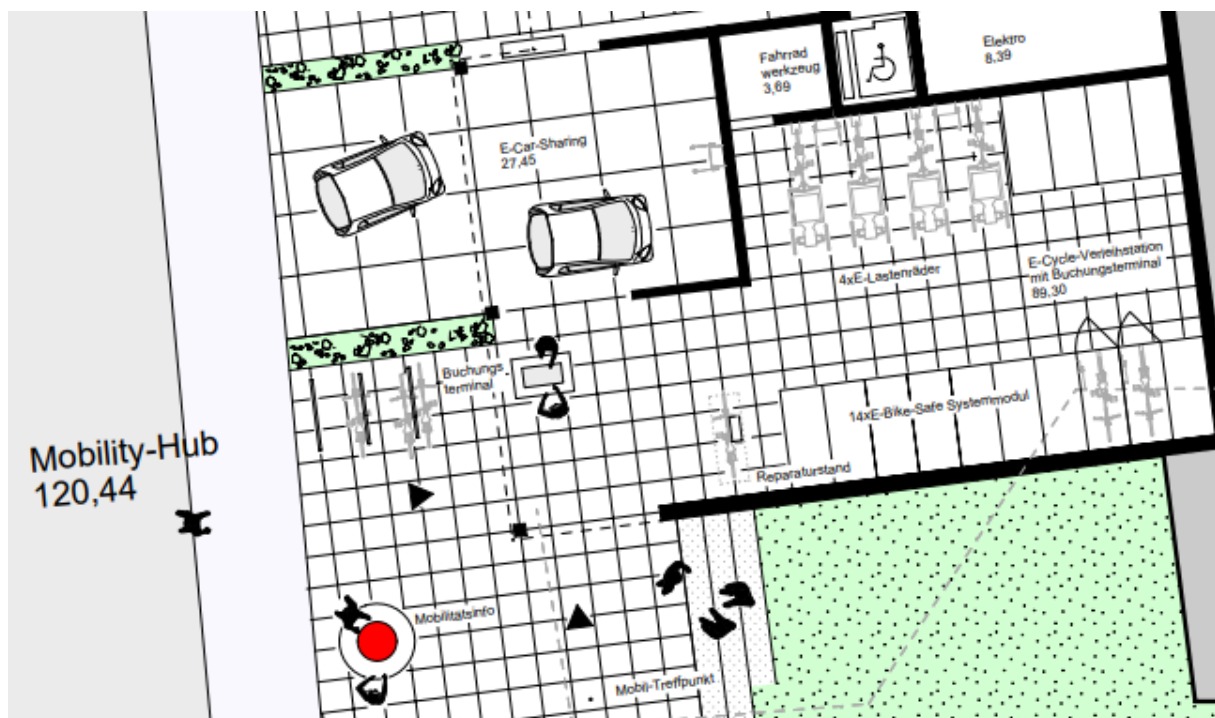
Zudem hat am 26.7. 2023 eine Abstimmung mit der **DB Station und Service AG** zum Pilotprojekt „ListNRide“ stattgefunden. Demnach ist es die Absicht der DB, Alternativen zur Radmitnahme zu schaffen, ohne eine eigene Flotte aufzubauen. Die Kooperation mit ListNRide ist ein Pilot bis Frühling 2024, danach erfolgt die Evaluation und Entscheidung über eine Ausrollung. Über dieses Modell böte der Markt Murnau nur den Raum mit Infrastruktur und interessierte Fahrradhändler (oder sonstige Personen) stellen darin eigene Räder ein. Die Buchung, Zahlung und das Marketing erfolgte über die bestehende DB-App. Dieses Modell würde zum einen den überörtlichen Standard einer großen und etablierten Plattform mit dem Ziel der lokalen Wirtschaftsförderung verbinden. Gleichzeitig schafft der Markt nur den nötigen Raum, ohne in Räder, deren Wartung sowie ein rein lokales Buchungs- und



Bezahlsystem investieren zu müssen. Gegenüber einem Floating-System besteht die Idee darin, mit der Bahn anreisenden Personen für die Gesamtdauer ihres Aufenthaltes Mobilität zu ermöglichen, bis die Räder wieder am Bahnhof zurückgegeben werden. Perspektivisch kann der Ausbau einer zweiten Station am KTM konzeptionell als Option berücksichtigt werden. Das Lastenrad der Tourist Information könnte in den Pool eingebracht werden und u.U. sind auch einige wenige Scooter denkbar.

Zu weiteren Details der Mobilitätsstation siehe Kapitel 4.6.

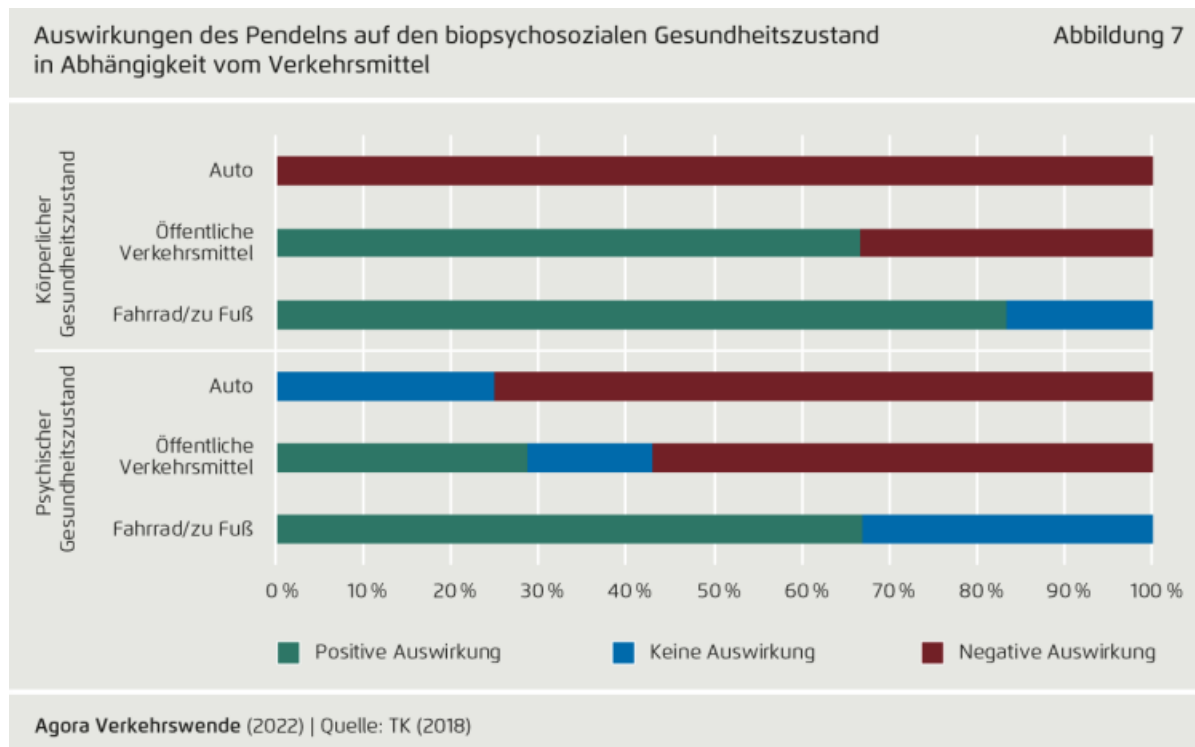
**M09: Abschluss des Gesamtkonzepts zur Mobilitätsstation einschließlich der Beauftragungen zu Q2 2025.**



Der Pendelverkehr verursacht in Deutschland ca. 20% des gesamten Personenverkehrs. Die zurückgelegten Distanzen haben sich dabei seit 1976 von 6 km auf 16 km fast verdreifacht. In Murnau gehen die Hauptpendelströme nach München (12%), Weilheim (4%), Garmisch-Partenkirchen (4%) und Penzberg (2%). So ergab sich auch in der Ist-Analyse der Phase 1 aus dem **Pendelverkehr** ein hohes Potential zum Umstieg auf den Umweltverbund: 41% der Pendelnden legen dabei regelmäßig Strecken von unter 5 km zurück; 25% arbeiten in Murnau - Strecken, die von gesunden Personen grundsätzlich in 15-20 Minuten rasch und günstig mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Hier könnte z.B. eine **Kampagne** um „Murnau Radpendler“ ansetzen, die lokale Informationen, Geschichten und persönliche Erfahrungen integriert. Aus der Vorbereitung für die AGFK sind jährlich 20.000€ für „nichtinvestive Maßnahme“ im Budget geplant. Der Engpass für die Umsetzung liegt in der personellen Kapazität für Vorbereitung und Durchführung. Das Fahrrad ist neben einem Verkehrsmittel für kurze und mittlere Strecken auch ein attraktiver Teil von Verkehrsketten, bevorzugt **ÖPNV-Ketten**. Dieser Aspekt sollte bei einer derartigen Kampagne integriert



werden. Das bietet sich insbesondere in Verbindung mit den neuen abschließbaren Radboxen am Bahnhof kommunikativ an. Zudem zeigten aktuelle Studien: Pendeln mit dem Auto ist ungesund (Techniker Krankenkasse, 2018): die Auswirkungen auf den **körperlichen** (100%) und **psychischen** (75%) **Gesundheitszustand** sind nahezu vollständig **negativ**. Folgen sieht man beim Anstieg der Krankentage: eine Verdoppelung der Pendeldistanz erhöht die Krankenschreibungen um 8% (Zahlen für Deutschland):



Die Studie „Landrad“ (Vorarlberg 2010) belegt auch: **Pedelecs** ermöglichen einen Umstieg vom Pkw. Hier wurden **20% dauerhafte Systemwechsler** erreicht: Zudem waren im Gebiet der Studie die Strecken deutlich länger und die hügelige Topografie sehr gut mit Murnau vergleichbar. Der positive Gesundheitsaspekt wurde belegt und auch im Winter wurden die Räder meist weiterhin genutzt. Analyse von 15 niederländischen Radschnellwegen zeigt jedoch auch, dass der Umstieg nur bis zu mittleren Pendelstrecken (**max. 20 km**/z.B. nach Weilheim) gelingt. Die Kampagnen sollten eng mit dem erfolgten Ausbau des Wegenetzes verknüpft werden.

Die Kampagne könnte in Zusammenarbeit mit den **regionalen Krankenkassen** und **Arbeitgebern** organisiert und durch Aktionen im Rahmen des Betrieblichen Gesundheitsmanagement unterstützt werden. Die **AGFK** finanziert voraussichtlich auch in den Folgejahren nichtinvestive Projekte der Mitgliedskommunen mit 80%. Die Projekte werden nach dem Prinzip „First come, first serve“ ohne Einreichfrist bearbeitet. Beispiele der vergangenen Jahre wie ein Pendlerfrühstück oder eine Imagekampagne finden sich hier <https://agfk-bayern.de/service/#533-415-best-practice-mitglieder>. Finanziert werden kreative Projekte aus den Themenbereichen Information, Kommunikation, Service oder



Öffentlichkeitsarbeit in den Volumina 2.500€, 5.000€ und 7.500€ zzgl. eines Eigenanteils von 20%. In einem gut konzipierten Gesamtpaket tragen die teilnehmenden Arbeitgeber und Krankenkassenniederlassungen zudem ihren Beitrag zu der Kampagne bei. Bei ausreichender Vorbereitung kann zudem eine **Studienarbeit** vergeben werden, die die Anbindung an den aktuellen Stand der Forschung liefert und zusätzliche Kapazität für die Umsetzung bereitstellt.

Menschliches Handeln ist sehr stark von **Gewohnheiten** geleitet. Im Bereich der Mobilität sind diese Gewohnheiten möglicherweise schon jahrzehntelang, daher ist es wichtig, neben den konkreten baulichen und organisatorischen Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs auch aktuelle Erkenntnisse des Gesundheitsmarketings einzubeziehen. Auch die Verhaltensökonomie bietet neue Verfahren, die bereits erfolgreich genutzt werden, um durch wiederkehrende, niederschwellige Anreize gesundheitlich vorteilhaftes Verhalten zu verbessern (z.B. das Nudging – deutsch „Anstupsen“). Ziel ist es, die Vorteile des Gehens und Radfahrens als **attraktive Mobilitätsoptionen** sichtbar zu machen und seine gesundheitsfördernde Wirkung hervorzuheben - sprachlich wie auch visuell zentral sind dabei die Begriffe Fitness, Aktivität, Gesundheitsvorsorge, Immunsystem, Gleichgewicht, Eigenständigkeit und Beweglichkeit. Hierfür können beispielsweise Informations- und Sensibilisierungskampagnen durchgeführt werden. Auch der Einsatz von temporären Aktionen kann die Aufmerksamkeit auf das Thema lenken. Die Kommunikation sollte auf verschiedenen Kanälen erfolgen: ob Online- oder Printmedien, soziale Netzwerke oder Präsenzveranstaltungen. Weiterführendes Link: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/verkehrsplanung/fussverkehrs-check>

### **M10: Etablierung von Kampagnen zur Nutzung des Fahrrads im alltäglichen Pendelverkehr als gesunde, schnelle und günstige Alternative.**

In Verbindung mit der bereits vom Gemeinderat bestätigten Leitlinie 2 „Radwegenetz kontinuierlich verbessern“ lässt sich aus den vier Typen von Radfahrenden (Quelle: ADFC-Booklet „So geht Verkehrswende“) ein großes Potential belegen: **60% sind interessiert aber besorgt**, 33% radeln auf keinen Fall, 6,5% sind begeistert und überzeugt sowie 0,5% stark und furchtlos. Für letztere 7% sind keine weiteren Aktivitäten erforderlich, sie fahren ohnehin Rad und die 33% sind durch keinerlei Maßnahmen erreichbar, sie sind aus verschiedenen Gründen vom Auto abhängig. Die 60% der interessierten aber besorgten Bevölkerung sind vor allem durch sichere und/oder separate Radverkehrsinfrastruktur zu mehr Radfahren zu bewegen. Werden Radwege sicherer und erreichen Kampagnen die Bürger, beginnt ein Umsteigen. Bereits seit dem Beginn der **AGFK-Mitgliedschaft 2016** wird das Radwegenetz ausgebaut und eine Vielzahl weiterer Verbesserungsmaßnahmen ist in Vorbereitung, Prüfung, Entwicklung und Umsetzung (zum Vorgehen s. auch Kapitel 4.1 „**Masterliste Rad- und Fußverkehr**“). In 2022 wurden z.B. folgende Maßnahmen realisiert:

- Anbindung/Ausbau Radweg Seestraße: zur Verbesserung der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit wurde der Radweg ca. 15m Richtung Norden verlegt. Dadurch konnten die Steigung bzw. das Gefälle auf 5% reduziert werden. Zudem war es so



möglich, den Weg über 75m auf die von der ERA geforderte Mindestbreite von 2,5m auszubauen, 140m wurden neu errichtet.

- Auf der B2-Ortsdurchfahrt im Norden wurde die Querungshilfe bei der Kimmelkaserne fertiggestellt (Bild rechts). Dadurch wird die Überquerung der stark frequentierten Bundesstraße von/zu den Sportstätten im Norden für Radfahrende sicherer und leichter.
- Auf der B2-Ortsdurchfahrt im Süden wurde analog eine Querungshilfe Richtung Ramsachstrasse / Murnauer Moos errichtet.
- Zur Verbesserung des Radweges Talweg als Anschluss von den Sportstätten im Norden Richtung Ortsmitte wurde die Asphaltierung des ersten Teilstücks durchgeführt (Bild rechts).
- Es wurden drei Fahrradservicestationen beschafft und aufgestellt, die nun an den Standorten Kultur- und Tagungszentrum, Radabstellanlage Murnauer Bucht am See sowie an der Radabstellanlage am Bahnhof zur Verfügung stehen.



### **M11: Fortführung des etablierten Radwegeausbaus analog der Vorgehensweise beim Fußwegeausbau (siehe Kapitel 4.1.).**

Ein immer wieder genannter Wunsch besteht darin, das Radfahren in der Fußgängerzone – zumindest außerhalb der Geschäftszeiten – zu erlauben. Für Nord-Süd-Verbindungen bestehen zwar attraktive Alternativen, die West-Ost-Verbindungen erfordern jedoch Umwege mit deutlichen Höhenunterschieden. Um einen Ausgleich der Interessen zu finden, könnten z.B. Regeln entwickelt werden, die den Radverkehr zu kaum frequentierten Zeiten zulassen, wie beispielsweise „Von-Acht-bis-Acht“.

### **M12: Prüfung der Zulassung des Radverkehrs in der Fußgängerzone zu bestimmten Zeiten bei Vorrang der zu Fuß Gehenden.**

Der Verkehrs- und Mobilitätsausschusses hat in seiner Sitzung vom 12.12.2023 beschlossen, die **Wittmerstraße** als **Fahrradstraße** auf Probe einzurichten. Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Vorlage 624/2023) hob die für den Radverkehr aktuell unbefriedigende Situation zwischen Weindorfer Straße, Reschkreuzung und Abzweig Kimmelpark hervor. Die Wittmerstraße liegt auf der Verbindung zwischen den Wohngebieten Kimmelpark sowie denen im Norden von Murnau mit dem Schulzentrum. Die Stellungnahme des Ordnungsamtes weist darauf hin, dass Verkehrsversuche auf Probe nur **für ein Jahr** durchgeführt werden dürfen. Sollte sich herausstellen, dass die betreffenden Fahrradstraßen keine hohe Fahrradverkehrsdichte aufweisen, sollte die Aufhebung der Fahrradstraße in Betracht gezogen werden.



**M13: Begleitung des Verkehrsversuches durch eine Informationskampagne an den Schulen, die auf die zeitliche Befristung hinweist.**

### 4.3 ÖPNV

Der ÖPNV ist Teil der **Daseinsvorsorge**. Aufgabenträger sind meist Kommunen oder Landkreise. Busse sind hinsichtlich **Emissionen und Flächenverbrauch** (Studie UBA 2021) dem Pkw zwar deutlich überlegen, weisen jedoch besonders auf dem Land nicht die gewünschte **Flexibilität** auf. ÖPNV-Angebote gelingen am besten entlang der Haupt-Quell-Ziel-Verbindungen und wenn sie bedarfsgerecht mit Angeboten für die „**letzte Meile**“ verzahnt sind. Daher ist die Vernetzung zu den Kapiteln 4.1, 4.2 und 4.6 von hoher Bedeutung.

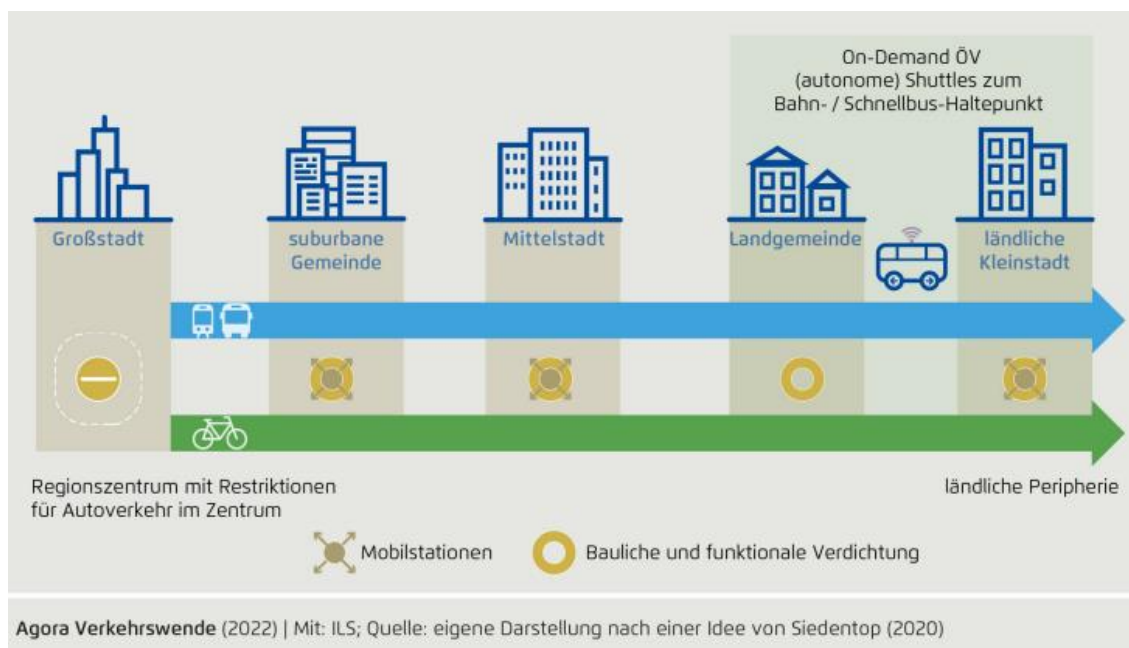
Für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen wurde der bestehende NVP (**Nahverkehrsplan**) von 2010 überarbeitet und auf der Kreistagssitzung 16.12.2021 einstimmig beschlossen. Zentral für den Markt Murnau ist darin z.B. ein **Expressbus Murnau/Garmisch-Partenkirchen** alle 60 Minuten als Taktverdichtung zur Bahn und mit der Prüfung einer teilweisen Vorrangspur (NVP, S. 215). Des Weiteren erreichte die Bedienung des Ortsteils Weindorf nicht den geforderten Qualitätsstandard. Und im Ortsteil Westried konnten die Richtwerte nicht umfänglich erreicht werden. Diese Feststellungen sind zwischenzeitlich überholt, da sie noch auf einer Erhebung vor dem Ortsbus-Angebot in Murnau basieren und das Angebot „des **Ortsbusses Murnau** ausreichend Fahrtmöglichkeiten gewährleistet, um die Richtwertunterschreitungen zu beheben. Dies gilt generell für Bedarfsverkehre, die unter diesen Randbedingungen eine **sinnvolle Alternative zum (teureren) Linienverkehr sein können**“. (NVP Garmisch-Partenkirchen (2021), S. 114f. u. 187). Bedarfsverkehre bieten dabei effiziente Angebote, wenn Linienverkehre nicht finanzierbar sind oder die Nachfrage zu gering ist. „Grundsätzlich gilt in diesem Zusammenhang, dass auf absehbare Zeit autonom fahrende Busse im Rahmen von Bedarfsverkehren keine wirtschaftliche Alternative darstellen können“ (NVP, S. 206 f.). Die **Umsteigequalität** Bus/Bahn erreicht in Murnau gerade noch den Grenzwert von 20 Min. bzw. 30 Min. Wartezeit und ist daher der Priorität 1 zugeordnet (NVP, S. 205). Eines der sechs Ziele im Rahmenkonzept des Landkreises lautete „Weiterentwicklung **bedarfsorientierter** Angebotsformen...“ (NVP, S. 166, 173) „...auf Basis der **bestehenden Systeme**“ (S. 168). Daneben ist zentral die Weiterentwicklung des Tarifs, wie z.B. **Anschluss MVV** und/oder **flächendeckende Tarifangebote** sowie v.a. eine **Echtzeitinformation** über Internet oder App (z.B. DEFAS-System Freistaat Bayern) (NVP, S. 212 f.). Wie im ganzen Landkreis wird der Bevölkerungsanteil der **über 65jährigen** bis 2031 stark ansteigen. Die ebenso im NVP empfohlene Verbesserung der **Linie 9611 (Murnau-Kochel)** hinsichtlich Taktung und Linienführung würde zu einer attraktiven Anbindung in Richtung Unfallklinik führen. Betrachtet man zudem noch die geplanten Verbesserungen auf der Bahnstrecke mit zwei Zügen pro Stunde auf der Verbindung Murnau-München ab 2027, ergäbe sich für den Markt Murnau ein schlüssiges ÖPNV-Konzept für die Zukunft.



Die **Alpenbuslinie** von Murnau nach Rosenheim wird im Dezember 2025 in Betrieb gehen. Am 12.12.23 hat sich der LK GAP als letzter beteiligter Aufgabenträger dafür ausgesprochen und die Ausschreibung konnte begonnen werden. Durch diese Ost-West-Querverbindung entsteht eine wichtige Ergänzung zu den bestehenden Bahnlinien. Das Projekt wurde durch die Ausweitung des Münchner Verkehrsverbunds auf die LK Bad Tölz-Wolfratshausen, Miesbach und Rosenheim sowie die Aufnahmeplanungen für den LK Weilheim-Schongau in 2024 und Garmisch-Partenkirchen 2025 unterstützt, da die Alpenbuslinie dann zum Betriebsstart innerhalb eines Tarifsystems liegen würde.

Die im NVP abgeleiteten Maßnahmen liegen in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises und greifen den inzwischen erreichten Ist-Stand in Murnau auf: Durch den Ausgang des Murnauer **Bürgerentscheids** am 23. Juli 2023 wurde der Ortsbus wiedereingesetzt und gleichzeitig die Zustimmung zum **Blaue-Land-Bus** erteilt, in den der Ortsbus überführt wird - nach derzeitigem Kenntnisstand ist von einem Betriebsbeginn ab Dezember 2024 auszugehen. Der Ortsbus bedient seit Juli 2020 das Ortsgebiet Murnaus und seit Juli 2021 zusätzlich die Gemeinden Seehausen und Riegsee. Seit der Erweiterung sind von Montag bis Freitag zwei Fahrzeuge von 6:00-20:00 Uhr in Betrieb. Während dieser Zeit konnte sich das Angebot fest in den drei Gemeinden etablieren und wird mittlerweile von etwa 120 Fahrgästen pro Tag genutzt. Die ursprünglichen Erwartungen bezüglich der Fahrgastzahlen wurden damit bei weitem übertroffen. Die Kunden bewerten den Service mit durchschnittlich 4,8 von 5 Sternen, was eine hohe Zufriedenheit widerspiegelt.

Damit decken sich die Perspektiven für Murnau mit den aktuellen Empfehlungen der Verkehrswissenschaft: „In ländlichen und dünn besiedelten Räumen eignen sich als Zubringer zum regulären ÖPNV insbesondere flexible Angebotsformen wie Rufbusse, On-Demand-Systeme oder Mitfahrangebote.“ (Krämer/Weiss/Benz: Vernetzung aller Mobilitätsangebote (2019) in „Der Nahverkehr“, S. 52 ff.). Für ländliche Kleinstädte werden zudem **Mobilitätsstationen** empfohlen, die die Anbindung an den ÖPNV/SNV verbessern (Kapitel 4.2), für Landgemeinden eine bauliche und funktionale Verdichtung (Kapitel 4.11).



Dem Bürgerentscheid vorgelagert waren umfangreiche Diskussionen im Murnauer Marktgemeinderat um die Entwicklung des ÖPNV. Im Zuge der anstehenden Verlängerung des Ortsbus-Vertrages im Februar 2022 wurde die Verwaltung beauftragt, **Alternativen und Verbesserungsmöglichkeiten** zu prüfen. Nach Marktsichtung und Angebotsphase im Juli/August 2022 erhielt die PKF Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft den Auftrag für eine **ÖPNV-Experten-Beratung**. Der PFK wurde eine umfassende Datengrundlage zum Status-quo zur Verfügung gestellt. In mehreren Terminen wurde gemeinsam mit einem ÖPNV-Experten und dem Gemeinderat über die Verbesserungsmöglichkeiten für den ÖPNV innerhalb Murnaus diskutiert. Im Zuge der Expertenberatungen wurden auch konkrete Konzepte entwickelt und bewertet. Die **Diskussionsrunde** am 19.10.22 mit dem Marktgemeinderat hatte folgende Kernpunkte:

- Der Konflikt zwischen Kosten und Qualität.
- Bündelung als Potential – v.a. Schülerverkehre und Tourismus.
- Unterschiedliche Effizienzbereiche von On-demand- versus Linienverkehr.
- Übertragbarkeit des Weilheimer Angebots für Murnau.
- Flankierung des ÖPNV durch Stärkung des gesamten Umweltverbunds.
- Datenauswertung des bestehenden Rufbusangebots.

Der abschließende **Expertenbericht** fasst folgende Empfehlungen zusammen:

- Als Grundangebot für Murnau und Umland ist aufgrund der Siedlungsstruktur ein On-Demand-Angebot zielführend, die Mitfinanzierung ist fachlich zu empfehlen.
- Eine Citybus oder eine Staffelseebuslinie sind nur als Ergänzung dazu innerhalb Murnaus zu empfehlen.



- In diesem Fall ist die enge Verzahnung Citybus/Staffelseebus mit dem On-Demand-Angebot im Landkreis und dem neuen Angebot für die Buslinie 9611 Murnau-Kochel zu empfehlen.
- Konsequente Integration des ÖPNV in Stadt- und Tourismusmarketing.

Neben diesen Empfehlungen wurde aus dem Gutachten deutlich, dass der alternative Betrieb eines Linienbussystems wie es beispielsweise in Weilheim umgesetzt wird **erheblich höhere Kosten** für den Markt Murnau verursachen würde und dabei nur einen Teil des Gemeindegebietes abdecken könnte.

Die überarbeitete Leitlinie 3 lautet: „**Die ÖPNV-Kapazität soll auf abends, Feiertage, Wochenende sowie touristische Orte ausgeweitet werden.**“ Nach der Wiedereinsetzung des bestehenden Ortsbusses durch den Murnauer Bürgerentscheid am 23. Juli 2023 in Verbindung mit der Zustimmung zur Überführung in den **Blaue-Land-Bus** des Landkreises, ist von einem Betriebsbeginn des neuen ÖPNV-Angebots ab **Dezember 2024** auszugehen. Daher war es weder sinnvoll noch politisch gewollt, für die Übergangszeit von ca. 17 Monaten eine Veränderung des bestehenden Angebots voranzutreiben. Die Ausschreibungen für den Blaue-Land-Bus laufen gegenwärtig, die Betriebszeiten des Konzepts sind jedoch bereits abends, an Feiertagen und Wochenenden gegenüber dem Murnauer Ortsbus deutlich ausgeweitet. Daher werden weitere Maßnahmen in diese Richtung bis auf weiteres als nicht notwendig angesehen.

Ein wesentliches Potential für Verbesserungen des derzeitigen Systems liegt allerdings in der Verkürzung der Wartezeiten zu bestimmten **Spitzenlastzeiten**. Diese Kapazitätsengpässe könnten entweder durch die Ausweitung des Angebotes um ein weiteres Fahrzeug oder durch die **Integration externer Mobilitätsdienstleister** wie z.B. örtliche Taxiunternehmen geschehen. Diesen Punkt griff ein fraktionsübergreifender Eilantrag auf, der eine Ringbuslinie plus Taxigutscheine vorschlug. Die Stellungnahme der Kämmerei wies jedoch zur Fördersituation darauf hin, dass nach dem BayÖPNVG Projekte, die der privaten Beförderung zugerechnet werden, wie **Taxigutscheine** usw. nicht gefördert werden. Zudem werden gemäß der Förderrichtlinie für die Mobilität im ländlichen Raum ausschließlich bedarfsorientierte ÖPNV-Systeme wie Rufbusse usw., hingegen keine Linienbussysteme gefördert, wie es die vorgeschlagene Ringbuslinie sei. Nichtförderbare Taxigutscheine würden gemäß einer groben Schätzung zu Kosten von ca. 45.000€ pro Jahr führen, die Details wären genauer festzulegen: Auf welchen Fahrpreis dieser Gutscheine vom Markt Murnau subventioniert werden soll, welche konkrete Personengruppen einen Anspruch darauf haben (z.B. Schwerbehinderung mit bestimmten Merkzeichen), wie das Kriterium „geringes Einkommen“ geprüft und von der antragstellenden Person nachgewiesen werden kann und in welchem Gebiet der Gutschein gelten soll (z. B. das jetzige Rufbusgebiet, Blaues Land, Ortsfahrten o.ä.).

Alternativ können Nachfragespitzen beim Ortsbus bzw. Blaue-Land-Bus oder eine Nachfrage außerhalb der Betriebszeiten durch eine andere Form der Einbindung des **örtlichen Taxigewerbes** bedient werden: ein etabliertes Konzept dieser Art wurde im Odenwaldkreis



mit den [taxOMobil](#)-Fahrten entwickelt: sollte weder ein Bus noch eine private oder gewerbliche Mitnahmefahrt zur Wunschzeit verfügbar sein, wird durch diese Fahrten die Mobilitätsgarantie erfüllt. Die Fahrten sind mindestens 60 Minuten vorab zu buchen um Bündelungseffekte zu ermöglichen; für frühere Buchungen gibt es Rabatt. Ergänzt wird das durch registrierte private und gewerbliche Mitnahmeangebote. Diese können einmalig oder regelmäßig sein, einen fixen oder flexiblen Start haben. Private erhalten dafür eine Erstattung in Höhe von einheitlich 12 Cent pro Kilometer analog zum Verbundgrundtarif (Einzelfallentscheidung gem. §10 PBefG) für taxOMobil Fahrten ist ein Zuschlagspreis auf den Verbundgrundtarif zu zahlen. Diese Optionen sind in einem integrierten Gesamtsystem angeboten und verketteten auch explizit die verschiedenen Formen durch „Anschlussicherungsinformationen“ zum Vor- und Nachlauf.

**M14: Erhebung des Bedarfs für Kapazitätsausweitungen (Spitzen- und Randzeiten).**

**M15: Prüfung geeigneter Formen der Kapazitätsausweitung zu Spitzen- und Randzeiten unter besonderer Beachtung der Integration des örtlichen Taxigewerbes.**

Die offenen Fragen um den Kreis der Berechtigten für potentielle Gutscheine wirft ein Schlaglicht auf eine Grundsatzfestlegung, die durch die bislang nicht geführte Zieldiskussion weiterhin offen ist: Welche **Zielgruppe** hat der ÖPNV in Murnau? Richtet er sein Angebot nur an Menschen, die aus individuellen Gründen keinen Pkw nutzen KÖNNEN – oder will er seinen Bürgerinnen und Bürgern grundsätzlich Mobilität ohne eigenen Pkw ermöglichen? Anders formuliert: soll ein aktiver Beitrag zur Verkehrswende erfolgen?

Wenn ein Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV gewollt ist, dann gelingt der im ländlichen Raum unabhängig von der Qualität des ÖPNV-Angebots aber nur, wenn **Pkw-Nutzung** „gleichzeitig deutlich teurer und unattraktiver wird“ (Agora-Studie „Wende im Pendelverkehr“ (2022), S. 35). Dafür ist die Verbindung mit Maßnahmen in Kapitel 4.4, 4.5 und 4.6 von hoher Bedeutung. Da die Antwort auf obige Fragen noch nicht möglich war (s. Kapitel 2.2.2), kann sie sich erst im Zuge der Maßnahmenumsetzung in Phase 3 zeigen.

Dies gilt insbesondere für den **Pendelverkehr** – wenn der in signifikantem Maß auf den ÖPNV verlagert werden soll, ist dafür eine Abstimmung über Gemeinde- und Kreisgrenzen hinweg erforderlich. Denn „nur schienengestützte Angebote sowie gut ausgebaute Regional- und Expressbussysteme können die Spitzenbelastungen im Berufsverkehr auch über Distanzen von bis zu 50 Kilometer bewältigen.“ (Agora-Studie Pendelverkehr 2022). Vgl. auch die Tabelle zur Wirksamkeit von Maßnahmen im Anhang (s. S. 50): Wirksame Instrumente ohne negative Effekte stellen demnach z.B. Takt- und Betriebsoptimierungen im ÖPNV sowie flexible Bedarfsverkehre und Sharing-Angebote dar. Unterstützend wirken zudem Radverkehrsförderung und Parkraumbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement und integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung.

**M16: Anregung von Abstimmformaten auf Kreisebene zu den Bedürfnissen der Pendlerverkehre im ÖPNV.**



Eine weitere relevante ÖPNV-Zielgruppe sind **Schüler und Schülerinnen**, die aus umliegenden Gemeinden in das Murnauer Schulzentrum fahren. Aufgrund der Aufgabenträgerschaft für den Schülerverkehr liegt hier eine gute Zahlenbasis vor. Anders verhält es sich jedoch für den durch **Tourismus und Unternehmen** induzierten Verkehr, für die keine Zahlen verfügbar sind. Während der Tourismus im Wesentlichen über Anreize im Zusammenhang mit Übernachtungen (z.B. Gästekarten) adressiert werden kann, bietet das **Betriebliche Mobilitätsmanagement** Ansatzpunkte für Mitarbeitende und eigene Verkehre (s. dazu Kapitel 4.8).

Im Rahmen der Einführung des **Deutschlandtickets** wurden sowohl im April 2023 als auch im Dezember 2023 die Satzungen für den Markt Murnau bzw. deren Überarbeitung zum 1.1.2024 abgestimmt sowie als Vorlage für die Gremien vorbereitet.

#### 4.4. Parkraumbewirtschaftung und ruhender Individualverkehr

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein weiteres Themenfeld, für das es durch die fehlende Zielausrichtung für die Mobilität in Murnau keine klare Perspektive gibt. Die **Leitlinie 4** aus 2021 („Das Parken soll in der Gemeinde so effizient wie möglich organisiert werden.“) konnte mit der Vorlage vom 24.11.2022 zwar etwas konkretisiert werden „**Die Parkraumbewirtschaftung soll überprüft werden.**“ Jedoch fehlt weiterhin die Ausrichtung, ob oder wie sich der motorisierte Individualverkehr in Murnau entwickeln soll, was auf das engste mit dem ruhenden Verkehr verbunden ist. Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen entstanden somit unter Berücksichtigung von Kapitel 2.2.

Am 31.03.2022 wurde im Werkausschuss der Gemeindewerke Murnau anlässlich der Ausgestaltung der Parkflächen für das **neue Feuerwehrgebäude** eine **integrierte Parkraumbetrachtung** vorgestellt. Ursächlich war ein Eilantrag der Fraktion Bündnis 90 Die Grünen vom 08.12.2021 zur Prognose des Parkraumbedarfes für die nächsten Jahre auf statistisch-empirischer Basis sowie eine Analyse zu den erforderlichen, verlagerbaren oder verzichtbaren Parkplätzen. Die Kernpunkte der Präsentation im Werkausschuss waren:


Auf der zu bebauenden Fläche befindet sich aktuell der Parkplatz „P5 West (alter Volksfestplatz)“ mit ca. 105 Stellplätze (50 weitere Stellplätze gehören dem benachbarten Einkaufsmarkt). Dabei handelt es sich um eine Schätzung, da der Platz keine Stellplatzmarkierungen hat und nicht bewirtschaftet wird. Die Schätzung wurde übernommen aus dem Abschlussbericht „Integriertes Mobilitätskonzept Phase I“ von Team Red vom 10.02.2021, Seiten 97-103. Die damalige Erhebung ergab eine Maximal-Belegung werktags 10-12 Uhr von 74%, am Wochenende von 41%.

Da im März 2022 gemäß dem technischen Planungskonzept für das Feuerwehrgebäude die Ein-/Ausfahrten für eine 1-geschossige Tiefgarage mit sehr hohem baulichen Aufwand verbunden wären, verblieb neben einer Bebauung ohne öffentliche Parkflächen (**Option A „Entfall Parkplätze“**) somit die **Option B „2-geschossige Tiefgarage“** mit ca. 220 Stellplätzen.



Im weiteren Verlauf führte die Konkretisierung der Baupläne jedoch zu einem Verzicht auf die Tiefgarage zugunsten (Stand Ende 2023) eines Parkhauses in **Ständerbauweise**. Da der Architekten-Wettbewerb bis zum Redaktionsschluss dieses Berichts **noch nicht abgeschlossen** war, ist die genaue Anzahl der entstehenden Parkplätze noch nicht festgelegt, die aktuellen Konzepte gehen von voraussichtlich 3 Etagen mit je 50 Stellplätzen aus, davon sind 50 als öffentliche Stellplätze vorgesehen.

Die Diskussion im März 2022 wird an dieser Stelle kurz zusammengefasst, für den Fall, dass die Planungen nochmals grundlegend überarbeitet werden: Die Parkraumerhebung 2020 ergab im Ortszentrum insgesamt „**geringen bis mittleren Parkdruck**“ (der P&R-Parkplatz am Bahnhof wurde nach der Erhebung auf 200 Plätze erweitert; s. oben genannter Abschlussbericht, S. 103-104). Ein signifikant steigender öffentlicher Parkraumbedarf war nicht erkennbar. Der **bestehende** Parkraum ist jedoch u.a. für die örtlichen Geschäfte wichtig. Daher war das Fazit, dass durch die Tiefgarage das Parkraumangebot gemäß den (damals noch gültigen alten) Mobilitätsleitlinien **optimiert** werden kann **ohne die Gesamtkapazität zu verändern**.

Optionen	Kosten	Effekt(e)	
<b>A)</b> Entfall der Parkplätze	Keine	Entfall von ca. 105 unentgeltlichen Parkplätzen. Parkdruck steigt von „gering/mittel“ auf <u>mg</u> lw. mittel.	
<b>B)</b> 2-geschossige Tiefgarage + ...	1) ... <u>Anschluß</u> (Fuß-)Weg <b>See</b> & Reduzierung P12 am See.	Freiwerden extrem hochwertiger Naherholungsfläche am See.	
	2) ... <u>Anschluß</u> (Fuß-)Weg <b>Bhf.</b> (Ergänzung zum P&R-Parkplatz). Ggf. weitere Angebote wie Leihräder, Ladesäulen etc.	• Verbesserung (Fuß-)Anbindung Bhf. • Nähe Einkaufen/Paketservice • Witterungsschutz/ggf. Dauerstellplatz • kostenpflichtig	
	3) ... digitales <b>Parkleitsystem</b> (zumindest für große Parkflächen).	Angebot Wendler GmbH ca. 500 T€. Jedoch Einnahmen bei <u>Datasharing</u> möglich.	Weniger Parkplatzsuchverkehr - v.a. mit 1) und 2) zusammen. Verstärkung Effekt durch <u>Datasharing</u> mit <u>Navianbietern</u> .
	4) ... <b>Reduzierung</b> anderer Parkflächen im gleichen Umfang.	Wie oben. Einnahme aus alternativer Flächennutzung.	Umnutzung hochwertiger zentraler Flächen für z.B. Wohnraum.
 <b>Fazit: die Optionen B1-B4 (v.a. in Kombination) haben deutliche positive Effekte auf Mobilitätsleitlinien</b> (s. nächste Folie). <b>Die kostenoptimale Option A ist möglich, aber bringt kaum Nutzen mit sich.</b>			

Die beiden Optionen A (Entfall) und B (2-geschossige Tiefgarage) wurden anhand ihrer **Effekte auf die Mobilitätsleitlinien** bewertet. Für die Option B wurden dabei vier Untervarianten betrachtet, welche Optimierungen auf Basis der neuen 220 Stellplätze möglich wären (s. Tabellen oben und nächste Seite):

- B1) Reduzierung P12 an der Murnauer Bucht West mit 60 Plätzen,
- B2) Ergänzung zu P&R-Plätzen am Bahnhof,
- B3) digitales Parkleitsystem und
- B4) zusätzliche Reduzierung Parkplatz Forsteranger (55 Plätze) oder Parkplatz Bahnhofstrasse (48 Plätze).

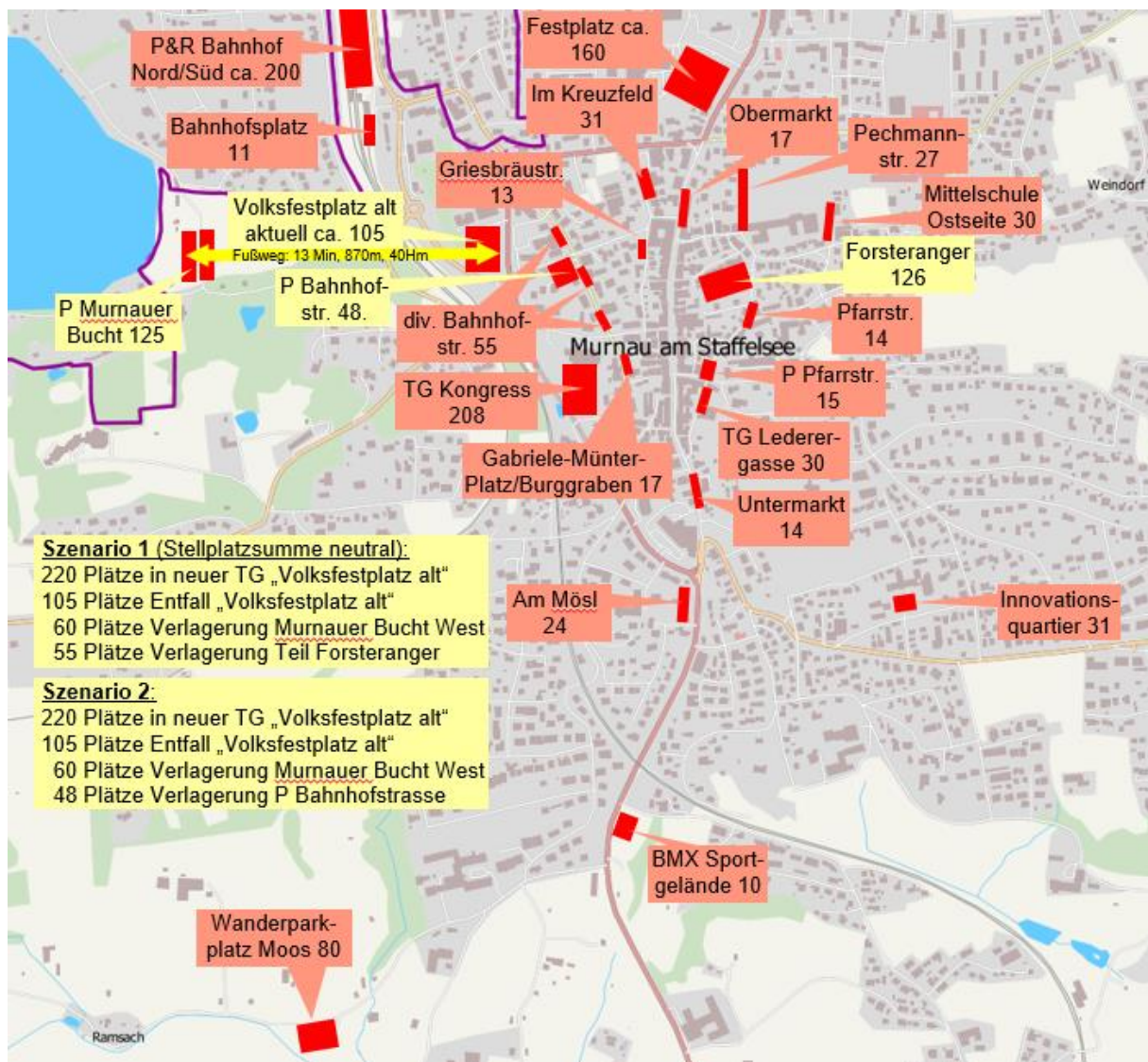


Leitlinien Mobilität (Details s. Anhang 1)	Optionen:	Entfall	See	P&R	System	Alt. Nutz.
1. Weiterentwicklung Fußwegenetz		-	-	-	-	-
2. Verbesserung Rahmenbedingungen Radverkehr		-	(+)	(+)	-	(+)
3. Weiterentwicklung ÖPNV		-	-	+	-	-
4. Möglichst effizientes Parken		+	-	-	++	+
5. Autoreduzierung sensibler Bereiche		-	++	-	(+)	++
6. Unterstützung innovativer Mobilitätsangeboten wie z.B. Car-Sharing, <u>Fahrradvermietsysteme</u> , Mobilitätsstationen		-	(+)	(+)	(+)	(+)
7. Umstellung des Verkehrs auf erneuerbare Energien		-	(+)	(+)	-	(+)
8. Vernetzung vorhandener Mobilitätsangebote		-	(+)	+	-	-
9. Förderung nachhaltiger Tourismus		-	+	-	-	-
10. Unterstützung Bewusstseinswandel hin zu nachhaltiger Mobilität		-	+	+	-	(+)
<b>Gesamtbewertung nach Unterstützung der Leitlinien:</b>		<b>1</b>	<b>4 (bis 8)</b>	<b>3 (bis 6)</b>	<b>2 (bis 4)</b>	<b>3 (bis 6)</b>

Legende: + positiver Effekt; - kein Effekt; (+) positiver Effekt bei entsprechender Ausgestaltung der Option.

Die Bewertung der Option nach ihren Auswirkungen auf die Mobilitätsleitlinien ergab die Empfehlung, **im Falle des Baus einer 2-geschossigen Tiefgarage** unter dem neuen Feuerwehrgebäude mit 220 Stellplätzen zum Ausgleich die Hälfte der **Parkplätze am See entfallen** zu lassen ergänzend entweder die P&R-Plätze am Bahnhof zu ergänzen oder die Parkflächen in der Bahnhofstrasse oder am Forsteranger umzunutzen, z.B. als zentrumsnahen Wohnraum.

Daher bietet sich aktuell aus dem Neubau des Feuerwehrgebäudes auf dem alten Volksfestplatz keine Gelegenheit, einen Beitrag zu Leitlinie 5 „**Autoreduzierung sensibler Bereiche**“ zu leisten. Dennoch sollte das Thema weiterverfolgt werden, da der Markt Murnau mit der Murnauer Bucht nur einen sehr kleinen Seezugang auf seinem Gemeindegebiet hat, große Teile dieser hochwertigen Naherholungsfläche jedoch mit 125 Pkw-Parkplätzen belegt werden. Empfohlen wird, den **Entfall von Stellplätzen auf P12 West am See** (vormals Option B1) erneut zu diskutieren. Damit könnte die Fläche zwischen See und Straße wieder für Naherholung zur Verfügung stehen. Der Fahrradweg zum See wurde ausgebaut und die Fahrradabstellplätze in der Murnauer Bucht deutlich ausgeweitet sowie zwei Ladestellen für E-Bikes bzw. Pedelects errichtet (s. Kapitel 4.2).



**M17: Entlastung der sensiblen Naherholungsfläche in der Murnauer Bucht durch den Rückbau von Stellplätzen.**

Bereits zum 17.10.2019 hatte Team Red eine Skizze zur „Weiterentwicklung Parkraummanagement und Parkleitsystem“ erstellt. Mit Vorlage 098/2021 erfolgt der Beschluss des Hauptverwaltungsausschusses zur Ausplanung des Systems, welche im Nachgang bis zur Umsetzungsreife gebracht wurde. Die endgültige Umsetzung wurde angesichts der Kosten und der damaligen Haushaltslage jedoch zurückgestellt. Ein Digitales Parkleitsystems (dPLS) wurde auch im Rahmen der Vorlage 31.03.2022 im Werkausschuss nochmals diskutiert, der Nutzen in Abwägung mit den hohen Kosten von ca. 500.00 € (ohne Förderung) jedoch weiterhin nicht gesehen. Somit bleiben für Parkraummaßnahmen noch die Anpassung der Bewirtschaftungsform.



Die bestehende **Parkraumbewirtschaftung** im Zentrum wird im Abschlussbericht „Integriertes Mobilitätskonzept Phase I“ (Team Red vom 10.02.2021) auf Seite 98 dargestellt. In der dort entlehnten folgenden Übersicht sind P12 Murnauer Bucht mit ca. 125 Stellplätzen und Parkscheinregelung sowie der Parkplatz an der Biologischen Station im Moos nicht enthalten:

Standort	Anzahl P	Parkregelung	Parkdauer
P+R Bahnhof	152	Parkschein	10 Std.
Bahnhofplatz	11	Parkscheibe	1 Std.
P6 Festplatz*	ca. 160	keine Regelung	unbegrenzt
P5 West*	ca. 105	keine Regelung	unbegrenzt
TG P1 Kongresszentrum	181	2 Std. gebührenfrei	unbegrenzt
TG P4 Lederergasse	30	Parkschein	4 Std.
P2 Bahnhofstr	48	Parkschein	3 Std.
P3 Utzschneiderstr.	126	Parkschein	3 Std.
P Pfarrstr.	18	Parkschein	2 Std.
Bahnhofstr. Nord	23	Parkscheibe	2 Std.
Bahnhofstr. Mitte/Griesbr. Ost	20	Parkscheibe	2 Std.
Bahnhofstr. bei Kongresszentrum	12	Parkscheibe	2 Std.
Gabriele-Münter-Platz	12	Parkschein	2 Std.
Burggraben	5	keine Regelung	unbegrenzt
Griesbräustraße	13	Parkschein	2 Std.
Im Kreuzfeld	31	Parkscheibe	2 Std.
Obermarkt	17	Parkschein	2 Std.
Untermarkt	14	Parkscheibe	0,5/2 Std.
Pechmannstr.	37	Parkschein	4 Std.
Pfarrstr.	14	Keine Regelung	unbegrenzt
Schloßbergstraße	11	Parkschein	2 Std.

*\*Bei den Parkplätzen P5 West und P6 Festplatz sind keine Stellplatzmarkierungen vorhanden. Die Gesamtanzahl an Stellplätzen wurde für beide Parkplätze unter Beachtung der Stellplatz- und Fahrgassenmaße nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR abgeschätzt.*

Auf dieser Basis werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen: Aufnahme der Parkflächen „ohne Regelung“ in die Bewirtschaftung: P5, P6 (Prüfung Restzeit bis Fertigstellung Feuerwehrneubau) und Pfarrstraße sowie Entfall der ersten zwei freien Stunden bei P1. Aufnahme der Flächen mit „Parkscheibe“ in die Regelung „Parkschein“. Sowie folgend Vereinheitlichung der bestehenden Bewirtschaftungsstruktur und regelmäßige Anpassung der Parkgebühren an die Inflation. Die Vereinheitlichung kann z.B. auch zwei Gebührenzonen umfassen, eine Kernzone um die Fußgängerzone und eine Außenzone.

Aktuell kosten 1h in P1 und P4 60 Cent und am Bahnhof 50 Cent. Die Parkscheine können auch über Handyparken mit der EasyPark-App bezahlt werden. Die Auswertung der Daten



ergibt eine durchschnittliche Parkdauer von 1:27h sowie einen durchschnittlichen Betrag von 1,60€ je Parkvorgang.

In der Sitzung des Marktgemeinderates vom 16.01.2024 hat das Ordnungsamt einen Neuerlass der **Parkgebührenverordnung** (Vorlage 029/2024) vorgelegt. Im Rahmen der Haushaltsberatungen wurde beschlossen, die Parkgebühren des Marktes Murnau ab dem Jahr 2024 im Innenbereich generell um 20 % anzuheben. Zudem entfallen die ersten 30 Minuten gebührenfreies Parken. Im Innenbereich (Zone 1) werden die Parkgebühren auf 1,50€ pro Stunde angehoben. Sie umfasst: Bahnhofstraße (Parkplatz), Gabriele-Münter-Platz, Griesbräustraße, Lederergasse, Parkgarage am Rathaus, Obermarkt, Wassily Kandinsky-Platz, Pechmannstraße, Petersgasse, Postgasse, Schloßbergstraße vor HsNr. 12 und Utzschneiderstraße (Parkplatz Forsteranger). Der Aussenbereich (Zone 2) umfasst den Froschhauser See, Wanderparkplatz Ramsachstraße und die Seestraße (Murnauer Bucht).

**M18: Aufnahme der bislang nicht gebührenpflichtigen Parkplätze in die Bewirtschaftung, Entfall der verbleibenden Parkscheiben-Regelungen.**

**M19: Regelmäßige Anhebung der Parkgebühren einschließlich Inflationsanpassung alle 1-2 Jahre.**

#### **4.5. Autoreduzierung bzw. Verkehrsberuhigung sensibler Bereiche (Alternative Verkehrsführungen/Verbesserte Gestaltung Straßenraum)**

Die Verkehrsberuhigung ist ein weiteres Themenfeld, für das es durch die **fehlende Zielausrichtung** für die Mobilität in Murnau keine klare Perspektive gibt. Die **Leitlinie 5** aus 2021 („Sensible Bereiche sollen so weit wie möglich autoreduziert bzw. verkehrsberuhigt werden.“) konnte mit der Vorlage vom 24.11.2022 nicht konkretisiert werden. Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen entstanden somit unter Berücksichtigung von Kapitel 2.2.

Aus der Bestandsaufnahme in Phase 1 durch TeamRed wurde im Herbst 2022 der erste Vorschlag zur **Verkehrsberuhigung** aufgegriffen. Es wurde ein Verwaltungsvorschlag zum Beruhigung des **Untermarkts** entwickelt und am 15.6.23 im Hauptverwaltungsausschuss im Rahmen der Vorlage 108/2023 als Sachstandsbericht Mobilität vorgelegt. Der Vorschlag lehnt sich am sehr erfolgreichen Konzept der sogenannten "**Schanigärten**" in München an. Hierfür werden Flächen der Straße für temporäre Außengastronomie umgewidmet (z.B. Mai-Oktober). Eine Befragung aller gastronomienahen Geschäfte im Untermarkt ergab deutlich positive Rückmeldungen - bei einigen ist das Interesse sehr groß, einige wollen das fertige Angebot prüfen. Die Durchführbarkeitsuntersuchung zeigte: die Beschilderung und Kennzeichnung sind StVO-konform umsetzbar. Die anschließende Abstimmung mit der Polizei ergab jedoch eine ablehnende Einschätzung: die Gefahr wurde als zu groß eingeschätzt, dass Autofahrende in diese Flächen fahren. Es habe vor Jahren schon einmal einen derartigen Vorfall in der Bahnhofstraße gegeben (wo ein Pkw im Rahmen eines



Parkvorgangs einen Pflanzkübel über den Bürgersteig geschoben hat) und in Kombination mit der Gefällstrecke im nördlichen Untermarkt und dem Anteil an unsicheren Autofahrenden mit verminderter Reaktionsfähigkeit wurde das Risiko als nicht vertretbar eingeschätzt. Die Diskussion im Hauptverwaltungsausschuss drückte zwar Unverständnis für diese Einschätzung aus und die Frage nach einer formellen Bindung an die Einschätzung der Polizei wurde verneint. Dennoch kam es zu keiner Empfehlung, den Vorschlag weiter zu verfolgen.

Der zwischenzeitlich neu gegründete **Verkehrs- und Mobilitätsausschuss** beginnt seine Arbeit mit der Barrierefreiheit für den Fußverkehr. Da ein Antrag einer Fraktion zur **Verkehrsberuhigung** noch nicht im Gemeinderat behandelt werden konnte, wurden die entsprechenden Vorlagen zusätzlich zur Barrierefreiheit für die erste Sitzung am 12.12.23 vorgelegt (Vorlagen 313, 315 und 347/2023), die Behandlung dann jedoch in der Sitzung vertagt, die Wiedervorlage erfolgt in einer der nächsten Sitzungen. Grundlage sind die vier sogenannten „**Planfälle**“, die im Abschlussbericht „Integriertes Mobilitätskonzept Phase I“ (Team Red vom 10.02.2021) auf den Seiten 77 ff. dargestellt wurden. Die Planfälle wurden von Team Red entwickelt und die Wirkungen in einem Verkehrsmodell simuliert. Ziel der vier Planfälle waren **Simulationen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs** von Süd nach Nord durch verringerten Schleichverkehr östlich des Zentrums. Neben der Entlastung der betroffenen Straßen von Lärm, Emissionen und Unfallrisiken – verbunden mit der Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität in den entlasteten Straßen – erhöhen sich die Wegezeiten für den Pkw-Verkehr, was wiederum zu einem Zeitvorteil des Umweltverbunds führt. Folgend die Übersicht der vier Planfälle:

**Planfall 1** führt über die Einbahnregelung im Untermarkt Richtung Nord zwar zu einer Verkehrsreduzierung im Untermarkt, und v.a. zwischen Lederer- und Schlossbergstraße zur Verbesserung der Aufenthaltsfunktion für Einkaufen und Restaurants. Die Prüfung der Einbahnregelung führte in der Simulation jedoch zum Nebeneffekt einer weiteren Belastung der Schlossberg-/Schwaigangerstraße und wurde bereits in der Vergangenheit verworfen.

**Planfall 2** führt zu einer deutlichen Beruhigung der Schwaiganger- und Schlossbergstraße. Erste Schritte dazu bestehen in den Umwidmungen der Pechmann- und Sollerstraße zu einer Einbahnstraße Richtung Süd-Ost. Vom Viehmarktplatz kommend dürfte demnach nur noch nach Osten abgebogen werden. Dadurch sinkt die Verkehrsbelastung an der **Mittelschule** und eine **gefährliche Engstelle** an der Sollerstraße, wo es bislang durch Parkplätze auf der Fahrbahn immer wieder zu Vorfahrtsverstößen auch gegen entgegenkommende Fahrradfahrende kommt, könnte entschärft werden. Ergänzende Aufpflasterungen im Bereich Viehmarktplatz/Pfarrstraße bzw. eine Verlängerung des verkehrsberuhigten Bereichs Schützenplatz reduzieren die Geschwindigkeiten und senken die Attraktivität für den Durchgangsverkehr weiter. Dadurch könnte auch die Gefährdung von **Schulkindern** an der Bushaltestelle reduziert werden, wo der Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) immer wieder nicht beachtet wird. In Summe wird v.a. die Durchfahrt von Süd nach Nord unattraktiver. Die Simulation zeigt eine deutliche Verdrängung der Verkehre im östlichen



Kernort inkl. Untermarkt auf die B2. Die damit verbundene Verlängerung der Wegstrecken und –zeiten erhöht die Bereitschaft, für kurze Wege ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen. Dadurch kann ein Beitrag zur Reduzierung des hohen Binnenanteils von 23% des Murnauer Pkw-Verkehrs geleistet werden und ein Schritt zum Wechsel vom MIV zum Umweltverbund gemacht werden.

**Planfall 3** wurde zudem durch eine der Fraktionen des Gemeinderates in einen eigenen Antrag eingebracht. Neben einer verkehrlichen Entlastung hätte dieser Planfall eine erhöhte **Sicherheit** im Bereich der **Mittelschule** und mehr Platz für Radfahrende zur Folge. Zusätzlich zu dieser Maßnahme ist die Einrichtung einer **Begegnungsfläche/Shared Space** im Untermarkt enthalten. Im Allgemeinen findet eine Umsetzung durch eine Verkehrsberuhigung in Verbindung mit einer Niveauangleichung von Fahrbahn und Gehsteigen statt, sodass “eine Verkehrsfläche für alle” geschaffen wird. Alternativ dazu wäre noch die Einrichtung einer Fahrradstraße denkbar.

Fall	Straßen	Effekt
1	Untermarkt Einbahnstraße Richtung Nord	Verkehr Schwaigangerstraße steigt um 12%
2	Umgestaltung Pechmann-, Soller-, Pfarrstraße, Viehmarkt	Deutliche Entlastung von Schwaiganger-, Schloßberg- und Sollerstraße; auch Untermarkt
3	Kombination aus Nr. 2 und Begegnungsfläche Untermarkt	Deutliche Entlastung von Schwaiganger-, Schloßberg- und Untermarkt; Hoher Umbauaufwand
4	Kombination aus Nr. 2 und Fußgängerzone Untermarkt	Deutliche Entlastung von Schwaiganger-, Schloßberg- und Untermarkt; Hoher Umbauaufwand

Die Stellungnahme der Verwaltung dazu führt aus: Die Sollerstraße und Pechmannstraße dient als wichtige Erschließungsstraße für den Bereich Parkplatz Pechmannstraße, den Parkplatz Forsteranger, die Johannisstraße, Utzschneiderstraße und Schützenplatz / Schwaigangerstraße. Durch eine Einbahnstraße ist die Befahrung für Fahrzeuge nur noch in eine Richtung zulässig. Jeder, der aus dem Parkplatz Forsteranger oder Pechmannstraße wieder ausfährt und Richtung Norden will, muss die große Schleife über die Sollerstraße und Weindorfer Straße machen. Alternativ könnten die Parkenden aus der Pechmannstraße auch über den Obermarkt fahren, wodurch dort zusätzlicher Verkehr entstehen würde. Was man durch die Einbahnstraße an Verkehr im Bereich der Mittelschule reduziert, kommt am Gymnasium und der Realschule hinzu. Den Verkehr aus dem og. Bereich bringt man durch die Umbeschilderung zu einer Einbahnstraße nicht weg. Wo sich der Verkehr sicherlich etwas reduzieren wird, ist die Schwaigangerstraße in Bezug auf den Durchgangsverkehr, da dieser sich dann teilweise den Weg über die westl. Entlastungsstraße suchen wird. Die Sollerstraße und die Pechmannstraße wird von den **Schulbussen** täglich in der Früh und mittags genutzt. Sie fahren die Haltestelle der Mittelschule in der Sollerstraße, kommend



vom Gymnasium an. Die meisten Busse fahren dort Richtung Pechmannstraße / Reschkreuzung ab. Sicherlich kann man die Einbahnstraße für Busse entgegen der Fahrtrichtung für ein kurzes Stück freigeben. Die beabsichtigte Länge der Einbahnstraße lässt ein sicheres Befahren einer Einbahnstraße mit einem Bus aus unserer Sicht nicht zu. Hier wäre der RVO im Vorfeld als Betroffener anzuhören, ob er die Streckenführung ändern kann. Die Bushaltestellen am Gymnasium und der Mittelschule liegen alle so, dass sie nur aus einer Richtung angefahren werden können. Weiter rückt die **Feuerwehr** bei Einsätzen in Richtung Norden und Westen grundsätzlich über den beabsichtigten Einbahnstraßenbereich zur schnellen Hilfeleistung und somit zur Einhaltung der Hilfsfrist aus. Auch für die Feuerwehr stellt ein so langes Einbahnstraßenstück entgegen der zulässigen Fahrtrichtung mit Sonderrechten eine erhebliche Gefährdung der Einsatzkräfte und der Verkehrsteilnehmer dar. **Bereich Untermarkt:** Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches ist an einige Anforderungen der StVO geknüpft (Verwaltungsvorschrift zur StVO zu den Zeichen 325.1 und 325.2.):

- Er darf keinen nennenswerten Durchgangsverkehr aufweisen.
- Der gesamte Bereich muss niveaugleich sein und darf keine Unterschiede im Belag oder durch Gehwege etc. aufweisen.
- Muss sich deutlich von den übrigen angrenzenden Straßen unterscheiden.
- Der Bereich soll keine große Verkehrsstärke (ca. 100 Kfz/Std. für beide Fahrtrichtungen; in Ausnahmefällen ca. 150 Kfz/Std. für beide Fahrtrichtungen) aufweisen. Wir haben im Untermarkt eine Verkehrsstärke von ca. 140 Kfz/Std inkl. Fahrradverkehr. Nach dem VG Koblenz ist eine bestimmungsgemäße Nutzung eines verkehrsberuhigten Bereiches jedoch ausgeschlossen, wenn die Verkehrsdichte zu den Hauptverkehrszeiten mehr als 20 Kraftfahrzeuge pro Stunde beträgt (VG Koblenz, Urteil vom 09.05.2011 – 4 K 932/10.KO, Randnummer 30). Das Aufstellen von einer Beschilderung ohne die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, ist rechtswidrig und somit unzulässig. Sollte man sich dazu entscheiden, den Untermarkt als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen, sind bauliche Maßnahmen unumgänglich.

**Planfall 4:** wie Planfall 3 jedoch statt Shared Space im Untermarkt eine Fußgängerzone im Untermarkt. Die Effekte sind daher ähnlich - lediglich im Untermarkt liegt die Verkehrsentlastung durch die Fußgängerzone natürlich bei 100%.

Ein **Vergleich der Planfälle** siehe folgende Übersicht. Es zeigt sich, dass Planfall 2 gegenüber den anderen Planfällen in besonderer Weise (-70%) die Sollerstraße - und damit einen zentralen Punkt der Schulwege - entlastet. Dort befindet sich auch eine kritische Engstelle für den Radverkehr, die aufgrund fehlender Fläche bislang nicht besser gelöst werden konnte. Planfall 2 führt im Weiteren zu einer guten Entlastung von Schwaigangerstraße und Untermarkt und ermöglicht so ohne Umbauaufwand im Untermarkt bereits eine deutliche Verbesserung der Ist-Situation. Die Planfälle 2-4 erfordern zudem alle eine Lösung für die Schulbusse und die Feuerwehr, wenn einer der Fälle grundsätzlich gewünscht wird, sollte ein Detailkonzept durch ein **Verkehrsplanungsbüro** erstellt werden.



Auswirkungen + positiv bis +++ sehr positiv - negativ bis --- sehr negativ / keine	PF1 Untermarkt Einbahnstraße	PF2 Pechmann- /Sollerstr., Vieh- markt, Pfarrstr.	PF 3 mit Untermarkt Shared Space	PF 4 mit Untermarkt Fußgängerzone
Entlastung Untermarkt	++	+	++	+++
Entlastung Sollerstraße ca. 70% ( <u>Schulwege</u> )	-	++	++	++
Entlastung Schwaigangerstraße	--	+	+++	++
Umbauaufwand Untermarkt	/	/	---	---

Der Verkehrsausschuss kam darin überein, zum aktuellen Zeitpunkt keine Änderungen an der Verkehrsführung voranzutreiben, sich aber nochmals mit den Vorschlägen der Gewerbetreibenden zum Untermarkt aus 2021/2022 zu befassen.

**M20: Diskussion der vorliegenden Vorschläge für den Untermarkt und Durchführung der Detailplanungen.**

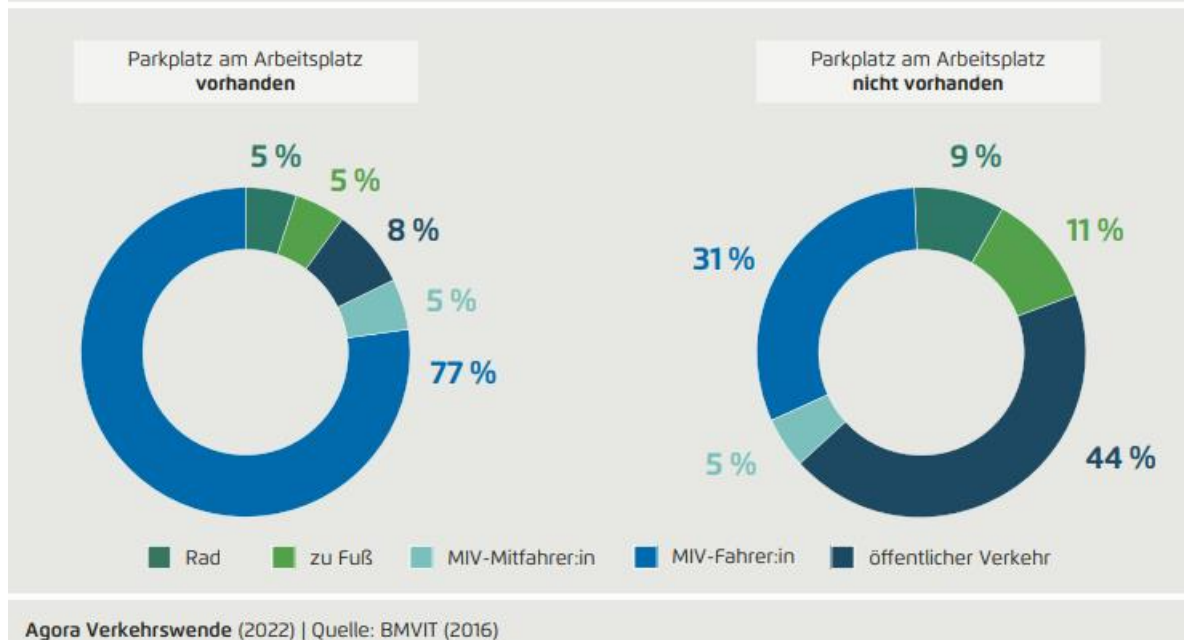
Wenn man Verkehr aufteilt in die beiden Faktoren **Verkehrsmenge und Geschwindigkeit**, ist festzuhalten, dass bereits auf nahezu allen Straßen im Kernort (ausgenommen die B2) eine Begrenzung auf 30 km/h, teilweise sogar 20km/h erfolgt ist. Dies ist als überaus positiv zu bewerten, da Tempo 30 die Schwere von Verkehrsunfällen reduziert, das Sicherheitsgefühl von Fußgängern und Radfahrern (vor allem älterer Mitbürger) erhöht und den wahrgenommenen Verkehrslärm halbiert. Andererseits liegen die tatsächlich **gemessenen Geschwindigkeiten** über den erlaubten. So zeigen Messungen im Untermarkt während eines 12-wöchigen Zeitraums in 2022 je nach Woche zwischen 50% und 90% Geschwindigkeitsüberschreitungen. In ähnlicher Weise gilt dies für die übrigen vorliegenden Messdaten, wobei Geschwindigkeiten über 60 km/h keine Seltenheit sind.

Somit ist eine Optimierung der Geschwindigkeitsüberwachungen zu empfehlen. Ein erster Schritt dabei wäre die Ausweitung von **Geschwindigkeitsanzeigen** („Speed Displays“), die dem Fahrenden über die Anzeige von farbigen Symbolen eine sofortige und direkte Rückkopplung bei Überschreitungen geben. Dieses Vorgehen wird idealerweise in wiederholte Kampagnen zum Hintergrund von Verkehrsberuhigungen eingebunden. Als nächster Schritt, wenn die gemessenen Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht deutlich zurückgehen, kann eine Ausweitung der **Kontrollen** mit Bußgeld erfolgen, da fortgesetzte und erhebliche Überschreitungen nicht hinnehmbar sind. So sind 60 km/h bei Tempo 30 gemäß Bußgeldkatalog bereits mit 180€ sowie 1 Punkt belegt.



Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von den Parkmöglichkeiten am Arbeitsplatz in Österreich

Abbildung 16



**M21: Ausweitung von Geschwindigkeitsanzeigen („Speed Displays“) mit farbigen Symbolen als direkten Hinweis auf überhöhte Geschwindigkeit.**

**M22: Öffentlichkeitskampagnen zum Hintergrund von Verkehrsberuhigungen.**

**M23: Optimierung der Geschwindigkeitsüberwachung mit Ahndung der Überschreitungen.**

Einen weiteren Ansatz zur Autoreduzierung kann das **Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM)** leisten. Der Markt Murnau könnte für ortsansässige Betriebe und Gewerbe mit Mitarbeitern Initiativen zum BGM starten. Hierzu bietet sich insbesondere die Kooperation mit der regionalen IHK und/oder Krankenkassen an. Unter BGM fallen z.B. Modellprojekte wie ein Jobticket oder Mobilitätsbudgets statt Dienstwagen, das Angebot eines „JobRads“ in Verbindung mit Radabstellanlagen und Umkleiden für Mitarbeitende. Bezüglich JobRad kann der Markt dabei von seinen eigenen Erfahrungen berichten. Der Nutzen für Unternehmen ist vielfach belegt: verbesserte Gesundheit der teilnehmenden Arbeitnehmer, Imagegewinn des Betriebes als Arbeitgeber und weniger benötigte Parkflächen. In der Folge eines BGM können somit freigewordene Flächen sinnvoller verwendet werden – den Zusammenhang zeigt die Grafik unten. Zu allen Effekten gibt es zahlreiche positive Berichte. Ein Beispiel für eine etablierte und erfolgreiche Initiative in diesem Zusammenhang ist „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und ADFC ([MdRzA :: Bundesweit \(mit-dem-rad-zur-arbeit.de\)](https://www.mdrza.de/Bundesweit/mit-dem-rad-zur-arbeit.de)). Ein Erstkontakt mit der AOK Garmisch-Partenkirchen hat bereits Interesse an einer Zusammenarbeit ergeben.

**M24: Durchführung einer Initiative im Rahmen des Betrieblichen Gesundheitsmanagements zum Umstieg vom Pkw auf den Umweltverbund insbesondere das Fahrrad.**



#### 4.6. Innovative Mobilitätsangebote (Mobilitätsdienstleistungen)

Die Leitlinie 6 lautet „Die Gemeinde unterstützt die Verbreitung von innovativen Mobilitätsangeboten wie z.B. Car-Sharing, Fahrradvermietsysteme, Mobilitätsstationen.“

Derartige Mobilitätsangebote können den Umweltverbund auf verschiedene Art stärken: Durch der Verbreitung von **Car-Sharing** reduziert sich die Pkw-Nutzung nachweislich, da die Nutzung einzeln geplant und gezahlt wird und der Pkw nicht allein deshalb genutzt wird, weil seine Fixkosten bereits gezahlt sind und die jede zusätzliche Fahrt nur die Kraftstoffkosten erzeugt. **Fahrradvermietsysteme** schließen die Mobilitätsketten mit dem ÖPNV und stärken auf diesem Weg den Umweltverbund z.B. für Wege zwischen Bahnhof und Ortszentrum oder Klinik. Die Unterstützung von **Fahrgemeinschaften** reduziert hingegen die Anzahl der fahrenden Pkw.

Auf dem Gemeindegebiet von Murnau sind aktuell zwei **Carsharing**-Anbieter aktiv: CarSharing Pfaffenwinkel („teilAuto“) bietet am Bahnhof und im PH Lederergasse je einen Kleinwagen. Am Bahnhof ist ein zweites Fahrzeug im Pilotbetrieb. Hierfür hat der Markt Murnau einen weiteren Stellplatz zur Verfügung gestellt. E-Oberland bietet an drei Standorten in Murnau Elektrofahrzeuge zum Sharing, an der Tiefgarage Lederergasse, am Bahnhof und bei einem örtlichen Autohaus. Der Markt Murnau unterstützt die Sharing-Angebote mit der Bereitstellung der öffentlichen Stellplätze sowie der Lademöglichkeiten. Zukünftig bietet Carsharing auch ein Potential, die Stellplatzkosten für Wohnungen zu senken: Wenn für Wohnanlage ein Carsharingangebot geplant wird, könnten die Stellplatz-Anforderung seitens der Gemeinde reduziert werden. Für den gemeindlichen Neubau am Bahnhof konnte dies zwar leider noch nicht umgesetzt werden. Den politischen Willen vorausgesetzt, kann die **Stellplatzverordnung** jedoch mit einer Ortsgestaltungssatzung ergänzt werden, die nach Vorlage eines Mobilitätskonzeptes Pkw-Stellplätze mit Fahrrad- und/oder Sharing-Stellplätzen ersetzt. Insbesondere Wohnquartiere können auf diesem Weg deutlich flächeneffizienter geplant werden.

#### **M25: Anpassung der Ortsgestaltungssatzung zum reduzierten Nachweis von Pkw-Stellplätzen bei Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes mit Sharing-Angeboten oder Rädern.**

Gegenüber des Bahnhofs Murnau entsteht im Erdgeschoss eines gemeindlichen Wohnungsbaus eine **Mobilitätsstation**. Ab Mai 2025 finden dort **Tagesgäste** und **Urlauber**, die mit der Bahn anreisen, neben Informationen zu den Mobilitätsangeboten in Murnau auch ein Angebot zur **Fahrradvermietung** (s. auch Kapitel 4.2). Für **Murnauer** Bürgerinnen und Bürger könnte ein Verleih in Fällen genutzt werden, wenn das eigene Rad in Reparatur ist oder ein weiteres oder anderes Rad benötigt wird; mehr Nachfrage könnte durch Bewohnerinnen oder Bewohner von **Nachbargemeinden** bestehen, die unregelmäßig mit der Bahn nach Murnau kommen, so daß es sich nicht lohnt, ein eigenes Rad dauerhaft an den Bahnhof zu stellen, wie es möglicherweise regelmäßige Bahnpendler tun.



Eine Radvermietung soll **Mobilitätsketten** ab dem Bahnhof Murnau weiter schließen helfen und zusätzlich die Fahrradinfrastruktur ausbauen. Neben den lokalen Taxi-Unternehmen ist der Bahnhof Murnau zentraler Anschlusspunkt vieler regionaler Buslinien der RVO (Regionalverkehr Oberbayern GmbH) sowie der überregionalen Alpenbuslinie ab 2025. Der für November 2024 geplante Betriebsstart vom „Blaue Land Bus“ des Landkreises Garmisch-Partenkirchen (als Ausweitung des bestehenden Murnauer Ortsbusses) soll zudem die Verkehrsverbindungen im nördlichen Landkreis optimieren und damit die Anknüpfung zum und vom Bahnhof Murnau dort verbessern, wo keine Linienverbindungen verfügbar sind. Für kürzere Strecken kann auch das Rad eine Anschlussalternative ab dem Bahnhof darstellen.

In der **Mobilitätsstation** soll daher ein **Verleih von Fahrrädern**, auch Pedelecs oder E-Bikes, sowie ggf. ein Lastenrad (z.B. zunächst das bestehende der Tourist Information) angeboten werden. Die Station kann Platz für maximal 22 Fahrräder mit den jeweiligen Lademöglichkeiten und Serviceangeboten wie Schließfächern und Werkzeug für Kleinreparaturen bieten. Ergänzt werden die Informationen zu den Mobilitätsangeboten um eine Übersicht der lokalen Radtouren sowie Ladeoptionen und sonstiger Serviceangebote. Zudem wird die Mobilitätsstation Stellplatz für zwei weitere elektrische Carsharing-Fahrzeuge einschließlich Ladestation sein.



In 2024 wird das Detailkonzept der Mobilitätsstation einschließlich des Betreibermodells zu finalisieren sein. Es stehen zwei grundsätzlich unterschiedliche Konzepte: **Floatingsysteme** haben zwar den Vorteil, dass die Räder an anderen Orten als dem Ausleihort zurückgegeben werden können, wodurch auch Wege in nur eine Richtung möglich werden. Allerdings ist entweder der Rücktransport der Räder bzw. die nachfragegerechte Verteilung auf die Stationen zu organisieren - oder zu akzeptieren, daß sich möglicherweise keine Räder dort befinden, wo sie nachgefragt werden oder nicht mehr abgestellt werden können, wo alle Rückgabeplätze belegt sind. Ein **stationärer Verleih** hat diese Nachteile im Vergleich nicht, allerdings auch nicht seine Vorteile, da Räder nur dort abgegeben werden können, wo sie ausgeliehen wurden. Diese Form eignet sich daher vor allem dann, wenn die übliche Nutzung wieder an den Ausgangspunkt zurückführt.

Die Entscheidung erfordert somit eine Einschätzung der **Nutzungsformen** der **Zielgruppen**: Tagesgäste, die mit der Bahn kommen, reisen meist auf gleichem Weg wieder ab, wofür ein stationärer Verleih passend wäre. Gäste mit mehrtägigem Aufenthalt haben bei ihrer Ankunft in der Regel Gepäck dabei, weswegen sie für die Wege vom und zum Bahnhof



## Mark Murnau a. Staffelsee

zumeist wohl auf Taxi, Bus oder den Rufbus zurückgreifen. Um für die übrigen Tage ein Rad auszuleihen, müssten sie wieder an den Bahnhof zurückkehren. Hier würde ein floatender gegenüber einem stationären Verleih auch nur dann eine Verbesserung mit sich bringen, wenn sich eine der zusätzlichen Stationen näher an der Unterkunft befindet, oder Stationen so große Abstände aufweisen, dass andere Abgabeorte attraktive einfache Wege ergäben.

Die 17er Oberlandenergie GmbH hat ein Konzept für einen Floating-Verleih eingereicht (s. Kapitel 4.2). Dabei werden neben dem Standort Mobilitätsstation für zwei weitere Standorte jeweils 12er-Leih- und-Ladestationen errichtet. Für diese somit **36 Abstellplätze** befinden sich **18 E-Bikes im Umlauf**. Das Angebot wurde im Juli 2023 in einen Förderantrag des Landkreises eingebunden, der jedoch leider nicht bewilligt wurde. Für die beiden anderen Standorte kämen das Zentrum sowie das Moos oder die Murnauer Bucht in Frage. Im Zentrum böte sich der Platz der Radabstellfläche am Kultur- und Tagungszentrum an, wo sich derzeit bereits Anlehnbügel befinden und mit M8 (s. Seite 19) eine Maßnahme für die Errichtung einer Überdachung ins Auge gefasst wurde. In der Murnauer Bucht befinden sich auch bereits Anlehnbügel und eine Ladeoption. Im Moos wäre der Standort an der Biologischen Station denkbar.

	<b>Stationsverbindungen</b>	<b>Fahrtzeit Rad</b>
	Murnau Bahnhof – Bucht	3 Min.
	Murnau Bahnhof – KTM	3 Min.
	Murnau Bahnhof – Moos	7 Min.
	Bucht – KTM	6 Min.
	Bucht – Moos	10 Min.
	Bucht – Bahnhof	5 Min.
	KTM – Moos	5 Min.
	KTM – Bahnhof	3 Min.
	KTM – Bucht	3 Min.
Moos – Bucht	13 Min.	
Moos – Bahnhof	13 Min.	
Moos – KTM	11 Min.	

Die Abstände dieser möglichen Standorte sind so gering (s. Tabelle) und der Bedarf an Ein-Wege-Fahren scheint kaum gegeben – nur in Ausnahmefällen scheint eine Rückgabe im Moos oder der Bucht vorstellbar, am ehesten noch am KTM, jedoch steht die Weglänge KTM/Bahnhof in keinem Verhältnis zum Kosten- und Logistikaufwand für das Floating zwischen zwei Standorten.

Es wird empfohlen, aufgrund der hohen Investitionen in Verbindung mit dem geringen zu erwartenden Nutzen für die angestrebte Hauptzielgruppe, das Konzept eines **Floatingsystem** daher nicht weiter zu verfolgen.



Für ein **stationäres System** mit Buchungs- und Zugangssystem sowie 14 Boxen allerdings ohne Räder liegen weitere Angebote vor - optional erweiterbar um Paketfächer zur kontaktlosen Übergabe von Paketen und Waren. In eines der Angebote könnten auch Fremdräder eingebunden werden. Ein weiteres Konzept steht gleichzeitig für ein **anderes Betreibermodell**: Die Deutsche Bahn entwickelt Radverleihkonzepte an Bahnhöfen, in denen sie mit lokalen Radverleihen kooperiert, um den Aufbau einer eigenen Radflotte zu vermeiden. Ein laufendes Pilotprojekt in Murnau soll Anfang 2024 abgeschlossen und dann evaluiert werden, ob eine Fortsetzung erfolgen soll. In diesem Fall brächte die **DB Station & Service** die bestehende App für Buchung und Zahlung ein, lokale Händler und Verleiher ihre Räder und organisierten die Wartung und Reparatur. Der Markt Murnau stellte den Raum und die Infrastruktur. Dieses Konzept ist von seiner Struktur wirtschaftlich interessant, da die Buchungs- und Zahlungsplattform einen relevanten Kostentreiber darstellt und nicht vom Markt Murnau getragen werden müsste. Vergleichsangebote dazu könnten von der Paul Wolff GmbH sowie der Kienzler Stadtmobiliar GmbH erbeten werden. Bei einem stationären Verleih können deutlich einfacher lokale Anbieter eingebunden werden, was es unter dem Gesichtspunkt der Stärkung lokalen Wirtschaftens attraktiv macht.

**M26: Bestätigung eines stationären Systems (anstatt floating) für den Radverleih in der Mobilitätsstation sowie die Festlegung der Betreiber- und Dienstleistungsaufgaben.**

**M27: Durchführung der Ausschreibung für den stationären Verleih, Auswahl des/der Anbieter(s) und Dienstleister mit Auftragsvergabe(n) sowie Terminverfolgung der Einrichtung.**

Neben dem Tourismus bilden die (**Berufs**)pendler eine zweite relevante Mobilitätsgruppe. Für einen Teil der Pendler ist das ÖPNV-Angebot geeignet – für einen anderen Teil wird der **Pkw** das Verkehrsmittel der Wahl sein. In diesem Fall kann der Verkehr durch Fahrgemeinschaften deutlich reduziert werden. Dieses Potential wurde bei weitem noch nicht ausgeschöpft, da die nötigen Informationen für die einzelnen Pendler nur in teilweise verfügbar waren. Dieses Defizit kann durch eine Mitfahrplattform behoben werden: **MiO - „Mitfahren im Oberland“** ist eine regionale Plattform für Mitarbeitende teilnehmender Arbeitgeber in einem geschlossenen System. Geschlossen, weil die Teilnahme an MiO über den Arbeitgeber erfolgt, daher begegnen sich zunächst nur Arbeitnehmer der teilnehmenden Unternehmen. Ab einer bestimmten Summe der Mitarbeiter der teilnehmenden Arbeitgeber in einem Gebiet (500 bzw. 1.000) wird statistisch die Grundlage erreicht, um Mitfahrgelegenheiten bündeln zu können. Später kann eine Öffnung für weitere registrierte Pendler erfolgen. Die Kosten der Teilnahme trägt der Arbeitgeber – eine Informationsveranstaltung für die Mitarbeiter und ihre Registrierung in der App. Die Mitarbeitenden stellen dann ihre Mitfahrangebote bzw. Nachfragen über Web, Smartphone-App oder Online-Kalender in der Anwendung ein und MiO verbindet in Echtzeit die Gesuche mit Angeboten. Die Fahrtkosten in Höhe von 30 Cent/km werden auf alle Insassen gleichmäßig aufgeteilt und über das hinterlegte Zahlungssystem digital (aus)bezahlt. [MiO Veranstaltungen – STEP Mobility \(step-mobility.com\)](https://step-mobility.com)



Die Vorteile für die Mitarbeitenden liegen v.a. in der Reduzierung ihrer Fahrtkosten. Für die Arbeitgeber steigt ihre Attraktivität, entspannt sich die Parkplatzsituation und steigt somit die Mitarbeiterzufriedenheit. Für die Region ergeben sich CO<sub>2</sub>- und Verkehrsreduzierungen und ein Beitrag zur Mobilitätswende. Am 9.5.23 startete MiO in Weilheim ([Mitfahrplattform MiO startet – ein wichtiger Baustein für Mobilitätswende \(ihk-muenchen.de\)](#)), 11/2022 in Gilching und Weßling, der Landkreis Miesbach ist in Vorbereitung: [MiO | Regionalentwicklung Oberland \(regionalentwicklung-oberland.de\)](#). Im LK GAP waren bislang die Sparkasse Oberland, das LRA GAP und das Krankenhaus GAP interessiert. In Murnau erfolgte Anfang 2023 die Abstimmung mit dem Ansprechpartner der BGU sowie dem Markt Murnau, Mitte April erfolgte allerdings die Ablehnung der BGU für das Jahr 2023, wodurch die erforderliche kritische Masse der Mitarbeitenden in 2023 nicht erreicht werden konnte.

**M28: Erneute Initiative um die kritische Anzahl der Mitarbeitenden für MiO im Blauen Land zu erreichen. Kontakt: Nachhaltigkeitsbeauftragte der Sparkasse Oberland.**

### 4.7 Unterstützung Erneuerbare Energien

Leitlinie 7 lautet: „Die Gemeinde unterstützt die Umstellung des motorisierten Verkehrs auf erneuerbare Energien.“

Die Gemeindewerke Murnau investieren seit einigen Jahren kontinuierlich in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur und unterhalten aktuell an folgenden Standorten Ladesäulen:

- Gemeindewerke, Viehmarktplatz 1, Murnau (AC 22 KW)
- Bahnhofstraße, Murnau (AC 22 KW und DC 50 KW)
- Parkhaus am Rathaus, Lederergasse, Murnau (AC 22 KW)
- Längenfeldweg 52, Murnau (AC 22 KW)
- P+R Parkplatz am Bahnhof, Murnau (AC 22 KW)
- Parkplatz biologische Station, Ramsachstr. 15, Murnau (AC 22 KW)
- Parkplatz Murnauer Bucht, Seestraße, Murnau (AC 22 KW)
- Parkplatz Strandbad, Am Strandbad 9, Seehausen (AC 22 KW)

Die Ladesäulen sind im Verbund Ladenetz.de integriert und die Nutzer profitieren von günstigen Tarifen und Ökostrom. Das Angebot der Gemeindewerke wurde und wird von zusätzlichen privaten Ladesäulenbetreibern ergänzt. In ländlichen Gemeinden ist der Bedarf an Ladeinfrastruktur im Verhältnis etwas geringer als im urbanen Raum, da die Attraktivität und Verfügbarkeit heimischer Ladepunkte aufgrund der anderen Siedlungsstruktur deutlich größer ist. Dennoch wird so ein wichtiger Beitrag für die Umstellung des MIV von Bürgern, Einpendelnden und Tagesgästen auf erneuerbare Energien erreicht.

Eine Maßnahme wird hierfür derzeit als nicht erforderlich angesehen, da es sich um einen etablierten Prozess handelt.



#### 4.8 Vernetzung von Mobilitätsangeboten

Leitlinie 8 lautet: „Die vorhandenen Mobilitätsangebote sollen intelligent miteinander vernetzt werden.“

Die intelligente Vernetzung von Verkehrsträgern zielt auf die zeitliche, räumliche und organisatorische Verknüpfung von Angeboten: Im Einzelnen ist damit gemeint, dass beim Übergang vom einen zum anderen Verkehrsmittel **Wartezeiten, Verbindungswege und/oder Schnittstellen** durch z.B. verschiedene Tarif-, Buchungs- oder Zahlungssysteme soweit als möglich vermieden werden. Insbesondere steht dabei der Übergang von Bus auf Bahn im Fokus, da andere Wegketten wie z.B. Fahrrad oder Pkw zur Bahn weitgehend der persönlichen Gestaltung durch die Nutzer unterliegen. Lediglich das Angebot von geeigneten Abstellmöglichkeiten kann durch den Markt Murnau gestaltet werden.

Durch die Errichtung der **Fahrradboxen** für Bahnpendler (s. Kapitel 4.2) analog zu den bestehenden Pkw-Park-und-Ride-Stellplätzen wurden der Weg mit dem Rad zur Bahn bereits so weit als möglich analog Pkw/Bahn vereinfacht. Durch das Angebot eines **Radverleihs** in der Mobilitätsstation kann zudem die Wegkette der ankommenden Bahnreisenden nach Murnau hinein geschlossen werden (siehe Kapitel 4.6).

Die Verbindung **Ortsbus/Bahn** verbessert die Vernetzung im ÖPNV. Gleiches gilt für die anstehende Überführung des Ortsbusses in den **Blaue-Land-Bus** (siehe Kapitel 4.3). Die Taktzeiten und Anschlussplanungen der RVO-Busse an den Bahnhof Murnau liegen nicht in der Hand des Marktes Murnau; soweit der Markt seinen Einfluss geltend machen kann, erfolgt dies natürlich. Der nächste große Schritt steht mit der Diskussion um den Beitritt des Landkreises zum Münchner Verkehrsverbund (MVV) an: zwar handelt es sich hierbei um eine Landkreisanscheidung, jedoch werden die Gemeinden im Kreistag gehört.

Mit der Zustimmung des Landkreises zur **Alpenbuslinie** (s. Kapitel 4.3) erhält der Markt Murnau voraussichtlich zwei Haltestellen: Neben dem Bahnhof soll eine zweite an der B2 in der Nähe vom Kemmelpark sein. Die Ausgestaltung dieser Haltestelle und auch das Angebot von Fahrradabstellplätzen stellt eine wichtige Aufgabe dar.

**M29: Bedarfsgerechte Planung und Gestaltung der Haltestelle der Alpenbuslinie an der B2 Höhe Kemmelpark mit entsprechenden Fahrradabstellplätzen.**

#### 4.9 Nachhaltiger Tourismus

Leitlinie 9 lautet: „Murnau fördert einen nachhaltigen Tourismus.“

Der Tourismus hat für den Markt Murnau eine hohe Bedeutung und wird daher von der Tourist Information gepflegt und entwickelt. Im Zentrum stehen dabei neben **Kunst und Kultur die Natur** mit dem Murnauer Moos und den drei umliegenden Seen; Hauptaktivitäten zum Naturerleben sind das **Radfahren** sowie das **Wandern**. Zur Erschließung dienen



ausgebaute Pkw-Parkplätze sowie die aktualisierten und erweiterten Radabstellanlagen (s. Kapitel 4.2). Am Murnauer Moos bietet die Biologische Station neben dem Pkw-Parkplatz umfangreiche Informationen; Am Informationspunkt Murnauer Moos wurden Fahrradabwehrbügel errichtet. Die Homepage der **Tourismus Information** führt attraktive Zu-Fuß-Ziele wie z.B. den Seidlpark, den Molo Park und den Kulturpark auf. Zudem bietet sie einen Tourenplaner für Rad- und Wandertouren, spezielle Themenwege, geführte Wanderungen sowie speziell für das Moos Wanderrouten, Infolyer und Führungen. Für Fahrräder bietet der Loisach-Radschnellweg attraktive Verbindungen bis Garmisch-Partenkirchen und Lermoos; Themenwege wie der Blaue Reiter sowie die Kunstschleife oder ein Abschnitt des Bodensee-Königssee-Radwegs bieten vielfältige Optionen, die von weiteren geführten Radtouren ergänzt werden.

Die Ausrichtung auf die Mobilitätsaspekte eines nachhaltigen Tourismus sind bereits in die Maßnahmen der übrigen Kapitel wie z.B. zur Barrierefreiheit, zu Fuß- und Radwegen, dem ÖPNV etc. eingeflossen. Die **Zielgruppen** des Murnauer Tourismus weisen hinsichtlich ihrer sozio-demografischen Struktur keine relevanten Unterschiede zur Murnauer Bevölkerung auf. Auch hier ist der weitere Anstieg des **Durchschnittsalters** zu berücksichtigen, der gerade vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels dem historischen Begriff der „**Sommerfrische**“ neue Relevanz verleihen wird.

**M30: Vertiefung des Bereichs nachhaltige Mobilität gemeinsam mit der Tourist Information; Prüfung der Möglichkeit von Kampagnen und/oder Pilotprojekten.**

### 4.10 Bewusstseinswandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität (Einbindung Öffentlichkeit)

Leitlinie 10 lautet: „Die Gemeinde unterstützt einen Bewusstseinswandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität.“

Den Weg zu nachhaltiger Mobilität über eine Stärkung des Umweltverbundes zu ermöglichen (s. dazu auch Kapitel 2.2.1.) baut auf zwei Fundamenten, die parallel entwickelt werden sollten: einerseits sind (**infra**)strukturelle Voraussetzungen notwendig, um eine zeitgemäße Weiterentwicklung der Mobilität möglich zu machen. In diesen Bereich gehören Verbesserungen von Wegen, ÖPNV-Angeboten und Radinfrastruktur wie Lade- und Abstellmöglichkeiten etc. Andererseits wird dieses Fundament erst auch „belastet“, wenn die Angebote nicht nur bestehen, sondern auch tatsächlich zunehmend genutzt werden. Mit diesem prinzipiellen „**Henne-Ei-Problem**“ hat sich die Forschung bereits eingehend beschäftigt und ein schrittweises Vorgehen empfohlen: ein weiterer Ausbau der Infrastruktur wird parallel durch Maßnahmen zum Bewusstseinswandel flankiert usw. Die Alltagsmobilität ist sehr stark von Gewohnheiten geprägt, die sich nicht durch einmalige Appelle verändern lassen, sondern **kontinuierliche Ansprache** erfordern. Menschen ändern geprägte Gewohnheiten, wenn das gewohnte Verhalten nicht mehr möglich ist oder ein neues Verhalten als attraktiver wahrgenommen wird. In der Mobilitätsforschung haben sich dafür die Begriffe Push- und Pull-Maßnahmen etabliert – Pull-Maßnahmen wirken



attraktivierend, Push-Maßnahmen begrenzend. Einigkeit besteht darin, dass Pull-Maßnahmen zwar weniger wirksam, dafür aber auch weniger konfliktträchtig sind, daher wird ihnen politisch zumeist der Vorzug gegeben.

Die 2018er-Erhebung der **Einstellungstypologie** der Murnauer Bevölkerung in Phase 1 (siehe Kapitel 3.1, Seite 11) ergab 28% pragmatische Gelegenheitsnutzer mit geringer Offenheit sowie 9% überzeugte Autofahrer, die in ihren Gewohnheiten nur sehr schwer zu erreichen sind und daher nur durch Push-Maßnahmen in ihrem Verhalten beeinflussbar sind. 27% sind jedoch pragmatische Autofahrer, mit gewisser Offenheit sowie 19% Smartphone- und Social Media-affine, beide Gruppen sind durch gute Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität grundsätzlich erreichbar – das sind in Summe jedoch bereits 46% der Bevölkerung, die mit Pull-Maßnahmen für vermehrte Nutzung des Umweltverbunds zu gewinnen wären. Um die begrenzten Effekte klassischer Öffentlichkeitskampagnen zu verbessern, wurde Nudging (s. auch S. 22) bereits vielfach auf seine Anwendbarkeit im Verkehrsbereich untersucht ([Titel für \(tu-darmstadt.de\)](https://www.tu-darmstadt.de)) und bietet erfolgversprechende Ansatzpunkte für Kampagnen.

Für die Europäische Mobilitätswoche vom 16.-22. September 2022 wurden die Bürger und Bürgerinnen sowie Vereine aufgerufen, **Aktionen zur EMW einzureichen**. Das Motto 2022 war „Besser verbunden“ - auf Initiative der Europäischen Kommission findet jährlich in weit über 2.000 Städten und Gemeinden die Mobilitätswoche statt. In Kooperation mit Vereinen, Verbänden oder anderen lokalen Akteuren können Aktionen zu nachhaltiger Mobilität durchgeführt werden: von der zeitlich begrenzten Umnutzung von Straßenraum im Wohngebiet mit Mal- und Spielaktionen, über eine Umnutzung von Parkplätzen, einen Schulwegecheck oder bis zur Lesung zum Thema Mobilität können vielfältigste Aktionen angemeldet werden. 2022 gab es keinerlei Rückmeldungen auf die Einladung - Aufgrund der zeitlichen Lage der bayrischen Schulferien ist die Europäische Mobilitätswoche kein geeignetes Format für Murnau – bzw. müssen Aktionen zeitlich von dem vorgegebenen Zeitraum entkoppelt werden. Allein die Verwaltung beteiligte sich mit einem Bürgerdialog „**Stolperstellen in Fuß- und Radwegen**“ am 20.9.22, deren Ergebnisse in den Fuß- und Radwege-Master eingegangen sind.

**M31: Fortführung von Bürgerdialogen in verschiedenen Formaten und Ausweitung der Social Media-Aktivitäten um Mobilitätsaspekte (z.B. Nudging).**

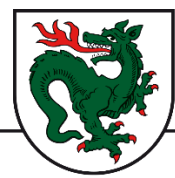
Am 25.1.23 fand ein **Bürgerdialog Zielbild Mobilität** im Rathaus statt. Die Einladung erfolgte über den Murnauer Marktboten, eine Pressemitteilung und die Murnauer Social Media Kanäle. Von 15 schriftlich angemeldeten Personen erschienen 9 – eine davon vertrat 5 Gewerbetreibende aus dem Untermarkt. Von den drei eingeladenen weiterführenden Schulen beteiligte sich das Staffelseegymnasium über ihre Umweltvertreter mit 41 Fragebögen. Im Bürgerdialog entstanden folgende Vorschläge für **übergeordnete Leitbilder**:

- „Ich kann meine Mobilität für Arbeit/Alltag/Freizeit auch ohne Auto realisieren.“
- „Jedes Grundschulkind kann alleine sicher zur Schule gehen oder radeln.“
- „Jeder alte Mensch kann selbständig zum Arzt und zur Apotheke kommen.“



Am 19.09.2023 fand der zweite **Bürgerdialog zu den Mobilitäts-Maßnahmen** statt. Die Einladung erfolgte über den Murnauer Marktboten, eine Pressemitteilung und die Murnauer Social Media Kanäle. Neben einem Pressevertreter und drei Gemeinderäten nahmen vier Bürgerinnen und Bürger teil. Folgende Maßnahmen wurden vorgeschlagen und z.T. im Nachgang geprüft, wenn sie nicht direkt beantwortbar waren:

- Rotmarkierung von Radaufstellflächen: diese sieht die StVO nur an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten vor, die es in Murnau für Radwege jedoch nicht gibt.
- Markierung von schmaler werdenden Streifen auf der Fahrbahn im Untermarkt analog Frankreich: wurde in Uffing geprüft und von der unteren Verkehrsbehörde abgelehnt.
- Vorschläge aus dem Verkehrsteam von Murnau Miteinander von 2011:
  1. Optimierung Ampelschaltung B2: ist bereits erfolgt (Spielraum jedoch begrenzt).
  2. Generelles Tempo 30: Murnau hat bis auf die B2 nahezu auf allen Straßen bereits Tempo 30. Eine generelle Regelung wäre jedoch nach §45 (1a) StVO möglich, da Murnau ein Luftkurort ist.
  3. Einbahnregelung Untermarkt: wurde im Gemeinderat abgelehnt.
  4. - 6. Tempo 30 auf der Kocheler, Kohlgruber und Seehauser Straße: ist auf Durchgangsstraßen nicht zulässig.
  7. Parksituation Längenfeldweg problematisch: genauere Beschreibung erforderlich.
  8. Markierung von Abbiegespuren zur Reduzierung von Rückstaus: wurden zwischenzeitlich bereits geprüft und soweit als möglich umgesetzt.
  9. Alter Mühlhabinger Weg als Einbahnstraße Richtung Seidelstraße (keine Ausfahrt auf B2 mehr), da hohe Anzahl der abkürzenden Linksabbieger an der Kreuzung Kocheler Straße/Seidelstraße für erhebliches Gefahrenmoment sorgen: Wurde am 3.7.19 im Gemeinderat vorgelegt, aber abgelehnt (Vorlage 204/2019).
  10. Reschkreuzung von Weindorf kommend mit grünem Abbiegepfeil in Richtung Weilheim ausstatten: Rechtsabbieger haben eine eigene Ampel erhalten.
  11. Ersatz von Einmündungen durch Kreisverkehre: Zu Kreisverkehr B2/Bahnhof-/Seehauserstraße gab es Verkehrsgutachten mit negativer Empfehlung. Bei der Ampel der Kohlgruber Straße auf die B2 wird die Prüfung erfolgen, wenn die Entlastungsstraße kommt, da dann der gesamte Bereich neu geordnet wird.
- Mehr Spielstraßen: Zeichen 325.1 „Verkehrsberuhigter Bereich“ für Nebenstraßen mit „sehr wenig Verkehrsaufkommen“ möglich (maximal 20 Kraftfahrzeuge pro Stunde bis etwa 4.000 pro Tag). Zwingend niveaugleich ohne Fußwege führt aber zu Baukosten.
- Kopfsteinpflaster in Untermarkt ist sehr laut: wird bereits regelmäßig gesandet; keine Belege für Vorteile Rundbogenpflasterung bekannt; Neuverlegung sehr aufwendig.
- Fahrradstraße Sollerstraße: Fahrradstraßen nur einrichtbar, wenn sie erforderlich sind, da sie Beschränkungen des fließenden Verkehrs darstellen. Dies ist in jedem Einzelfall abzuwägen. Verkehr zu hoch vermutlich zu hoch und zudem schwer, die Erforderlichkeit zu argumentieren, da bereits Tempo 30 angeordnet ist. Die Einbahn-Alternative würde den Radverkehr über mehr Platz schützen; Planfall 3 und 4 in Prüfung (s. Kapitel 4.5).



- Elterntaxi Schulen und Kindergärten: regelmäßige Kampagnen mit Schulen durchführen oder Zuwege zeitlich untersagen.
- Markierung eines Radwegs in der Pfarrstraße: mit Ordnungsamt und Tiefbau prüfen.

**M32: Kampagnen mit den Schulen, Kindergärten und Elternvertretungen zur Vermeidung von Elternfahrten mit dem Pkw. Alternativ Zufahrtbegrenzungen prüfen.**

**M33: Prüfung der Markierung eines Radwegs in der Pfarrstraße.**

Zudem sind in den Kapiteln 4.1, 4.2, 4.5 und 4.9. **spezifische Kampagnen** aufgeführt, die sich gezielt mit dem Bewusstseinswandel bezüglich der einzelnen Verkehrsträger beschäftigen oder einzelne Leitlinien im Blick haben.

#### 4.11 Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung

Zentral, aber erst langfristig wirksam, ist zudem eine **integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung** (s. auch Anhang „Wirksamkeit von Instrumenten zur nachhaltigen Gestaltung des Pendelverkehrs“ S. 50). Sie hat bislang jedoch noch keinen Niederschlag in den Murnauer Mobilitätsleitlinien gefunden. Im Sommer 2023 wurde ein Neuentwurf des **Flächennutzungs- und Landschaftsplan** mit einem Planungszeitraum bis 2035 vorgelegt: ([https://www.murnau.de/media/files/blockcontent/2023-07/FNP\\_LP\\_Murnau\\_Begruendung\\_280623-komprimiert.pdf](https://www.murnau.de/media/files/blockcontent/2023-07/FNP_LP_Murnau_Begruendung_280623-komprimiert.pdf)). Das dort zugrundeliegende kommunale **Leitbild** (FNP, S. 49) hält u.a. den Wohnbau für junge Familien fest, die Innenverdichtung vor Neuausweisung sowie Flächeneffizienz und verweist zur verkehrlichen Erschließung auf eine Einzelfallbetrachtung. Leicht entlastend auf den Pendelverkehr wirken die Leitbilder der Stärkung als Arbeitsort, der Erhalt bzw. die Steigerung von Arbeitsplätzen sowie den Erhalt von Gewerbeflächen und des Status quo im Tourismus. Auch bei der Ausweisung weiterer Wohnbauflächen lag ein Fokus auf der verkehrlichen Thematik: „Die innerörtlich teilweise unbefriedigende Verkehrssituation sollte durch Neuausweisungen nicht weiter verschärft werden“. So werden folgende Bereiche für die wohnbauliche Entwicklung bis 2035 vorgehalten: Längenfeldweg Nord-Ost, Dr. Schalk-Straße, Hagener Straße, Hechendorf-Nord und Westried. Wenngleich dies keine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung darstellt, so wurden verkehrliche Aspekte bei der Siedlungsplanung zumindest berücksichtigt.

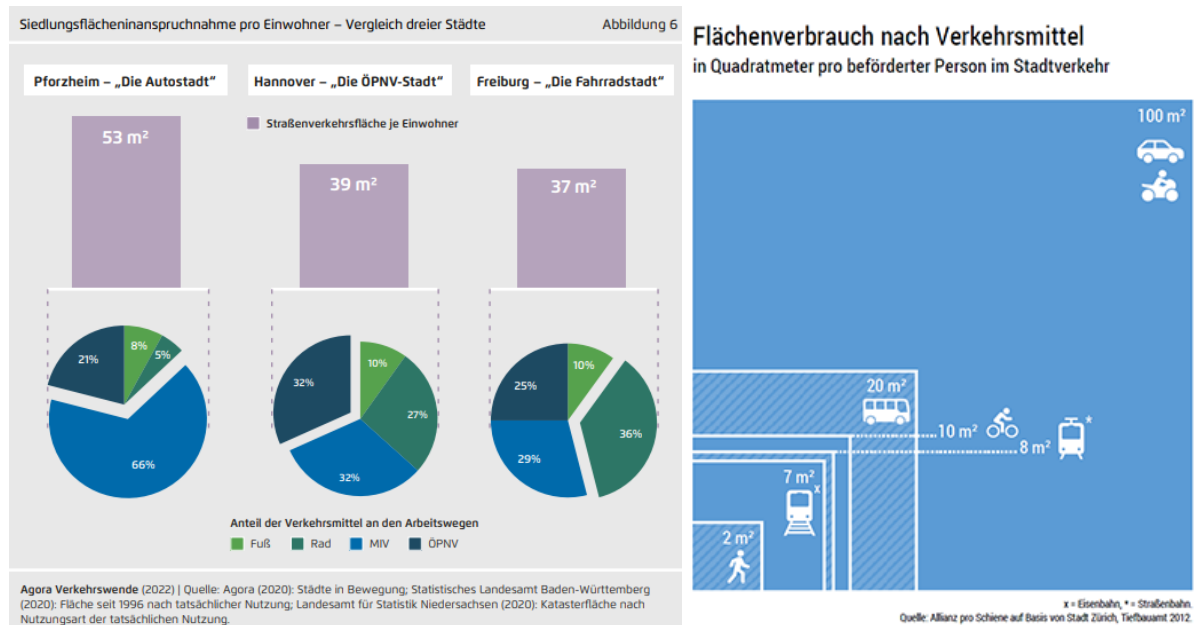
Der Kernbereich von Murnau ist historisch bedingt dicht bebaut und der verfügbare Straßenraum daher gering. Da der Umweltverbund deutlich **flächeneffizienter** ist, als der MIV (siehe Grafiken unten), wäre es naheliegend, mittelfristig den Umweltverbund gegenüber dem MIV im Kernbereich von Murnau zu bevorzugen.

Dazu könnten folgende Prinzipien in der Siedlungsplanung verankert werden: Weitere **Erschließung** nur in Zusammenhang mit ÖPNV-Anbindung bzw. mit Mobilitätskonzepten im



## Markt Murnau a. Staffelsee

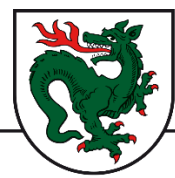
Umweltverbund (z.B. Quartiergaragen oder reduzierter Nachweis von Pkw-Stellplätze im Ersatz von Fahrrad- und/oder Carsharing-Stellplätzen).



**M34: Berücksichtigung nachhaltiger Mobilitätskonzepte bei der Planung der wohnbaulichen Entwicklung (z.B. Quartierskonzepte).**

### 5. Ausblick Phase 3 - Maßnahmenumsetzung

Nachdem der neu geschaffene **Verkehrs- und Mobilitätsausschuss (VMA)** zum 12.12.2023 seine Arbeit aufgenommen hat und sich die kontinuierliche Bearbeitung der Leitlinien ihrer Reihenfolge nach vorgenommen hat (s. Kapitel 2.2.2), wir vorgeschlagen, die Maßnahmenumsetzung auf Grundlage des vorliegenden Abschlussberichts durch den VMA sowie im Rahmen der bestehenden Verwaltungstätigkeit durchzuführen.



### Anhang: Details zu Kapitel 2.2.3 Alternative Ziele

Zur Überbrückung der unklaren Zielsituation in Phase 2 hat die Verwaltung drei Szenarien für Mobilitätsziele mit jeweils einem passenden Maßnahmenpaket entwickelt:

Eine **ambitionierte** Zielsetzung könnte darin bestehen, dass Murnau im bestehenden gesellschaftspolitischen Rahmen seinen Beitrag zur Verkehrswende leisten möchte und zudem für Bürgerinnen und Bürger aller Altersklassen und sozio-demografischer Gruppen gleichsam soziale Teilhabe wie auch Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gewährleisten will. Der öffentliche Verkehr steht hier im Fokus und soll eine hohe Angebotsqualität aufweisen, um eine gleichwertige Teilhabe auch ohne Privat-Pkw zu ermöglichen. Bei Flächenkonflikten erhält der Umweltverbund Vorrang.

Das **Minimalszenario** ergibt sich durch inkrementelle Verbesserungen ohne eine formulierte Zielsetzung. Der Status-quo entwickelt sich durch Einzelmaßnahmen weiter, die sich an den Mobilitätsleitlinien orientieren. Die historisch gewachsene Position des MIV (motorisierten Individualverkehrs) mit seinen Begleiterscheinungen wird nicht in Frage gestellt und kein aktiver Beitrag zur Verkehrswende angestrebt. Damit reduziert sich der Spielraum für Maßnahmen auf die engen Grenzen der Restflächen, die der MIV lässt, sowie auf verfügbare personelle und finanzielle Kapazitäten.

Zwischen diesen beiden Positionen lassen sich Maßnahmen zusammenfassen, die versuchen, beiden Interessen gerecht zu werden. Dieses **Ausgleichsszenario** basiert darauf, die Kerninteressen jeder Position zu identifizieren und zu berücksichtigen und gleichzeitig Teile, die nicht diesen zentralen Kern betreffen, in einen Ausgleich einfließen zu lassen. Das Kernanliegen einer ambitionierten Position lässt sich mit der These fassen „Jede Bürgerin und jeder Bürger kann sein Mobilitätsbedürfnis auch ohne privaten Pkw erfüllen“. Ein Ausgleich wird ermöglicht über die Angebotsqualität, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie Kompromisse bei den Klimazielen im Verkehr. Das Kerninteresse im Minimalszenario besteht darin, den MIV nicht einzuschränken. Ausgleichsinteressen können darin bestehen, die reine Erreichbarkeit aller Ziele sicherzustellen, jedoch die Durchfahrt zur Zeiteinsparung sowie das günstige und unbefristete Parken einzuschränken, um Anreize für den Umweltverbund zu setzen. Der Ausgleich kann somit auf die Formel vereinfacht werden „MIV bleibt möglich – aber nicht mehr mit uneingeschränktem Komfort“.

Folgende regionale **Beispiele quantitativer Ziele** und **gesellschaftspolitische Leitplanken** dienen als Orientierung für die gemachten Vorschläge:

**München** z.B. hat sich mit [SR-Beschluß vom 23.6.21](#) „die Sicherung von Lebensqualität und Allgemeinwohl“ als Leitbild gegeben. Die Strategie 2035 ist noch im Beteiligungsprozess. Straßen dienen nunmehr nicht nur dem Verkehr, sondern sind Lebensräume, daher sollen sie nicht nur Erreichbarkeit ermöglichen, sondern auch Aufenthaltsqualität. Die Flächeneffizienz ist als Leitindikator verankert worden. Da der Umweltverbund deutlich flächeneffizienter ist als der MIV, wird ersterer im Konfliktfall bevorzugt. Definierte Ziele bis



2025 sind 80% Umweltverbund und emissionsfreie Fahrzeuge; bis 2035 Erreichung der Klimaneutralität.

Die Regierungserklärung der **Bayerischen Staatsregierung** vom 21.7.2021 ([Klimaland Bayern](#)) enthält das Ziel Klimaneutralität 2040. Zu Mobilität: „Bayern ist Autoland ... vor allem aber auch Elektromobilland ... fossile Verbrenner werden aber schon vor 2035 auslaufen ... Bayern soll ... Radland werden. Bis 2025 ist schon jetzt das Ziel, den Radverkehr auf 20% zu erhöhen.“ Dies vor allem mit verbesserter Radinfrastruktur und Angebot eines Jobrads.

Die **Bayerische ÖPNV-Strategie 2030** basiert auf einem gemeinsamen Fahrplan, den das Verkehrsministerium mit dem Zukunftsrat ÖPNV, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von Kommunen, Politik, Verkehrsunternehmen und Interessensverbänden, in 2022 erarbeitet hat. Dieser enthält sechs Handlungsfelder für zukunftsfähigen und attraktiven ÖPNV mit konkreten Maßnahmen:

1. Infrastruktur und Fahrzeuge: Ausbau und Ertüchtigung der Infrastruktur für Bus und Bahn.
2. Anschlussmanagement mit abgestimmten Fahrplänen und möglichst kurzen Umsteige- und Wartezeiten. Ausweitung der Bedienzeiträume und Verdichtung der Taktverkehre.
3. Etablierung einfacher, durchgängiger Tarife. Unkomplizierter Fahrscheinkauf.
4. Digitalisierung, Vernetzung von Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten zu Wegekettten.
5. Organisation: Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren im ÖPNV. Unterstützung für Initiativen gegen Fachkräftemangel.
6. Finanzierung: Vereinfachung von Zuweisung und Abruf. Überarbeitung der Förderprogramme.

Der **Bayerische Staatsminister** für Wohnen, Bau und Verkehr, Christian Bernreiter: „Neben der deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen wollen wir natürlich auch einen **wichtigen Beitrag zum Klimaschutz** leisten. Wenn die von uns beschriebenen Maßnahmen umgesetzt sind, können wir mit einem **Rückgang des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes** um etwa drei Millionen Tonnen pro Jahr in Bayern rechnen und gehen von einer **Verlagerung der Verkehrsleistung von über 12 Prozent vom Auto zum ÖPNV aus**. Allerdings kostet das viel Geld und wir alle wissen, dass wir aktuell vor allem damit zu kämpfen haben, den Status Quo aufrecht zu erhalten. Natürlich wird sich der Freistaat weiter an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen. Entscheidend wird aber sein, dass der Bund sich zukünftig mehr zum Ausbau des ÖPNV bekennt, die Regionalisierungsmittel weiter deutlich erhöht und seinen Pflichten nachkommt wie etwa bei der Digitalisierung des Bahnnetzes, der Elektrifizierung von Bahnstrecken oder der Barrierefreiheit von Bahnstationen!“

Das [Bundesklimaschutzgesetz \(Novelle 08/2021\)](#) sieht für den Verkehrssektor von 2020 bis 2030 Minderungen von 43% vor. Dies soll neben einem Antriebswechsel (Wechsel von verbrennungs- zu elektromotorischen Antrieben) durch eine Mobilitätswende (Verlagerung auf klimaschonende Verkehre) erreicht werden.



Nach Sichtung der Bundes- und Landeszielsetzungen sowie denen der Landeshauptstadt ergeben sich folgende **gesellschaftspolitische Leitplanken**: Sicherung des Allgemeinwohls durch Fokus auf Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie Nutzung öffentlicher Flächen; Erhöhung Radverkehr und Elektromobilität; Verbesserung ÖPNV-Angebot und Verlagerung der Verkehrsleistung vom MIV; Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr um gut 40%.

Neben qualitativen Zielen haben quantitative Ziele einige relevante **Vorteile**: bei ihrer Formulierung wird i.d.R. klar genug definiert, wie die verwendeten Zahlen entstehen, wodurch Interpretationsspielräume zumeist deutlich kleiner sind als bei qualitativen Zielen. Besonders gilt dies bei feststehenden Größen aus dem entsprechenden Fachgebiet wie z.B. der Mobilitätsmix bzw. Modal Split. Wenn verbreitete Zielgrößen gewählt werden, lassen sich zudem die unterschiedlichen Zielerreichungsgrade einfach vergleichen. Gleiches gilt bei der Kommunikation: Zahlen lassen sich leicht kommunizieren und die Zielerreichung unterliegt kaum individuellen Einschätzungen. Zudem kann die Diskussion von Maßnahmen stark versachlicht werden, da die Beantwortung der Frage, ob eine Maßnahme auf ein Ziel einzahlt, weniger von Meinungen als von Fakten abhängt.

Daher entstand folgender Verwaltungsvorschlag für **ein quantifizierten Zielbilds 2030** für den Modal Split des Umweltverbunds in Murnau: Aufgrund der räumlichen Siedlungs- und Infrastruktur (insbesondere mit Bezug zum ÖPNV) erscheint ein ähnlich ambitioniertes Ziel wie das der Stadt München nicht erreichbar. Eine Orientierung am bayerischen Ziel für den Radverkehrsanteil 2025 von 20% wird jedoch als realistisch angesehen. Zumal sich Murnau am 30.1.2020 mit dem Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) bereits zu einem Ziel für den Radverkehr in Höhe von 22% bis 2027 bekannt hat (VO\_055/2020 des Energie-, Umwelt- und Verkehrsausschusses). Die Entwurfsfassung des Bayerischen Radgesetzes sieht eine weitere Zielerhebung des Radanteils bis 2030 vor. Für den MIV wird der Trend zu Antrieben durch erneuerbare Energien („Auslauf fossiler Verbrenner vor 2035“) sowie ein Zuwachs von Sharingkonzepten unterstellt.

Der Zielvorschlag für den ÖPNV-Anteil basiert auf dem Ergebnis des Bürgerentscheids, der nach der Gemeinderatsentscheidung gegen den bestehenden Rufbus (On-Demand-Bus) in Murnau zu einer Fortführung des Angebots geführt hat. Zudem sichert die ebenfalls erfolgte Zustimmung zum Blaue-Land-Bus im nördlichen Landkreis eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots und damit die Erhöhung der Fahrgastzahlen und der Flächenversorgung.

	Fußverkehr	Fahrrad/Pedelec	ÖPNV	Summe Umweltverbund	MIV
Murnau IST	31%	17%	4%	52%	47%
Zielvorschlag 2030	32%	22%	6%	60%	40%

Zwar kann eine Kommune nur in sehr begrenztem Rahmen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten seiner Bürgerinnen und Bürger, seiner Besucherinnen und Gäste ausüben. Zudem ist kommunales Handeln oft nur in den engen Grenzen von Vorgaben auf



---

## Markt Murnau a. Staffelsee

---

Bundes-, Landes- und Landkreisebene sowie im Rahmen gesellschaftlicher Entwicklungen gestaltbar. Viele dieser Entwicklungen sind zeitlich kaum abschätzbar, weshalb es für Kommunen schwer ist, auf Jahreszahlen festgelegte Ziele einzuhalten. Um dem Rechnung zu tragen, wurde bei diesem quantitativen Vorschlag ein moderates Ambitionsniveau unterstellt.



# Markt Murnau a. Staffelsee

Anhang: Grüne Markierung aller Maßnahmen, die nur positive oder neutrale Effekte aufweisen.

Wirksamkeit von Instrumenten zur nachhaltigen Gestaltung des Pendelverkehrs	Soziale Teilhabe einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen	Verkehr vermeiden, Distanzen reduzieren	Verkehr verlagern (MIV hin zu ÖV, Rad, zu Fuß)	Verkehr verträglicher gestalten (Emissionen, Verkehrssicherheit, ...)	Entlastung öffentlicher Haushalte	Zeit bis zur Wirksamkeit der Maßnahme
<b>Bus und Bahn: Infrastruktur</b>						
Ausbau SPNV						●
BRT / Expressbusse						●
Transit Oriented Development						●
<b>Takt- und Betriebsoptimierung</b>						●
Elektrobusse						●
Quartiersbusse						●
<b>Flexible Bedarfsverkehre (Ridepooling)</b>						●
<b>Sharing-Angebote (insb. Mietfahrrad)</b>						●
<b>Bus und Bahn: Tarif und Organisation</b>						
Job-Tickets						●
Steuerfinanzierter ÖPNV						●
365-Euro-Ticket						●
<b>Echtzeit Auskunftssysteme</b>						●
<b>Mobilitätsverbund</b>						●
Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit						●
<b>Radverkehrsförderung</b>						
Radschnellwege (Ausbau)						●
Pedelecs und E-Bikes (Förderung)						●
<b>Mobilitätsmanagement mit Fahrradbezug</b>						●
<b>Abbau der Privilegien des Autoverkehrs</b>						
Tempolimit 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen						●
Straßenbenutzungsgebühren (City-Maut)						●
<b>Parkraummanagement und -bewirtschaftung</b>						●
<b>Mobilitätsmanagement</b>						
<b>kommunales Mobilitätsmanagement</b>						●
<b>betriebliches Mobilitätsmanagement</b>						●
Neubürgermarketing						●
<b>schulisches Mobilitätsmanagement</b>						●
<b>Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung</b>						
<b>Dichte, Nutzungsmischung, Stadtgestaltung</b>						●
<b>Städtebauliche Integration von Verkehrsinfrastruktur</b>						●
<b>Nahverkehrsachsen entwickeln</b>						●
<b>Angebote für die „erste und letzte Meile“</b>						●
<b>Regional abgestimmte „Push und Pull“-Strategie</b>						●

Wirkung der Maßnahme auf Aspekte der Nachhaltigkeit: 
 ■ Stark positiv 
 ■ Positiv 
 ■ Keine 
 ■ Negativ 
 ■ Stark negativ

Zeit bis wirksam: 
 ● = Kurzfristig 
 ● = Mittelfristig 
 ● = Langfristig

Agora Verkehrswende (2022) | Mit: ILS; Quelle: Systematik vereinfacht nach Holz-Rau und Scheiner (2020, S. 396)