

ÜBERÖRTLICHES, INTEGRIERTES ENTWICKLUNGSKONZEPT DER GEMEINDEN GREIFENBERG, SCHONDORF UND UTTING AM AMMERSEE

Projekt: Interkommunales städtebauliches Entwicklungskonzept der Gemeinden
Schondorf, Utting und Greifenberg

Betreff Arbeitstermin Mobilität

Datum 27.08.2018

Zum Gespräch wurden Vertreter des Gemeinderats und der Gemeindeverwaltung, Vertreter des ÖPNV, des ADFC, der Polizei, des Einzelhandels und des Tourismus sowie aktiver Gruppen, die sich mit dem Thema Mobilität in der Region und den Gemeinden beschäftigen, eingeladen.

Der Arbeitstermin „Mobilität“ ist ein wichtiger Bestandteil der Analyse. Die Teilnehmer sollen den Planerinnen ihre Einschätzung zum bisherigen Arbeitsstand der Analyse zum Thema Mobilität geben. Zudem sollen mögliche Handlungsansätze für interkommunale Projekte im Bereich Mobilität diskutiert und ein Vorschlag für das weitere Vorgehen formuliert werden. Im Folgenden werden die verschiedenen Vorschläge und Ansätze, die zum Thema „Mobilität“ in den Gemeinden diskutiert werden, wiedergegeben.

Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

Für den Nahverkehr sind in Deutschland die Bundesländer zuständig und sind damit Aufgabenträger für den schienengebundenen Nahverkehr (S-Bahnen und Regionalverkehr). Die Landkreise und kreisfreien Städte sind Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV (Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen). So wird das Schienennetz von der DB Netz AG, die Verkehrsleistungen (Betrieb der Schienenwege mit Zügen) werden dagegen von der DB Region AG betrieben. Ab 2008 übernahm die Bayerische Regiobahn (BRB) den Schienerpersonennahverkehr auf der Strecke Augsburg - Schongau. Dies ist zu berücksichtigen, wenn man über den Wunsch nach einer Reaktivierung des Bahnhalts in Greifenberg oder einer Verbesserung der Warte- bzw. Umsteigezeiten diskutiert.

Nach Aussagen des für den ÖPNV zuständigen Vertreters des Landratsamtes in Landsberg erscheint die Reaktivierung des Bahnhaltepunktes in Greifenberg nicht erfolgsversprechend. Um den Haltepunkt reaktivieren zu können, müsste eine Frequenz von mindestens 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag nachgewiesen werden. Dies wird bei

Planung in Zusammenarbeit der Büros

Planungsbüro Skorka, Bichlmairstraße 8, 82061 Neuried, Tel. 089-74576723, info@planungsbuero-skorka.de

STADT RAUM PLANUNG, Metzstraße 15, 81667 München, Tel. 089-45246580, buero@stadt-raum-planung.de

der Einwohnerzahl von Greifenberg (ca. 2.228) als nicht realistisch eingeschätzt. Die größte Gruppe, die den Bahnhof in Greifenberg nutzen würde, wären vor allem die Schüler. Zudem würden durch die heutigen Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit hohe Kosten für den Neubau eines Bahnsteigs anfallen (ca. 600.000 bis 700.000€).

Von den Teilnehmern wird vorgeschlagen, keinen richtigen Bahnhof, sondern eher einen Bedarfshaltepunkt einzurichten. Hier würde der Zug nur halten, wenn Reisende die Haltewunschtaaste betätigen. In den Zügen der BRB, die derzeit auf der Strecke fahren, wäre dies sicherlich möglich. Auch ein Fahrkartenautomat wäre nicht erforderlich, da man die Fahrkarten bereits jetzt schon direkt im Zug kaufen kann.

Es wird angemerkt, dass abgesehen von einem zusätzlichen Bahnhofhaltepunkt in Greifenberg auch für die bereits vorhandene Zugverbindung Handlungsbedarf besteht. Insbesondere eine direkte und schnelle Anbindung für Pendler nach München wird als dringender Wunsch geäußert. Eine Verbesserung könnten die voraussichtlich ab 2016 geplanten Express-S-Bahnen bringen, die u.a. zwischen München und Geltendorf / Kaufering / Buchloe verkehren sollen (vgl.: derzeit 47 min Fahrtzeit bis zum Marienplatz, künftig sollen es 33 min sein). Laut den Aussagen vieler Teilnehmer sei insbesondere die Anbindung von Geltendorf weiter nach Greifenberg, Schondorf und Utting problematisch. Die Anschlüsse seien nicht gut aufeinander abgestimmt, was zu längeren Wartezeiten führt. Aber auch durch häufige Verspätungen der Züge aus München werde das Umsteigen erschwert.

Auch die Anbindung nach Landsberg am Lech sei mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht ausreichend vorhanden. So dauert die Fahrt nach Landsberg mit zweimal umsteigen teilweise bis zu 90 min (vgl. mit dem Pkw sind es nur ca. 25 min).

Das bestehende Streckennetz und die dazugehörigen Infrastruktureinrichtungen, z.B. die Bahnhöfe, sind größtenteils veraltet und entsprechen nicht den Anforderungen. Dadurch wird es auch in Zukunft schwer werden, die Verkehrsproblematik allein durch den Bahnverkehr lösen zu können.

ÖPNV

Eine Teilnehmerin merkt an, dass gerade der stark zunehmende innerörtliche Verkehr durch eine Verbesserung der Zuganbindung nicht gelöst werden würde. Vor allem für ältere Menschen sei es zudem sehr schwierig zu Fuß zu den Bahnhöfen zu gelangen. Eine wichtige Forderung ist demnach auch die Stärkung des ÖPNVs innerhalb der Gemeinden.

Gerade in der Ferienzeit hat der Busfahrplan eine viel zu geringe Taktung, um ein angemessenes und vor allem attraktives Angebot darzustellen. Die vorhandenen Buslinien werden derzeit von privaten Busunternehmen im Auftrag des Landkreises bedient. Das Angebot richtet sich nach der Nachfrage. Werden zusätzliche Busrouten oder eine engere Taktung gewünscht, muss dies von der Gemeinde selbst bezahlt werden. Soll eine ergänzende Route durch mehrere Gemeinden führen, muss sich jede einzelne auch an der Finanzierung beteiligen. Da dies als nicht realistisch eingeschätzt wird, scheint eine deutliche Verdichtung des Busnetzes nur schwer umsetzbar.

Mögliche ergänzende Angebote

Ein Teilnehmer schlägt einen „Ammersee-Shuttle“ vor, der innerhalb der einzelnen Gemeinden verschiedene wichtige Punkte, z.B. Einkaufsmöglichkeiten oder den Bahnhof, anfährt. So könnten möglichst viele Leute dazu angeregt werden, nicht mehr mit dem eigenen Pkw zu fahren. Dies könnte auch einen großen Teil dazu beitragen, den innerörtlichen Verkehr zu reduzieren.

Als Beispiel wird der „Dießener Ortsbus“ genannt, der zwar gut angenommen wird, allerdings ohne den großen Anteil an Schülern nicht rentabel wäre. Eine Kostendeckung würde ohne Schüler nur ca. 8% betragen.

Auch in Kaufering wurde ein Ortsbus eingesetzt, allerdings sei das System trotz eines Halbstundentaktes gescheitert. Außerhalb der Betriebszeiten des Ortsbusses wird besteht hier die Möglichkeit ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) zu bestellen. Zur Durchführung für den AST-Verkehr wurde ein privates Taxiunternehmen beauftragt.

Auch in Landsberg und den umliegenden Ortschaften wird dieses System genutzt, um einen Buslinienverkehr auch in den Abendstunden anbieten zu können. Das Problem hier sei jedoch, dass man in der Region kaum Taxiunternehmen findet, die dieses Angebot bereitstellen können.

Im Landkreis Fürstfeldbruck dagegen gibt es mit dem MVV-Ruf-Taxi durchweg positive Erfahrungen. Das System wird von den Bürgern gut angenommen und fährt immer dann, wenn kein Regionalbus zur Verfügung steht - also vor allem abends, nachts bis zum frühen Morgen und natürlich am Wochenende und an Feiertagen.

Das größte Problem bei solchen Systemen würde sicherlich die Finanzierung darstellen. Gerade die Kosten für den Fahrer bzw. anfallende Wartungsarbeiten am Bus könnte sich beispielsweise die Gemeinde Schondorf so nicht leisten. Zudem würde ein Bürgerbus / Ortsbus nur dann Sinn machen, wenn eine enge Taktung angeboten werden kann, die dann auch mit einem entsprechend hohen finanziellen Aufwand verbunden ist. Hier wird

das „autonome Fahren“ als gute Möglichkeit gesehen, um zukünftig solche Systeme kostengünstig und damit auch für kleinere Gemeinden finanzierbar einzusetzen. Es wird jedoch angenommen, dass der „selbstfahrende Bus“ erst in etwa 10 Jahren als praktikable Lösung eingesetzt werden könne.

Eine andere Möglichkeit um Pkw-Fahrten rund um den Ammersee zu reduzieren könnte auch eine bessere Einbindung des Schiffsverkehrs sein. Vor allem für Fahrten von Schondorf und Utting auf die andere Seeseite nach Herrsching bietet sich eine Fahrt mit dem Schiff an. Das Problem dabei ist sicherlich, dass dieses Angebot nicht das ganze Jahr über zur Verfügung steht (April-Oktober). Zudem seien die Anlegezeiten v.a. in Schondorf deutlich verringert worden. Dies liegt u.U. daran, dass die Betreiber keinen regulären Linienverkehr anbieten möchten und sich stattdessen vor allem auf Rundfahrten für Touristen ausgerichtet haben.

Pendlerverkehr

Um den Pendlerverkehr in Richtung der Autobahn A96 zu reduzieren, sei es wichtig mehr Arbeitsplätze vor Ort zu schaffen und damit kurze Arbeitswege zu ermöglichen, die dann auch gut mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zu bewältigen sind.

Dazu wird angemerkt, dass es sicherlich ein wichtiger Punkt sei, der jedoch nicht für alle Gemeinden zutrifft. In Utting sind vergleichsweise viele Arbeitsplätze vorhanden, die jedoch nur zu einem Fünftel von Einheimischen besetzt sind, trotz einer ähnlich hohen Anzahl an Ein- und Auspendlern.

Hol- und Bringverkehr an den Schulen

Ein großes Problem sehen die Teilnehmer auch darin, dass immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und wieder abholen. Besonderer Brennpunkt sei der Vorplatz der Schulen in Schondorf.

Ein Teilnehmer schlägt vor, um das Problem zu lösen könne auch eine Sperrung der Straße zwischen 7 und 9 Uhr in Betracht gezogen werden. So wären die Eltern gezwungen ihre Kinder an anderer Stelle aussteigen zu lassen.

Ein anderer Teilnehmer widerspricht dem und ist der Meinung, dass die Eltern ihre Kinder vor allem auf dem Weg zur Arbeit an der Schule vorbeibringen und demnach auch weiterhin mit dem Auto fahren werden.

Verkehrsmenge

Ein ausschlaggebender Grund warum ein Umdenken beim Thema Mobilität nur schwer durchsetzbar erscheint, sehen manche Teilnehmer vor allem in der Zusammensetzung der Bevölkerung in den Gemeinden. Viele der neu Zugezogenen seien finanziell besser gestellt und würden demnach nicht auf ein teures Auto verzichten und stattdessen mit dem Bus fahren. Der Egoismus des Einzelnen sei größtenteils für den zunehmenden Fahrverkehr verantwortlich. Es wird von vielen Teilnehmern kritisch gesehen, dass sich viele Bewohner mehr als ein Auto anschaffen, das dann aus Platzmangel nicht auf dem eigenen Grundstück, sondern auf der Straße geparkt wird.

Die Verkehrsmenge wird durch die weitere Verdichtung innerhalb der Ortschaften und den damit verbundenen steigenden Einwohnerzahlen immer weiter zu nehmen. Daher wird es umso wichtiger die Mobilität für so viele Menschen in den Griff zu bekommen. Um die Problematik lösen zu können sollten neben den kleinräumlichen Lösungen innerhalb der Ortschaften auch die Auswirkungen für die gesamte Region mit einbezogen werden.

Derzeit fahren ca. 12.000 bis 14.000 Kfz/Tag auf der Staatsstraße St 2055. Eine Teilnehmerin merkt dazu an, dass der Anteil des Lkw-Verkehrs auf der Staatsstraße deutlich zugenommen habe. Insbesondere die überlangen Lkws würden die Strecke als Abkürzung zwischen den Autobahnen nutzen. Die engen Ortsdurchfahrten seien dafür eigentlich nicht ausgelegt. Ein anderer Teilnehmer widerspricht jedoch und weist daraufhin, dass es sich dabei keinesfalls um sogenannte EuroCombi (eine lange Lkw-Kombination mit bis zu 25,25 m Fahrzeuglänge) handeln könne. Diese seien nur auf bestimmten Strecken zugelassen. Genauere Informationen zu Verkehrszahlen und der genauen Zusammensetzung des Verkehrs auf der Staatsstraße können für beliebige Jahre und Zählstellen auf der Seite des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr jederzeit abgerufen.

→ www.baysis.bayern.de/web/content/verkehrsdaten/SVZ/strassenverkehrszaehlungen

Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass Schondorf ja auch ein Luftkurort sei. Damit Schondorf auch weiterhin ein Luftkurort bleibt, müssen bestimmte Voraussetzungen bezüglich der Luftqualität erfüllt werden. Ein Luftkurort muss Eigenschaften aufweisen, die für Erholung und Gesundheit förderlich sind. Dazu muss in regelmäßigen Abständen ein Gutachten erstellt werden, dass Luft und Klima dahingehend überprüft. Das letzte Gutachten aus dem Jahr 2002/2003 konnte eine deutliche Verschlechterung der Luftqualität nachweisen, wofür vor allem der Durchgangsverkehr verantwortlich sei. Dazu wird auch die Frage aufgeworfen, ob es die Möglichkeit gäbe auch die „Grüne Umweltplakette“ auch in Schondorf einzuführen.

Eine Möglichkeit den Durchgangsverkehr auf den innerörtlichen Straßen zu verringern wäre der Bau einer Umgehungsstraße. Dazu wird berichtet, dass es 2008 eine Aussage vom Straßenbauamt hierzu gab, wonach eine Umgehung aussichtslos sei. Das Bauvorhaben Umgehungsstraße wurde auf der untersten Stufe der Prioritätsliste des Straßenbauamtes eingestuft. Die Maßnahme wäre daher ggf. nur in kommunaler Sonderbaulast möglich. Bessere Erfolgchancen gäbe es unter Umständen, wenn sich mehrere Gemeinden am Westufer des Ammersees zusammenschließen und eine gemeinsame Umgehungsstraße vorsehen würden. Eine Teilnehmerin merkt dazu an, dass Umgehungsstraßen jedoch deutlich weniger genutzt werden, je weiter weg sie vom Ort verlaufen. Eine Teilnehmerin schlägt einen Tunnel als Lösungsvorschlag vor, durch den der Durchgangsverkehr geleitet wird.

Trotz der Kritik am zunehmenden Durchgangsverkehr wird dennoch darauf hingewiesen, dass dieser gerade für den Einzelhandel und den Tourismus auch Vorteile bringt. Gleichwohl wäre eine Verlangsamung des Verkehrs innerhalb der Ortschaften unerlässlich und würde durch die gesteigerte Aufenthaltsqualität auch dem Einzelhandel und dem Tourismus zu Gute kommen.

Ausbildung der Staatsstraße

Durch die zunehmend hohe Fahrgeschwindigkeit auf den innerörtlichen Straßen fühlen sich insbesondere Kinder und ältere Leute unsicher. Das Hauptproblem liegt nach Einschätzung der Teilnehmer vor allem darin, dass sich die Autofahrer oft nicht an die Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ort halten. Eine deutliche Veränderung in Bezug auf die Verkehrsgeschwindigkeit sei einzig und allein durch den Einsatz von mehr Blitzern entlang der Straßen und höheren Geldstrafen zu erzielen.

Da die Staatsstraße innerhalb von Schondorf und Utting in Teilen optisch eher den Eindruck einer Durchfahrtsstraße vermittelt, wird hier dann auch entsprechend schnell gefahren. Mit Blick auf das geltende Verkehrsrecht wird angemerkt, dass auch bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts dennoch kein Recht bestünde auch so schnell fahren zu können. Vielmehr muss bei der Wahl der gefahrenen Geschwindigkeit auf die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ geachtet und auf Sicht gefahren werden.

Die Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit auf 30 km/h im Bereich der Ortsmitte könnte nicht nur zu einer Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, sondern auch zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die geringere Lärmbelastung an der Straße führen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung sei auch allein durch die hohe Dichte innerhalb der Ortschaften zwingend erforderlich.

Vor allem an den zentralen Bereichen entlang der Staatsstraße in Schondorf und Utting sollten architektonische Lösungen vorgesehen werden, um die Straßenbreite optisch zu verschmälern und somit die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Das Staatliche Bauamt (Straßenbauamt) in Weilheim möchte vor allem ein verkehrssicheres und leistungsfähiges Straßennetz zur Verfügung stellen. Das heißt der Verkehr soll möglichst schnell durch den Ort geleitet werden. Dies widerspricht dem Wunsch vieler Teilnehmer die Verkehrsgeschwindigkeit im Ort zu reduzieren.

Querungen

Grundsätzlich könnte auch durch mehr Straßenquerungen für Fußgänger eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit erreicht werden. Allerdings muss hierbei geprüft werden, ob die zur Verfügung stehenden Straßenbreiten ausreichen um eine Straßenquerung zu errichten. In Utting konnte die Straßenquerung nur durch einen aufwändigen Flächentausch der angrenzenden Grundstücke realisiert werden. Auch die Vorauszahlungen, die für den anfallenden Winterdienst auf den Flächen anfallen, stellen einen hohen Kostenfaktor für die Gemeinde dar.

Die Möglichkeit die Verkehrsgeschwindigkeit innerhalb der Ortschaften durch mehrere Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) zu verringern, sieht der Vertreter der Polizei eher kritisch. Ein Zebrastreifen würde nur eine falsche Sicherheit vermitteln, da die Autofahrer häufig nicht rechtzeitig bremsen und es so zu unsicheren Situationen kommt. Demnach würden Zebrastreifen heutzutage kaum noch eingesetzt.

Eine Teilnehmerin merkt an, dass auch die Möglichkeit besteht einen Fahrradschutzstreifen auf beiden Seiten der Straße zu beantragen. So könnte ebenfalls eine optische Verengung der Straße erzielt werden. Ein Fahrradschutzstreifen wird durch eine gestrichelte Linie von der Fahrbahn getrennt und darf nur in Ausnahmefällen überfahren werden, z.B. wenn sich zwei Lastwagen oder Busse begegnen. Grundsätzlich ist die Restfahrbahn aber so breit, dass sich zwei Autos ohne Probleme begegnen können. Fahrradschutzstreifen bieten Sicherheit, weil Radfahrer auf den Schutzstreifen von Autofahrern besser wahrgenommen werden.

Mobilitätsverhalten und neue Mobilitätsangebote

Es wird angemerkt, dass ein Umdenken der Menschen im Bezug auf Mobilität ein langsamer Prozess ist, der kontinuierlich vorangetrieben werden muss. Das zeigt auch das Beispiel Kopenhagen: hier wurde schon vor vielen Jahren angefangen, z.B. durch die stetige Reduzierung von öffentlichen Stellplätzen und den Ausbau von baulich getrennten

Fahrradspuren, den Radverkehr gegenüber dem Fahrverkehr deutlich attraktiver zu gestalten.

Wichtig sei es in jedem Fall, dass die Gemeinden ihre Prioritäten auf die Verbesserung der Mobilität ohne Auto setzen. Planerisch sollten „die Schrauben angezogen werden“, um das Auto unattraktiver gegenüber anderen Verkehrsmitteln zu machen. Dies könnte z.B. durch die schrittweise Reduzierung der Stellplätze in den zentralen Bereichen, zugunsten von mehr öffentlich nutzbaren Flächen, erfolgen.

→ mehr Informationen zur Mobilität im ländlichen Bereich zwischen Ammersee-Westufer und Landsberg auf www.mobi-ll.de

E-Autos / Pedelecs

Eine Teilnehmerin äußert den Wunsch, die E-Mobilität in Form von E-Bikes und ergänzenden Radanhängern zu fördern. Diese sollten dann auch kostenlos für die Bürger zur Verfügung gestellt werden.

Um die E-Mobilität in den Gemeinden verstärkt zu fördern, sollten mehr Ladesäulen z.B. vor dem EDEKA oder anderen öffentlichen Nutzungen aufgestellt werden. Der Betrieb einer solchen Ladesäule würde vom Bund auch entsprechend gefördert werden.

Car-Sharing

Ein Teilnehmer merkt an, dass ein Car-Sharing-Auto das Potential hat in etwa 10 - 15 private Pkws zu ersetzen. Er führt dazu die eigenen Erfahrungen mit dem Thema an. So sei für einen Haushalt manchmal ein zweites Auto notwendig, wenn mehrere Termine oder Erledigungen zur selben Zeit stattfinden. Sinnvoller wäre es dagegen, sich ein Car-Sharing-Auto zu mieten, das dann dem Bedarf entsprechend gewählt werden kann, z.B. ein kleineres Auto für schnelle Erledigungen oder auch ein größeres Auto für längere Fahrten. Vielmehr könnte das nicht Vorhandensein eines weiteren Autos auch ein größerer Anreiz sein, statt dem Auto mit dem Fahrrad bzw. mit dem ÖPNV zu fahren.

Eine Gruppe in Schondorf plant einen Verein zu gründen, der sich um den Aufbau eines ein Car-Sharing Portals kümmert. Zunächst sollen 7 Autos im Ort verteilt aufgestellt werden, um so den Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich in einem fußläufigen Radius von 10 Minuten ein Car-Sharing-Auto mieten zu können. Wenn das Projekt in Schondorf funktioniert, könnte es auch auf die anderen Gemeinden ausgeweitet werden. So könnte sich auch in Utting und Greifenberg jeweils ein lokaler Verein gründen, der für den eigenen Fahrzeugbestand verantwortlich ist. Für eine interkommunale Zusammenarbeit

bietet sich der Aufbau eines gemeinsamen Buchungssystems an, um beispielsweise auch auf Fahrzeuge in den anderen Gemeinden zugreifen zu können. Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass sich in Greifenberg bereits eine Initiative formiert hat, die ein lokales Car-Sharing in der Gemeinde etablieren möchte.

→ Anfragen an carsharing@mobi-ll.de

Mitfahrerbank

Eine Mitfahrerbank ist eine besonders gekennzeichnete Bank, die an zentralen Bereichen in der Ortsmitte oder an größeren Straßen aufgestellt werden. Möchte man von dort mitgenommen werden, setzt man sich einfach auf die Bank und zeigt den mit Hilfe eines Schildes vorbeifahrenden Autos an in welche Richtung bzw. wohin man mitgenommen werden möchte. Wichtig ist dabei, dass man sich auch nur dann auf eine solche Bank setzt, wenn man mitgenommen werden möchte, um Missverständnissen vorzubeugen. Gerade für Senioren, Jugendliche und auch Familien, die sich kein Auto leisten können, bietet die Mitfahrerbank eine gute Möglichkeit, um auch ohne eigenes Auto mobil zu sein.

Seit Anfang August steht auch in Schondorf eine solche Bank (Ecke Greifenberger / Schondorfer Straße gegenüber der Bäckerei Manhart). Die Rückmeldungen auf die Mitfahrerbank seien durchwegs positiv. Es handelt sich dabei um ein Pilotprojekt, das ohne Weiteres auch auf andere Gemeinden übertragen werden kann.

→ mehr Informationen unter mitfahrerbank@mobi-ll.de

Interkommunale Projekte

Im Laufe des vorangegangenen Gesprächs wurde deutlich, dass es sicherlich sinnvoll ist, das Thema Mobilität auch ortsübergreifend zu denken. Die Gemeinden können gemeinsam einen Weg finden, um mit dem zunehmenden Verkehr umzugehen und neue Formen der Mobilität voranzubringen. Dies kann gelingen, wenn zum einen Projekte identifiziert werden, die in allen drei Gemeinden großen Anklang finden. Und zum anderen, wenn sich die Gemeinden untereinander austauschen und engagierte Bürger / Gruppierungen / Vereine mit eingebunden werden. Die im IEK (Interkommunales Entwicklungskonzept) zum Thema Mobilität formulierten Ziele müssen dann auch in den drei Gemeinden festgelegt und beschlossen werden. Nur so können dann auch konkrete Maßnahmen umgesetzt werden. Vor allem bei größeren baulichen Maßnahmen ist die finanzielle Unterstützung durch die Städtebauförderung für kleinere Gemeinden unerlässlich. Auch durch das EU-Programm LEADER können einzelne Maßnahmen

gefördert werden. Welches Förderprogramm (IEK oder LEADER) für welche Maßnahme geeignet ist, muss dann gesondert geprüft und mit der Regierung von Oberbayern abgestimmt werden.

- Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass am 12. September 2018 der beim Dießener Mobilitätsforum am 7. Juli 2018 vorgeschlagene „Radlertreff Ammersee“, stattfindet. Hier soll auch über die Initiative „Sicher durch Schondorf“ berichtet werden.