

Protokoll: 28. Termin ATTEK

Zoom-Meeting, organisiert von der Alpenregion Tegernsee Schliersee (ATS), hierfür herzlichen Dank!

Beginn: 23. November 2020, 19:00 Uhr



Referenten

Harald Gmeiner, Vorstand ATS + Holger Wernet, Digitalisierungsspezialist ATS
Dr. Wolfgang Kieslich, Projektleiter „SATURN“ KDZ Oberland

Geladene Gäste

Thomas Baumgartner, TTT
Florian Kausch, TTT
Mona Dürrschmidt, Mobilitätsmanagerin, LRA Miesbach

ATTEK-Mitglieder

Karl Schönbauer, Bad Wiessee
Rolf Neresheimer, Bad Wiessee
Richard Westerberger, Gmund
Michael Huber, Gmund, Moderator des Treffens
Johann Schmid, Gmund
Markus Wrba, Kreuth
Thomas Mandl, Tegernsee

Tagesordnung

TOP 1

Forschungsprojekt „Smarte Tourismus Region (STR)“, Vorstellung durch Harald Gmeiner und Holger Wernet (PP-Präsentation ist dem Protokoll beigegeben)

Ausgangssituation

- + Tagestourismus – Entwicklung in den vergangenen 5 Jahren + 17 %
- + 175 Mio € Umsatz aus dem Tagestourismus (Lkr MB)
- + Im bayern- und deutschlandweiten Vergleich höchste Werte!
- + Auswertung von Mobilfunkdaten
- + Kapazitätsüberschreitung (> 70Tsd Personen an einem Tag, kritische Schwelle für das Überschreiten der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur) in > 90 Tagen je Jahr (Untersuchungszeitraum 2018/19/20 79x im Sommerhalbjahr, 12x im Winterhalbjahr)

- + Die Tourismusakzeptanz der einheimischen Bevölkerung sinkt

Bisherige Maßnahmen

- + Ausflugsticker („Live-Ticker“) gibt Prognosen über die Auslastungssituation und formuliert daraus Empfehlungen für die Reiseplanung von Tagestouristen
- + Rangereinsätze
- + Einsetzen von Printprodukten zur Sensibilisierung und Lenkung
- + ATS ist Mitglied in der AG Besucherlenkung des Bayer. Wirtschaftsministerium

Projektbeschreibung STR

- + Projekt des Bayer. Wirtschaftsministeriums, Projektkonsortium = ATS und Greencity Experience, enge Zusammenarbeit mit LRA MB, FB Mobilität
- + Projektziel: Digitale Besucherlenkung, um Überlastungen zu vermeiden, und den Tagestourismus gleichmäßiger zu verteilen (zeitlich wie räumlich)
- + Projektinhalte:
 - Grundvoraussetzung: Erhebung von Echtzeitdaten, hierfür muss eine Sensorik aufgebaut werden (v. a. an Parkplätzen), um Auslastungsdaten zu gewinnen, ohne die keine seriösen Prognosen abgegeben werden können
 - Kern des Projekts: Erstellen eines digitalen Prognosemodells, das an digitale Verteilmedien weitergereicht wird, um möglichst viele Tagestouristen anzusprechen, unter Zuhilfenahme von künstlicher Intelligenz, mit Einbeziehen vieler Infos z. B. Wetterdaten, Verkehrsdaten
 - Weiterentwicklung des „Live-Ticker“
 - Ergänzung durch ein digitales Verkehrsleitsystem, um zeitintensive Parkplatzsuche zu vermeiden
 - Ergänzung um ein digitales P&R-Angebot
 - Weitere Idee: Preise an die Auslastung anpassen, um einen finanziellen Anreiz zu setzen, lieber zu anderen Zeiten als zu Überlastungszeiten anzureisen

Fragen / Diskussion

- + Appell, auch den Übernachtungs-/Dauergast im Fokus zu haben: Sowohl ATS als auch TTT versichern, dass ihnen die Problematik einer sinkenden Attraktivität für solche Besucher bei starkem Tagestourismus klar ist
- + Deutliches Warnsignal einer unerwünschten Entwicklung ist die sinkende Akzeptanz des Tourismus bei der hier ansässigen Bevölkerung, obwohl viele Menschen davon direkt/indirekt leben
- + Statement zu dem Ziel, die Belastungsspitzen durch den Tagestourismus zu kappen und eine gleichmäßigere Auslastung übers Jahr zu erreichen: Birgt die Gefahr, dass für den Naturraum und für die ansässige Bevölkerung immer weniger Zeiten „zum Durchschnaufen“ zur Verfügung stehen

- + Hinweis, dass der Grenzwert für die Kapazitätsüberschreitung ein m. o. w. willkürlicher Wert ist; tatsächlich wird von den hier lebenden Menschen zunehmend häufiger eine Überlastung durch den Tagestourismus empfunden, mit langen Staus selbst an Wochentagen
- + Seitens der Tourismus-Institutionen sieht man sich mehr und mehr als Tourismus-Manager und nicht mehr als Tourismus-Vermarkter; der Tagestourismus wird seit vielen Jahren nicht mehr beworben
- + Zusammenarbeit ATS-TTT: Es gibt einen regelmäßigen Austausch; eine Zusammenarbeit insbes. bei der Digitalisierung besteht seit mehr als einem Jahr.

TOP 2

Projekt „SATURN“ (strategiekonformes Routing), Vorstellung durch Dr. Wolfgang Kieslich

Ausgangssituation

- + Stark sinkende Datenqualität für Navigationssysteme, sobald die Hauptverkehrsachsen verlassen werden
- + Gesetzliche Verpflichtung (Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926) für alle Anbieter und Betreiber von Verkehrsinfrastruktur (also auch für Kommunen bzgl. deren kommunalem Verkehrsnetz), bis 01.12.2023 alle verfügbaren Reise- und Verkehrsdaten zentral zur Verfügung zu stellen
- + Mängel in den Reise- und Verkehrsdaten, auch fehlende oder falsche Informationen über Baustellen oder Veranstaltungen verursachen viele Verkehrsbehinderungen und -überlastungen.

Projektbeschreibung

- + Das Projekt SATURN wird gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und wird von der Landesbaudirektion im Bayer. Verkehrsministerium unterstützt. Das Projekt läuft unter dem Dach des KDZ Oberland (Zweckverband Kommunales Dienstleistungszentrum Oberland) in Bad Tölz und wird voraussichtlich ab 1. Quartal 2021 starten.
- + Bearbeitet werden mehrere Modellräume, in Baden-Württemberg, Hessen und Bayern; in Bayern geht es um die Region Oberland, unter Einbeziehung der Landeshauptstadt München mit dem Ziel, dem Freizeitverkehr sowohl exakte und aktuelle Daten über die Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung zu stellen, als auch Angebote für die kommunalen und regionalen Lenk- und Leitstrategien zu schaffen. Hierzu zählen:
 - Digitale Erfassung von Straßeninfrastrukturen (Verkehrsnetz, Stellplätze, Verkehrszeichen, Verordnungen)
 - Digitale Erfassung und Verortung von Ereignissen (Veranstaltungen, Baustellen)
 - Digitale Erfassung und Vernetzung von öffentlichen Strategien (Umleitungs-/Zielführungsrouten, Verkehrsmittelwechsel)

- + Projektziele von SATURN sind
 - Effiziente und wirtschaftliche Erzeugung, Verwaltung und Qualitätssicherung von Verkehrsdaten aus den Kommunen sowohl für die eigenen Verwaltungsaufgaben als auch für die verpflichtende Weitergabe an den nationalen Mobilitäts-Daten-Marktplatz MDM.
 - Erfüllung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 (Pflicht zur Datenlieferung).
 - Entwicklung und digitale Publikation von kommunalen (lokalen) Lenk- und Leitstrategien (z. B. bei Veranstaltung und Baustellen im Ort) an die Mobilitätsdienste aller Reisenden (z. B. Freizeitverkehr), um Netzüberlastungen in den Kommunen und um sie herum zu vermeiden.
 - Abstimmung der kommunalen Leitstrategien mit den Strategien des übergeordneten Netzes (Land), um im Rahmen eines kooperativen Verkehrsmanagements aktiv regionale Verkehrsverteilungen durch Kommunen zu ermöglichen und zu schalten.
 - Unterstützung der Kommunen beim Management von Verkehrsdaten und -strategien durch Kompetenzaufbau beim KDZ.
- + Modellraum Korridor LH München-Oberland: Gewinnung und Bereitstellung möglichst hochwertiger, flächendeckender und aktueller Verkehrsdaten von rund 30 bis 40 KDZ-Mitgliedskommunen eines Modellkorridors zwischen München und dem Tegernseer Raum an den Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) des Bundes, um darüber den Navigationssystem-Anbietern (z. B. TomTom, HERE) ein strategiekonformes Routing zu ermöglichen.
- + Dieses strategiekonforme Routing der Navigationssystem-Anbietern kann dann neben den Straßendaten auch die Daten des ÖPNV (in Bayern von der BEG aus DEFAS Bayern) abrufen und berücksichtigen.
- + Neben der aktuelleren Information am Tag der Reise, kann mit Hilfe der Daten auch z. B. der Freizeitsuchende über Mobilitätsdienste bei seiner Reiseplanung bereits am Vortag auf bessere Routen ohne Behinderungen aufmerksam gemacht werden. Damit kann Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung z. B. auf den ÖPNV maßgebend beeinflusst werden.
- + Projektphasen: Phase 1 (2021) – Vernetzung der kommunalen Datensysteme mit den Landes- und Bundessystemen am Beispiel der Marktgemeinde Holzkirchen (strategische Lage zwischen übergeordnetem und nachgeordnetem Straßennetz und der Umstiegsmöglichkeit zum ÖPNV (S-Bahn/BOB); Phase 2 (2022-23) von weiteren 30 bis 40 Kommunen mit ihren vorhandenen datenverarbeitenden Systemen an die Landes- und Bundessysteme und Erprobung der Lieferung von aktuellen Daten an den MDM; Phase 3 (2023) Evaluierung und Dokumentation einer machbaren/finanzierbaren Vernetzung von Gebietskörperschaften mit den Landes- und Bundessystemen.

Fragen / Diskussion

- + Wären Lenk- und Leitstrategien für das Tegernseer Tal denkbar? Autofahrer werden hier von den Navigationssystemen zu positiv informiert und merken oft erst, wenn es zu spät ist (= wenn sie vor Ort sind), dass es zu Behinderungen kommt; man könnte auch über ein strategisches Routing nachdenken, bei dem für bestimmte sensible Routen eine langsamere Reisegeschwindigkeit bewusst von der Kommune vorgegeben wird, um das Routing daran zu hindern, bei Staus auf der Hauptstraße sofort Alternativrouten über diese sensiblen Strecken (z. B. Wohn-/Kurgebiete, Schulgebiet) dem Autofahrer anzubieten.
- + Für eine erfolgreiche Mobilitätsbeeinflussung (Verkehrsvermeidung, -verlagerung) muss man sich mehr mit den Reisenden und deren Ziele beschäftigen; z. B. ist für die meisten Tagestouristen häufig nicht der Hin- sondern der Rückweg der Grund, mit dem Auto zu fahren, da am Wochenende abends bei der Rückfahrt der Zielort nicht mehr vom ÖPNV bedient wird. Verkehrsmanagement allein verhindert keine Fahrt!
- + ÖPNV allgemein:
 - 2 Kernprobleme: Ewig lange technische Zyklen, und reines Spitzenlastsystem; Auslastung neben den Spitzenlastzeiten vergleichsweise gering (bspw. Auslastung des ÖPNV im MVV über 24 Std. im Schnitt nur 14 % - vor Corona!)
 - Durch die Pandemie verändert sich die Berufsmobilität zurzeit erheblich: Abkehr vom täglichen Pendeln, stattdessen Telearbeit und nur noch ab und zu physische Anwesenheit ==> viele Firmen werden massiv Büroraum in der Stadt verringern; Chance, sozialen Wohnraum in der Landeshauptstadt zu schaffen!?
 - Die derzeitige Entwicklung lässt befürchten, dass der ÖPNV tendenziell weniger ausgelastet sein wird, und dadurch noch mehr kommunale/staatliche Unterstützung benötigt, um überhaupt ein einigermaßen attraktives Angebot aufrecht erhalten zu können; ein aktives Mobilitätsmanagement kann hier mit Arbeitgebern/Firmen eine Verlagerung der Pendlerfahrten hin zu Zeiten außerhalb der früheren Spitzenzeiten erreichen (siehe z. B. Region Frankfurt-Rhein-Main, Verlagerungseffekte bei Firmen durch betriebliches Mobilitätsmanagement, Reduzierung der Autofahrten beim Berufspendeln von 70% auf 30 % erreicht). Dieser Effekt kann u. U. auch durch ein touristisches Mobilitätsmanagement im Freizeitverkehr erreicht werden.
- + Kritik von ATTEK-Mitgliedern an der Tarifpolitik bzgl. Sonderfahrkarten; der RVO erhält durch diese kostenlosen Fahrkarten Direktzahlungen der Gemeinden und lastet damit Busse aus, die teilweise ohnehin fahren würden/fahren müssten; dabei wird kein zusätzliches Angebot generiert, auch wenn eine gewisse Entlastung der Straßen unbestritten gelingt (360Tsd Gästefahrten jährlich [nachträgliche Anmerkung - incl. ca. 60Tsd Schifffahrten]); als besonders schwierig wird gesehen, dass die kostenlose Seniorenkarte von jeder Gemeinde extra verhandelt und bezahlt wird.....
- + Der gesamte Großraum München sollte als „Regionalpark“ vermarktet werden; damit würden den Tagesausflüglern aus München auch andere attraktive Freizeitziele im

Großraum angeboten und ihre Zielsuche wäre auf ein größeres Gebiet verteilt, statt bisher nur auf den Süden bzw. auf das Gebirge; auch westlich/nördlich/östlich von München gäbe es viele reizvolle Ausflugsziele, die eine Reise wert wären.

- + Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Mobilität ein sehr komplexes Thema ist, das viel umfassender und größer gedacht werden muss, als dies bisher vor Ort geschieht.

TOP 3

Berichte zu ATTEK-Themen aus den Gemeinden (nur noch mit ATTEK-Mitgliedern, Thomas Baumgartner blieb interessehalber anwesend)

Gmund

- + Lichtverschmutzung und öffentliche Beleuchtung: Die Gemeinde ist zurzeit auf der Suche nach einem guten Planer, der für die öffentliche Beleuchtung ein Anforderungsprofil erstellen kann; in Abstimmung mit der Gemeinde Bad Wiessee, die ebenfalls ein solches Vorhaben anstrebt; die Strategie in Bad Wiessee, durch Bewusstseinsbildung der Bevölkerung auch die private Lichtverschmutzung einzudämmen, sollte von Gmund übernommen werden
- + Energieeffizienz-Netzwerk: Ein Baustein, um die Vorschläge des Energienutzungsplans in aktives Handeln zu überführen; wurde in Gmund mehrheitlich befürwortet und läuft an, sobald die Voraussetzungen hierfür geschaffen sind
- + Energetische Sanierung: Bei einigen ausgewählten Hausverwaltungen laufen Einstiegsberatungen, in der Hoffnung auf diesem Weg mehr Wohneinheiten auf einmal energetisch voranzubringen als bei Einfamilienhäusern

Bad Wiessee

- + Dem Antrag der Fraktion der Grünen zur „Überwachung des ruhenden Verkehrs“ wurde zugestimmt. Beauftragt wurde ein bayernweit agierendes Unternehmen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs, welches zu 100% mit der öffentlichen Verwaltung zusammenarbeitet
- + Antrag der Fraktion der Grünen zur Reduzierung der Lichtverschmutzung und öffentlicher Beleuchtung wurde gut angenommen; in Bad Wiessee stehen private Liegenschaften genauso im Fokus wie die öffentliche Beleuchtung; man setzt auf Aufklärung und Freiwilligkeit
- + Energieeffizienz-Netzwerk: Der 1. Bgm unterzeichnet eine Interessensbekundung zum Beitritt. Die Gemeinde Bad Wiessee hatte als erste Talgemeinde einen Energienutzungsplan, zwischenzeitlich gibt es für den ganzen Landkreis ein Solarpotenzialkataster; das Energieeffizienz-Netzwerk kann die Gemeinde bei der Umsetzung mit Maßnahmenvorschlägen unterstützen

Kreuth

- + Kleines Nahwärmenetz Kindergarten-Schwimmbad-Kurzentrums entsteht gerade

- + Lokaler Arbeitskreis: Gloggnert hat aufgehört und es ist zurzeit schwer, eine(n) Nachfolger(in) zu finden

Tegernsee

- + Derzeit wenig Bewegung; das gemeinsame Energiekonzept für Feuerwehrhaus-Neubau, Feuerwehr-Wohnanlage und Schule ist nicht zustande gekommen
- + Auch eine Beteiligung am Energieeffizienz-Netzwerk wird nicht thematisiert, obwohl 1. Bgm. Hagn eine Absichtserklärung hierzu abgegeben hat
- + Weil so wenig vorangeht, könnte sich Thomas Mandl einen Energiewende-Koordinator für das ganze Tegernseer Tal vorstellen; die anderen ATTEK-Mitglieder sind der Meinung, dass ein solcher Vorstoß in der momentanen Situation wenig Erfolg verspricht

TOP 4 Sonstiges / Allgemeines

- + [War früher erwähnt worden, passt nur thematisch am besten in „Sonstiges“:] Das Anruf-Sammel-Taxi-System (AST) ist unmodern. Es wird darüber nachgedacht es neu zu gestalten bzw. neu zu verhandeln; wäre evtl. ein innovatives (Klein-)bussystem denkbar, wie der Ortsbus Murnau?
- + Die Gemeinde Rottach-Egern hat Jakob Appoltshäuser zum ATTEK-Mitglied bestimmt, eine Teilnahme an diesem ATTEK-Treffen erfolgte leider nicht; Thomas Tomaschek ist aus beruflichen Gründen ausgeschieden
- + Thomas Baumgartner wurde angesprochen, ob die TTT sich nicht intensiver um eine Verbesserung der Verkehrssituation kümmern könnte; seiner Ansicht nach kann die Verkehrsreduzierung als Teil einer langfristigen, überregional gedachten Gesamtstrategie nur in kleinen Schritten erfolgen

TOP 5 ATTEK-Sprecher 2021 und nächstes Treffen

- + Der ATTEK hatte 2020 Michael Huber und Richard Westerberger als Sprecher bestellt; leider mussten die meisten Aktivitäten wegen der Pandemie verschoben bzw. abgesagt werden; aus diesem Grund könnte die jährlich wechselnde Sprecherfunktion noch ein Jahr bei Gmund bleiben; Michael Huber möchte seine Sprecherfunktion beenden; Richard Westerberger könnte sich eine Fortsetzung der Sprechertätigkeit auch 2021 vorstellen; alle Anwesenden sind einverstanden, dass Richard Westerberger 2021 den ATTEK-Sprecher macht
- + Das nächste ATTEK-Treffen wurde für Montag, 01. Februar 2021 vereinbart; ob mit physischer Anwesenheit oder wieder als WEB-Meeting, wird rechtzeitig vorher bekanntgegeben

Erstellt am 29.11.2020, abgeschlossen am 05.12.2020
gez.

Michael Huber