



Modellstadt München 2030 Mobilität gemeinsam gestalten

Protokoll zum Workshop mit Mitgliedern aus dem
Münchner Stadtrat, den Bezirksausschüssen und der
Inzell Initiative am 26.10.2018

Verfasser

Andreas Bernögger, M.Sc.

STUDIO | STADT | REGION
Räumliche Prozesse gestalten

info@studio-stadt-region.de
www.studio-stadt-region.de
Tel. 0049 (0) 89 244 10 33-0, Fax -99
Dom-Pedro-Str. 7, D-80637 München

Fotos Titelseite: Dominik Bedat (oben) & STUDIO | STADT | REGION (unten)
Fotos Bericht: Dominik Bedat (Seite 5) & STUDIO | STADT | REGION (restliche)

Auftraggeber

Inzell Initiative
vertreten durch

BMW Group, 80788 München
Ansprechpartner: Martin Keil (martin.keil@bmw.de)

und

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 28b, 80331 München
Ansprechpartner: Michael Reiter (michael.reiter@muenchen.de)

Modellstadt München 2030

Mobilität gemeinsam gestalten

**Protokoll zum Workshop mit Mitgliedern aus dem
Münchner Stadtrat, den Bezirksausschüssen und der
Inzell Initiative am 25.10.2018**

1 Anlass & Setting	4
2 Begrüßung durch die Inzell Initiative	5
3 Mini-Visionen für 2030	7
4 Herausforderungen und Handlungsansätze	12
5 Weiterer Prozess der Modellstadt München 2030	17

1 Anlass & Setting

Datum und Ort	26.10.2018 / 8.30-13.00 Uhr Siemens Headquarters, Wittelsbacher Platz 2, 80333 München
Teilnehmende	Mitglieder des Stadtrats Vorsitzende und Mitglieder der Bezirksausschüsse Projektgruppe Modellstadt München 2030 der Inzell Initiative STUDIO STADT REGION (Moderation) Thomas Rustemeyer (Graphic Recording)
Zielsetzung	<p>Die Inzell Initiative hat mit dem Vorhaben Modellstadt München 2030 im Frühjahr 2018 einen ambitionierten Prozess initiiert, der vor dem Hintergrund drängender Herausforderungen eine hohe Lebens- und Mobilitätsqualität bis zum Jahr 2030 in München und Region zum Ziel hat. Innerhalb weniger Wochen wurde im internen Kreis eine Broschüre unter dem Motto „Lebensräume gestalten – Wege zu Ende denken – Stadtregion vernetzen – Dialog starten“ entwickelt. Dieser Grundstein des weiteren Prozesses stellt die Basis für die inhaltliche Vertiefung, aber auch ein Diskussionsangebot an die Münchner Politik und Zivilgesellschaft dar.</p> <p>Im Sinne der inhaltlichen Vertiefung zu aktuellen Fragestellungen der Mobilität in München, aber auch um den Dialog über mögliche Lösungen zu suchen lud die Inzell Initiative die Mitglieder des Münchner Stadtrats sowie die Bezirksausschüsse und Ihre Vorsitzenden zum Workshop „Mobilität gemeinsam gestalten“ ein.</p>
Ablauf	Mit der Begrüßung durch die Inzell Initiative (Kapitel 2) legten die beteiligten Institutionen der Inzell Initiative ihre Positionen und ihre Sichtweisen auf den Prozess dar. Dem folgten zwei Workshoprunden in gemischten Gruppen, die zuerst Mini-Visionen für 2030 (Kapitel 3) und später konkrete Herausforderungen und Handlungsansätze (Kapitel 4) in vier Münchner Raumtypen in den Blick nahmen. Zum Abschluss wurde der weitere Prozess der Modellstadt München 2030 (Kapitel 5) und die Erwartungen der politischen Vertreter an diesen diskutiert.

2 Begrüßung durch die Inzell Initiative



Dr. Roland Busch, Vorstandsmitglied der Siemens AG, begrüßt die Teilnehmenden in den Siemens Headquarters. Dabei greift er auf seine globalen Erfahrungen zurück – das Thema der **Kopplung verschiedener Sektoren**, die vormals isoliert betrachtet wurden, spielen überall eine zentrale Rolle. So gelte es für Städte ein „neues Betriebssystem“ zu entwickeln, das etwa den Mobilitätssektor in sich integriert, aber auch mit dem Energiesektor verbindet. Dies erfordere eine **neue Arbeitsweise**, denn nur in der Integration würden sich die nötigen Lösungen zeigen. Eine **übergreifende Vision für die Mobilität 2030** zu entwickeln, sei ein guter Schritt in diese Richtung.

Die Moderatorin **Prof. Dr. Agnes Förster** (STUDIO | STADT | REGION) spielt die Frage nach der Vision für 2030 an die an der „Modellstadt München 2030“ beteiligten Institutionen weiter und fragt nach der Motivationslage für das Vorhaben.

Peter Kammerer, stellvertretender Hauptgeschäftsführer Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK), nennt das **Wachstum von München und der ganzen Region** als Ausgangspunkt der Debatte. Tagtäglich spüre und diskutiere man, dass die **Grenzen erreicht** sind – in der Auslastung der Verkehrssysteme oder beim Platzproblem auf der Straße. Dies betrifft sowohl den fließenden als auch den ruhenden motorisierten Verkehr, für den allerdings eine Ausweitung des Raumes nicht gewünscht ist. Hochwertige Mobilität sei heute eine der größten Herausforderungen in Stadt und Region München. Im Sinne der Lebensqualität gilt es vielmehr, lebenswerte Räume mit viel Aufenthaltsqualität zu gestalten. Dies erfordere **vernetztes Denken und Handeln**, für das die Inzell Initiative einen geeigneten Rahmen biete, und die Suche nach neuen Lösungen. Vor dem **Hintergrund veränderter Rahmenbedingungen und Herausforderungen** gilt es dabei auch die eigenen Positionen zu hinterfragen, etwa beim Thema der Bepreisung. Mit dem Ziel der höheren **Qualität für Bevölkerung wie Wirtschaft** einerseits und der **Effizienzsteigerung in der Nutzung der knappen Ressource Fläche** andererseits sollten die Möglichkeiten dieses Steuerungsinstrumentes untersucht werden.

Dr. Markus Haller, Bereichsleiter Konzeption des Münchner Verkehrsverbunds (MVV GmbH), nennt als zentralen Baustein eines Perspektivwechsels den **verkehrsmittelübergreifenden Entwicklungsansatz** der Modellstadt München 2030 – die

eigentlich besser **Modellregion** heißen sollte, entstehe Verkehr doch nicht nur innerhalb der kommunalen Grenzen. Der **Ausbau der Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** zeigt sich als zentraler Hebel, der aber in der **Verzahnung von Stadt und Umland** gedacht werden muss. Dies könnten neue **tangentiale Verbindungen** etwa mit Expressbussen auf bestehenden Straßen sein, die langfristig durch Schienenprojekte wie eine Stadtumlandbahn abgelöst werden. Gerade weil große Infrastrukturen einige Zeit brauchen, gilt es die Planungen, Finanzierungen und Umsetzungen möglichst schnell voranzutreiben. Andererseits dürfe man diese auch nicht abwarten und muss **rasche Zwischenlösungen** finden. In Zukunft spielt sowohl die Umweltverträglichkeit als auch der Entwurf digitaler Konzepte eine wesentliche Rolle. Schlussendlich möchte man sich selbst **vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund** weiterentwickeln, also den klassischen ÖPNV als Basis um vielfältige Alternativen ergänzen.

Susanne Breitenberger, bei der BMW AG für Urban Stakeholder Management zuständig, sieht eine **umfassende Effizienzsteigerung** als notwendig, um einerseits der Knappheit entgegenzutreten und andererseits den Nutzern **vielfältige und gute Angebote** zur Verfügung zu stellen. Hier kann die **Shared Mobility**, die von mehreren professionellen Anbietern bereits heute zur Verfügung gestellt wird, in Zukunft einen noch größeren Beitrag leisten. Dabei bleiben heutige Lösungen relevant, aber auch die **Chance neuer technologischer Möglichkeiten** wie autonomer Flotten sollte genutzt werden. In Summe zeige sich im urbanen Raum schon jetzt, dass die Bedeutung des privaten Fahrzeugs zurückgeht und die **Frage nach einem vielfältigen, ausbalancierten Angebot** in den Mittelpunkt rückt. Auch **Dr. Carl Friedrich Eckhardt** (BMW AG), Leiter des Kompetenzzentrums Urbane Mobilität, stellt den **knappen Verkehrsraum** in den Fokus und fragt, wie die großen Potenziale zur Effizienzsteigerung gehoben werden können. Zum einen ist eine hohe Verfügbarkeit Pkw-affiner On-Demand-Mobilitätsangebote von großer Bedeutung. Das alleine werde aber nicht reichen, weshalb **neue Steuerungsansätze** wie die dynamische **Bepreisung des ruhenden und fließenden Verkehrs** mit dem **Ziel einer verbesserten Mobilität** betrachtet werden müssen.

Für **Joseph Seybold**, Verkehrsreferent der IHK, müssen der Verkehr und damit die Fahrzeuge **stadtverträglicher** werden – dies bedeutet für ihn **umweltfreundlicher und leiser**. In der Modellstadt München 2030 spielt für ihn neben der **Lösung der lokalen Herausforderungen** auch der **Anspruch auf eine internationale Vorbildfunktion** eine Rolle, die **München als führender Wirtschaftsstandort im Mobilitätsbereich** auch in Zukunft wahrnehmen sollte.

Jutta Jungwirth von der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) schildert die Situation des durch das Wachstum der Stadt an seine Grenzen geratenden öffentlichen Verkehrssystems. Gleichzeitig steht ein **umfassender Sanierungszyklus** an, welcher einen **doppelten Druck** erzeugt. Es gelte deshalb stark an der **Verlässlichkeit des Systems** zu arbeiten, aber auch **rasch Ergänzungen wie neue Expressbuslinien** voranzubringen. Außerdem hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass der öffentliche Verkehr vor der Haustür beginnt, also die sogenannte **erste und letzte Meile** verstärkt in den Blick genommen werden muss.

Georg Dunkel, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, schließt den Bogen mit dem **Grundgedanken der Modellstadt München 2030** ab, dass konkrete Maßnahmen immer im **Dreiklang Mensch – Raum – Verkehr** gedacht werden müssen. Die **Zielgruppen** und ihre Bedürfnisse, die **Gestaltung der Räume**, die Infrastruktur und eine gesunde Umwelt aber auch **Innovationen bei den Verkehrsträgern für mehr Effizienz** gilt es stets im Zusammenspiel zu betrachten.

3 Mini-Visionen für 2030



Im ersten Workshop wurden in Gruppen von 3-6 Personen acht sogenannte „**Mini-Visionen**“ entwickelt. Aus **acht verschiedenen Perspektiven** wurde formuliert, welche **Qualitäten 2030 erlebbar** sein sollen. Dafür erhielten die Gruppen Stichpunkte aus den Kategorien **Mensch**, **Raum** und **Verkehr**. Anschließend präsentierten die Gruppen ihre Ergebnisse im Plenum – währenddessen übersetzte Thomas Rustemeyer die Inhalte via Graphic Recording in ein Bild.

Schüler unter 18,
täglich zu Schule,
Praktikum und Hobbies



Kinder und Jugendliche sind 2030 nicht mehr mit dem Elterntaxi unterwegs, sondern legen ihre Wege **sicher und selbstständig** zurück. Dafür wurden in Stadt wie Umland gleichzeitig mehrere **Alternativen gestärkt**. Erstens ist dies eine **differenzierte und leistungsfähige Infrastruktur für Rad, Fuß und „Mikromobilität“** – wie Elektro-Tretroller und Skateboards, die ein komfortables und sicheres Vorwärtskommen ermöglicht. Dafür müssen diese Verkehrsarten **mehr Raum als heute** bekommen, stehen sie doch auch Kindern **kostengünstig** zur Verfügung.

Dies liegt auch an der hohen Verfügbarkeit dieser Verkehrsmittel über **Sharing-Angebote**. Vor allem im Umland spielt 2030 nicht nur ein **besserer ÖPNV**, sondern auch **Ride-Pooling** (das Zusammenfassen mehrerer Personen mit ähnlichen Wegen in ein gemeinsames Gefährt) eine wesentliche Rolle – ob zur Schule oder zur Party. Längere Strecken können aber auch mit schnellen e-Bikes zurückgelegt werden, wofür die Infrastruktur 2030 ausgebaut ist. Abseits des Verkehrssystems führt die **zeitliche Entzerrung der Schulbeginnzeiten** zu einer zeitlichen Verteilung der Verkehre und damit Entlastung des Gesamtsystems.

Seniorin mit Hund,
Ausflug ins Fünf-Seen-
Land



2030 kommen körperlich eingeschränkte Zielgruppen mit **diversen Angeboten** komfortabel zu hochrangigen öffentlichen Verbindungen wie S-Bahnen und vom Endbahnhof wiederum bis zum gewünschten Ziel. Diese **last-mile-Angebote** sind z.B. (autonome) Ruftaxis, die per Smartphone oder auch Anruf gebucht werden können. So erschließt sich der Seniorin die gesamte Verkehrsregion, die größer als heute ist, ohne dass sie selbst fahren muss. Um den **leistungsfähigen, dichten ÖPNV** und die **neuen Angebote** jederzeit buchen zu können, gibt es eine **barrierefreie digitale Infrastruktur** und hohe Mobilfunknetzqualität. Die Umsteigepunkte und Verkehrsmittel **vernetzen alle Verkehrsmittel barrierefrei**, und an jedem Bahnhof stehen neben einem hohen Takt an Bedarfsangeboten wie Ruftaxis auch **für Senioren geeignete Sharingfahrzeuge wie e-Bikes zur Ausleihe** bereit, an die man bei Bedarf einen Anhänger für den Hund anschließen kann.

erefreie digitale Infrastruktur und hohe Mobilfunknetzqualität. Die Umsteigepunkte und Verkehrsmittel **vernetzen alle Verkehrsmittel barrierefrei**, und an jedem Bahnhof stehen neben einem hohen Takt an Bedarfsangeboten wie Ruftaxis auch **für Senioren geeignete Sharingfahrzeuge wie e-Bikes zur Ausleihe** bereit, an die man bei Bedarf einen Anhänger für den Hund anschließen kann.

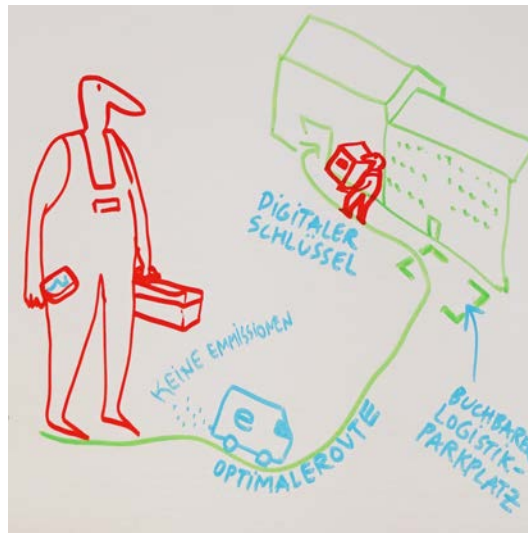
Studierende mit
knapper Kasse,
zusammen in die Berge



2030 werfen die wanderlustigen Studierenden zuerst einen Blick auf die **App**, die alle Angebote und Alternative **transparent und übersichtlich** bündelt. Abhängig von der Auslastung an diesem Tag suchen sie nach der **günstigsten Möglichkeit** – S-Bahn und Sharing-Bus für die letzte Meile, oder lieber in das autonome Sammeltaxi und dann mit dem Fahrrad weiter? An erster Stelle steht für sie die **Verlässlichkeit**, nicht wie frühere Generationen im Stau zu stehen. Ein Steuerungs- und Bepreisungssystem sorgt dafür, dass die Busse immer gut vorankommen, weil

individuelle Fahrten **bei zu hoher Auslastung unattraktiv** werden. Die **Summe vieler effizienter und guter Angebote** sorgt dabei dafür, dass die **Spontanität** trotzdem nicht auf der Strecke bleibt. Großer Anreiz zur Nutzung der effizienten Angebote ist nicht nur ihr niedriger Preis, sondern dass man (anders als mit dem eigenen Auto) **bis direkt ans Ziel** (z.B. der Skilift) kommt.

Elektroinstallateur,
vormittags mit Back-
ofen in die Altstadt



Der Handwerker plant bereits einige Tage zuvor die **optimale Route** zu und zwischen seinen Kunden. Die Strecke legt er mit einem **emissions-freien Fahrzeug** zurück. Schon bei Terminvereinbarung mit dem Kunden hatte er im Internet einen **Logistik-Parkplatz** in unmittelbarer Nähe **ge-bucht**. Dieser Parkplatz wird durch entsprechende Kontroll- und Sanktionsmechanismen vor Falschparkern geschützt. Von seinem Kunden erhält er für den Termin außerdem einen **digitalen Schlüssel** auf sein Smartphone, sodass er zum vereinbarten Termin (den er dank des reibungs-

losen Verkehrsgeschehens **verlässlich** einhalten kann) in die Wohnung kommt, ohne dass jemand zuhause ist.

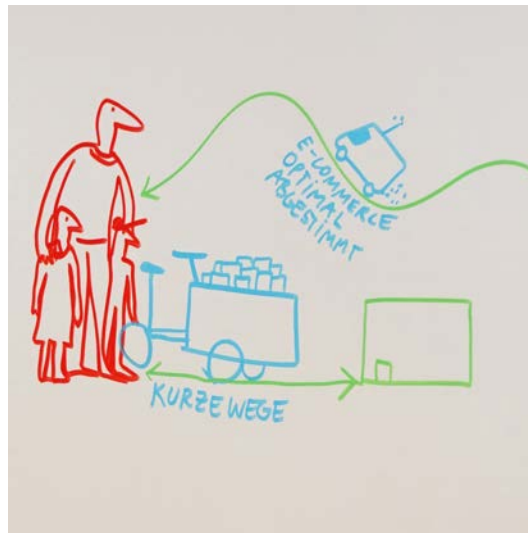
Familie mit vier
Kindern, alle immer
überall, Stadtrand



Für die sechsköpfige Familie spielt **Flexibilität** die Hauptrolle – es ist nicht leicht, sechs bunte Alltage, die sich zudem ständig verändern, unter einen Hut zu bringen. Die Basis dieser Managementaufgabe sind **kurze Wege** zu den wichtigsten Anlaufpunkten wie Schulen und Einkaufsmöglichkeiten und eine hohe Verfügbarkeit von Kitas in der Nähe der Arbeitsplätze. Diese kurzen Wege erreicht man über **hervorragende Rad-infrastruktur**, sodass auch die Kinder immer öfter **selbstständig unterwegs** sind. Aber auch der **ÖPNV ist massiv ausgebaut** worden: gerade

die **neue Ringbahn** erschließt viele neue Orte. Zu dieser kommt man gut mit **flexiblen Pooling-Angeboten**, aber auch das eigene Rad oder Auto kann an den Haltestellen gut abgestellt werden. Am Weg in die Arbeit oder Schule ermöglicht eine **App** die einfache **Planung von Fahrgemeinschaften oder Mitfahrgelegenheiten** für Erwachsene wie Kinder. Am Wochenende bietet auch das Viertel selbst **viele Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten**, sodass die Familie genauso **gerne zuhause** bleibt, wie sie in die Berge fährt.

Alleinerziehender mit zwei Kindern, in der Innenstadt, zum Großeinkauf



In der Innenstadt gibt es 2030 sogar noch **mehr Einkaufsangebote**, und sie **zu Fuß oder mit dem Fahrrad** zu erreichen ist nicht nur **komfortabel und einfach**, sondern macht **Spaß**. So wird der Großeinkauf mit spontanen Zwischenstopps am Eisstand und im nächsten Park zu einem Highlight der Woche. Aber auch alles, was man online kaufen kann wird ideal gebündelt und gelangt dank **innovativer Fahrzeug- und Logistikkonzepte** ans Ziel, ohne die **hohe Aufenthaltsqualität der grünen öffentlichen Räume** zu stören.

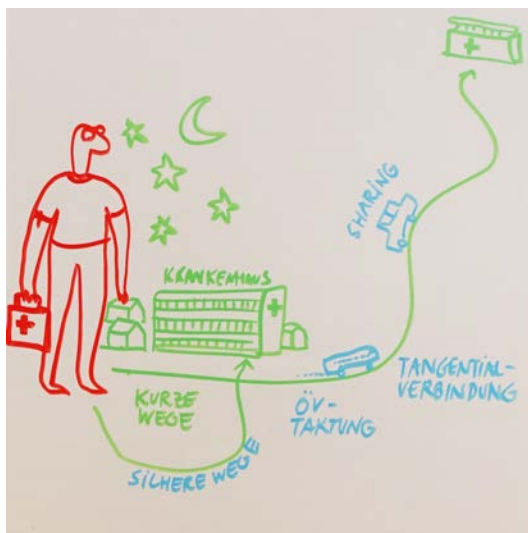
Paar mit hohem Einkommen, keine Kinder, flexibel und deutschlandweit unterwegs



Das Paar ist in der Gestaltung des eigenen Alltags **sehr flexibel**, wodurch es den Luxus genießen kann, **mal mehr, mal weniger mobil** zu sein. **Hochwertige WLAN-Verbindungen** erlauben ein flexibles Arbeiten von überall, und auch die **längeren Öffnungszeiten** sowie die **Online-Services der Verwaltungen** führen zu mehr Spielraum in der Alltagsgestaltung. So unternimmt das Paar oft werktags Ausflüge und nutzt auch die Verkehrsangebote **antizyklisch**. Komfortabel ist, neben vielen neuen Angeboten, auch die **deutschlandweite Mobilitätsplattform**, mit der

man **kombinierte Tickets** zwischen allen Verkehrsmitteln buchen kann. Eine Integration dieser Plattform mit anderen Ländern Europas und der Welt ist bereits angedacht. Dass die **Mobilität innerstädtisch elektrisch** abläuft, ist 2030 nicht mehr wegzudenken – auch an Hauptstraßen gibt es **keinen Straßenlärm** mehr, der einem Ausschlafen bei offenem Fenster entgegensteht.

**Krankenpfleger,
Nachtschicht, Wohnen
im Grünen**



Für den Krankenpfleger ist **bezahlbarer Wohnraum** in räumlicher Nähe seiner Arbeitsstätte wichtig, die er zu allen möglichen und unmöglichen Uhrzeiten **komfortabel, bezahlbar und schnell** erreichen können muss. **Zuverlässigkeit und eine hohe Taktichte rund um die Uhr** sind dabei zentral – aber auch die hohe **empfundene Sicherheit** spielt für ihn eine wichtige Rolle in der Nutzung der **ÖV- und Sharing-Angebote**. Dank **neuer Tangentialverbindungen mit hoher Taktichte** und der guten **Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten auch in dezentralen Räumen** ist die

individuelle Mobilität des Krankenpflegers einwandfrei gewährleistet.



4 Herausforderungen und Handlungsansätze



Um über **Herausforderungen** und **mögliche Handlungsansätze** sprechen zu können, muss räumlich differenziert werden. **Vier Raumtypen** stehen beispielhaft für die verschiedenen Quartiere Münchens: Von der Tangente in die Fläche, Gartenquartier, Gewerbequartier und Innenstadt. Anhand dieser Raumtypen werden Gruppen eingeteilt, die vor dem Hintergrund der spezifischen Ausgangslagen zu Lösungen arbeiten.

Unten steht das Gesamtbild des Graphic Recording, welches auf den folgenden Seiten „von außen nach innen“ vorgestellt wird.



Gartenquartier

Die Münchner Gartenquartiere erfahren heute eine **bauliche und soziale Nachverdichtung** – das damit einhergehende **Verkehrswachstum** muss gelöst werden. Die „**soziale und verkehrliche Nahversorgung**“ ist dabei insbesondere für **ältere Menschen und Kinder** relevant, die stark auf ihr **Nahumfeld** angewiesen sind und in der Verkehrsmittelwahl **weniger Optionen** haben. Infrastrukturen und Angebote müssen mitwachsen, denn auch für die teilweise weiten Wege zum Arbeitsplatz fehlen heute gute Angebote, weshalb meistens auf das eigene Auto zurückgegriffen wird. So wird der **Straßenraum auch hier zunehmend knapp** – gleichzeitig stehen dort viele Anhänger, Wohnmobile und andere Langzeitparker und auch der Stellplatzschlüssel benötigt eine Anpassung. Die **ÖV-Knoten** sind weniger dicht als in der Innenstadt, weshalb der Weg dorthin etwas länger ist. Wird dieser mit dem Fahrrad zurückgelegt, fehlen jedoch häufig geeignete Stellplätze. Eine zusätzliche Herausforderung ist das **Fehlen städtischer Grundstücke** und die damit eingeschränkte Handlungsfähigkeit.

Die Gruppe entwirft den Handlungsansatz „**Angebot vor Nachfrage**“. Klassisch ist das der Ausbau einer **hochwertigen ÖV-Anbindung**, die mit **Fuß- und Radverkehr** hervorragend zu erreichen sein muss – dafür braucht es eine **qualitative und sichere Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur** in den Gartenquartieren und **bis zu allen Haltestellen**. Aber auch andere Lösungen für die Mobilität im Quartier wie etwa (autonome) **Quartiersbusse** sollen Anwendung finden. Diese können eine **sichere und komfortable Nahmobilität auch für Ältere** garantieren.

Kfz-Stellplätze sollten vermehrt von der Straße in **Tiefgaragen**, im besten Fall in **Quartiersgaragen**, verlagert werden, um **Straßenraum für Rad, Fuß, neue Angebote und Aufenthaltsmöglichkeiten** freizuspielden. Einen Anreiz zur Nutzung dieser

Alternativen soll eine höhere Bepreisung des öffentlichen Raums im Sinne des **Parkraummanagements** sein – die eingenommenen Gelder stehen der Förderung von Alternativen zur Verfügung, die aber auch vor Ort sichtbar, verfügbar und bezahlbar sein müssen: besserer, leistbarer ÖV, mehr Carsharing, Bikesharing (auch z.B. sogenannte „Trikes“, Dreiräder für ältere Menschen) und ODM-Angebote wie Shuttles zum Arbeitsplatz, die Fahrten bündeln. Die **Wechselwirkung** zwischen **Bepreisung als Steuerungsinstrument** und **besseren Alternativen** sollte weiter betrachtet werden – alternativen Fortbewegungsarten ist dabei insgesamt zu mehr Akzeptanz zu verhelfen.



Gewerbequartier

Die Gewerbequartiere als **große Arbeits-, Produktions- und Handelsstandorte** sind heute von geradezu **verschwenderischem Flächenverbrauch** gekennzeichnet. Beispielsweise nutzen große Discounter und auch eingeschossige Firmengebäude mit großen Parkflächen die Flächen ineffizient und **produzieren viel Kfz-Verkehr**, lassen aber gleichzeitig wenig Raum für Grün und Aufenthaltsqualitäten. Da auch viele Mitarbeiter das Auto nutzen, führt dies gerade zu **Stoßzeiten** zu Stau in den umliegenden Straßenabschnitten, was der Funktionsfähigkeit der lokalen Wirtschaft schadet. Da **Gewerbe und Produktion auch langfristig innenstadtnah** gehalten werden soll, um **kurze Wege** zu den Arbeitsplätzen zu gewährleisten, wird es hier auch weiterhin Schwerlastverkehr geben.

Dieser sollte **in Zukunft elektrisch** abgewickelt werden, was einen massiven **Ausbau des Stromnetzes** erfordert. Aber auch die **Mikrologistik** sollte verstärkt auf effizientere Fahrzeuge verlagert werden, was einerseits den Aufbau von **Mikro-Hubs zur Feinverteilung**, aber auch eine verstärkte **Logistik mit Lastenrädern** erfordert. Diese sollten auch im Sharing für den privaten wie gewerblichen Bereich zur Verfügung stehen.

Gleichzeitig gilt es, die Gewerbeflächen, gerade um neue Betriebsansiedelungen zu ermöglichen und bestehende Standorte zu stärken, mutig und ambitioniert **umzustrukturieren und weiterzuentwickeln**. Baulich meint dies ein **Stapeln und Verdichten**, wofür der Bebauungsplan adaptiert werden muss. Dabei gilt es die Bedarfe der verschiedenen Gewerbe, etwa „Lärm machen zu dürfen“, zu berücksichtigen, gerade wenn über die **funktionale Durchmischung** mit Wohnen nachgedacht wird. Gleichzeitig muss das **Einzelhandelskonzept** anders gestaltet werden, um die Nah-

versorgung im Quartier zu verbessern. Insbesondere **kleinteiliges Gewerbe und Gastronomie** sollte im Zuge der Nachverdichtung entstehen können.

Für einen positiven Wandel ist die **Kooperation** der Akteure im Quartier gemeinsam mit der öffentlichen Hand essentiell, vor allem da die städtische Handlungsfähigkeit ohne eigene Flächenreserven ansonsten auf das regulatorische Instrumentarium beschränkt ist. Dies betrifft etwa die **Gestaltung von Flächen mit Aufenthaltsqualität**, wofür ein Beitrag der privaten Akteure nötig ist.

Bei den **Mobilitätsangeboten** ist der ÖV zu stärken, was aufgrund der Lage vieler Gewerbegebiete im Stadtgebiet vor allem die **Stärkung tangentialer Verbindungen** betrifft. Wo vorhanden, muss die **Zugänglichkeit zu den hochrangigen ÖV-Haltestellen mit Fuß- und Radverkehr** und die qualitative und sichere **Durchwegung** der Gebiete vorangetrieben werden. Dies bedarf auch einer besseren **Durchlässigkeit** von großen Grundstücken oder trennenden Infrastrukturen wie Autobahnen oder Bahntrassen. Wie bei den Gartenquartieren gilt außerdem, dass die Abstände von den ÖV-Haltestellen bis ins Quartier weit sind. Für diese „**weite letzte Meile**“ gilt es **flexible Systeme** zu schaffen, die auch der **Nahmobilität im Quartier** dienen, ob nun Seilbahnen, autonome Quartiersbusse oder ODM-Services – diese könnten auch in den Nebenzeiten die Mobilität der Nutzer bedarfsgerecht erfüllen.



Innenstadt

In Münchens dichten Stadtstrukturen ist die **Verfügbarkeit des ÖV und die Nahversorgung zumeist sehr gut**, doch ist der **öffentliche Raum knapp** und wird insgesamt mit vielen Fahrzeugen belegt. So werden etwa auch bestehende Tiefgaragen unternutzt – und die Zahl der Kfz pro Kopf nimmt sogar zu. So leidet in einer wachsenden Stadt mit wachsendem Verkehrsaufkommen nicht nur die Qualität der Fußwege, auch fehlen Logistik- und Handwerksunternehmen Stellflächen – weshalb diese wiederum auf Rad- und Fußwegen parken.

Für innerstädtische Bereiche gilt es eine **übergeordnete Zielvorstellung** zu entwickeln, die in einem **transparent kommunizierten Maßnahmenplan** mündet. In diesem müssen vor allem die Rahmenbedingungen in der Nutzung des knappen öffentlichen Raums geändert werden. Um etwa ein Parken in Quartiers- oder Tiefgaragen zu fördern, muss das **Parken im öffentlichen Raum teurer** sein als dort. Vor allem Zweitwagen sollten in einer höheren Tariffklasse laufen.

Damit in Verbindung steht, dass die **angebotenen Alternativen attraktiver, vielfältiger und häufiger** werden müssen, und dass in der **Kommunikation** über die Umgestaltung die **Vorteile für Lebensqualität und Funktionsweise des Gesamtsystem** betont werden. So sollte neben der **Verdichtung des ÖV-Takts** und der Beschleunigung der ÖV-Linien die **Förderung von Carsharing** forciert werden, so dass mehr Menschen mit weniger Autos ihre Bedürfnisse auch im Sinne sozialer Teilhabe erfüllen können. Dafür könnten **priorisierte Parkflächen** nötig sein. Auch die **Fuß- und Radinfrastruktur** gilt es zu verbreitern und zu verbessern, auch wenn dies auf Kosten von Fahrspuren oder Parkflächen für den MIV geht. Für den Fuß- und Radverkehr ist neben breiten Wegen auch die Optimierung der Querungen und der Verkehrssteuerung wie Ampelphasen etc. anzupassen.



Die private und gewerbliche **Logistik** ist ein weiterer wesentlicher Baustein. Hier sollten die Ansätze des Pilotprojekts **City2Share ausgebaut** werden. Dies betrifft die verstärkte Nutzung von **Lastenrädern für die Feinverteilung**, auch mit zusätzlichen Anhängern, die Bündelung von Paketdepots oder „**Quartiersbriefkästen**“ an zentralen Orten, aber auch die **Modifizierung der Lieferzeiten**. So ist mit leisen Elektrofahrzeugen Logistik sowie Ver- und Entsorgung auch nachts oder in Randzeiten vorstellbar. Für Handwerksbetriebe sollte zudem die Buchung von Stellplätzen möglich sein.

5 Weiterer Prozess der Modellstadt München 2030



Zum Abschluss des Workshops werden mit großem Konsens die **politischen Erwartungen** an den weiteren Prozess der Modellstadt München 2030 formuliert.

Mobilität wird als **zentrale Aufgabe der nächsten Jahre** gesehen, in deren Bearbeitung es **mehr Dynamik** braucht. Es gilt in Zukunft schneller zu kommunizieren, zu entscheiden und auf mehreren Ebenen gleichzeitig zu handeln. Dabei lassen sich einige Maßnahmen auch sofort umsetzen.

Die Modellstadt München 2030 sollte einerseits **mutige, konkrete (Pilot-)Projekte und Modellversuche** entwickeln, die **Mobilität im Dialog mit der Bürgerschaft neu denken** und den **Mehrwert von Veränderung erlebbar machen**. Die notwendigen **Diskussionen** sollen am konkreten Projekt geführt und die **Alltagstauglichkeit neuer Lösungen getestet** werden.

Aber auch darüber hinaus soll ein **breiter Dialog mit der Zivilgesellschaft** geführt werden, der auf Basis des gegenwärtigen Handlungsdrucks eine **neue Vision** entwickelt und **den notwendigen Wandel erklärt**. Die abstrakte Verständigung auf Ebene einer Vision oder Zielvorstellung hilft beim Finden konkreter Entscheidungen.

Des Weiteren braucht es geeignete Strukturen, welche die **Vision der Modellstadt 2030 in die großen Stadtentwicklungsgebiete einbeziehen**. Ein umfassender Plan („Masterplan“, Verkehrsentwicklungsplan etc.) sollte die Richtung und die Umsetzungsschritte bis 2030 vorgeben.

Räumlich ist der **unterschiedliche Bedarf der verschiedenen Quartiere** zu bedenken, aber auch die großen Schnittmengen in der gesamten Stadt. Auch müssen die Lösungen bis **in die Region** gedacht und zusammen mit dieser entwickelt werden.