

Telefon: 233 - 24393
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I/3

**Mobilitätsplan für München –
Modellstadt München 2030**

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V13893

Anlagen:

1. Vision der Modellstadt München 2030
2. Raumtyp: Innenstadt
3. Raumtyp: Gartenquartier
4. Raumtyp: Gewerbequartier
5. Broschüre Modellstadt 2030

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung in der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des Bauausschusses, des Kreisverwaltungs Ausschusses, des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, des Umweltausschusses und des Finanzausschusses vom 30.01.2019 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin.....	1
1. Anlass.....	2
2. Modellstadt München 2030.....	2
2.1. Schaffen einer gemeinsamen Vision.....	3
2.2. In den Dialog gehen.....	4
2.3. Konkretisierung der Vision.....	5
3. Weiteres Vorgehen.....	5
II. Antrag der Referentin.....	6
III. Beschluss.....	7

I. Vortrag der Referentin

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 25.07.2018 „Vom Verkehrsentwicklungsplan zum Mobilitätsplan für München (MobiMUC, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11704) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die seit dem letzten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2006 vorgelegten Maßnahmen und Konzepte zusammenzuführen und die veränderten Rahmenbedingungen sowie Herausforderungen zu beachten. Dabei sollen auch Erkenntnisse aus dem Projekt „Modellstadt München - Mobilität 2030“ Berücksichtigung finden.

In diesem Beschluss wird ein Überblick über das Projekt Modellstadt München 2030, der derzeitige Arbeitsstand sowie das weitere Vorgehen vorgestellt. Zudem wird dargestellt, aus welchem Grund sich die jeweiligen Partnerinnen und Partner der Inzell-Initiative in diesem Format mit den verkehrlichen Themen auseinandersetzen.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

1. Anlass

1995 entstand die Inzell-Initiative als Kooperation der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW) und der Landeshauptstadt München zur gemeinsamen Lösung von Verkehrsproblemen. Akteure aus Verwaltung, Industrie und Wissenschaft sind hier aktiv an der Umsetzung zukunftsfähiger Lösungen, wie z.B. der erfolgreichen Einführung des Parkraummanagements, beteiligt. Weitere Themenfelder sind Projekte wie City2-Share, die Weiterentwicklung des Parkraummanagements, diverse Projekte zur Elektromobilität, oder auch die derzeit laufende Machbarkeitsuntersuchung zur Radschnellverbindung in den Münchner Norden. Im November 2017 wurde die Projektidee der „Modellstadt München 2030“ im Steuerkreis der Inzell-Initiative vorgestellt.

Das grundlegende Ziel ist es, München als Mustermobilitätsstadt aufzustellen, die aufzeigt, dass eine Steigerung von Lebens- und Mobilitätsqualität trotz der Herausforderungen in einer wachsenden Stadt und Region München möglich ist.

Das Projekt betrachtet den Zeithorizont bis 2030 und beinhaltet Visionen, die Aufteilung des öffentlichen Raums neu zu gestalten, den Verkehrsfluss zu optimieren, den Parkraumsuchverkehr zu minimieren sowie die Qualität des ÖPNV und das Netz entsprechend zu verbessern. Diese Ziele können nur erreicht werden, wenn partizipative Beteiligungsformen durchgeführt, die Mobilitätsbedürfnisse nach Nutzergruppen analysiert sowie neue Technologieformen betrachtet und diese eingebunden werden. Um die Qualitätsziele wie eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes oder die Reduktion von Immissionen zu erreichen, sollen Maßnahmen entwickelt werden.

2. Modellstadt München 2030

Die Landeshauptstadt München und auch die Region sind attraktive Wohn- und Arbeitsorte. Dies spiegelt sich in der Bevölkerungsentwicklung der Landeshauptstadt München wieder, die von rund 1,36 Mio. im Jahr 2006 um 14 % auf 1,56 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner (Stand Dezember 2017) gewachsen ist. Ähnliche Entwicklungen sind auch in der Planungsregion 14¹ (etwa 11 % Zuwachs zwischen 2006 und 2016) und bezüglich anderer struktureller Kenngrößen wie der Anzahl der Arbeitsplätze oder der Pendlerinnen und Pendler zu beobachten. Folglich haben das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im letzten Jahrzehnt ebenfalls kontinuierlich zugenommen, da Mobilität ein notwendiges Bedürfnis des Menschen ist. Dies belegen auch die Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) – Vertiefungsstichprobe für die Landeshauptstadt München für die Jahre 2002, 2008 und 2017. Derzeit ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen

¹ Die Planungsregion 14 setzt sich aus der Landeshauptstadt München und den acht umliegenden Landkreisen (Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Landsberg am Lech, München, Starnberg) zusammen (<http://www.region-muenchen.com/der-rpv/region-muenchen/>).

zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend zu verzeichnen. Wenn jedoch das Verkehrs- und Bevölkerungswachstum anhält wie prognostiziert, kann davon ausgegangen werden, dass es in München 2030 eine Dauerhauptverkehrszeit geben wird. Das hätte zur Folge, dass die Mobilitäts- und Lebensqualität weiter abnehmen wird. Die Beteiligten der Inzell-Initiative wollen dieser Entwicklung entgegenwirken und aufzeigen, dass das Ziel einer Steigerung der Mobilitäts- und Lebensqualität trotz Wachstum erreichbar ist. Als erster Schritt ist eine gemeinsame Vision zu schaffen, wie nach Auffassung der Expertinnen und Experten die Mobilität in München bis 2030 aussehen sollte.

2.1. Schaffen einer gemeinsamen Vision

Im 1. und 2. Quartal 2018 fanden drei interne Workshops mit den Beteiligten der Inzell-Initiative (Siemens AG, MAN Truck und Bus AG und BMW, die UnternehmerTUM in Vertretung des Digital Hub Mobility², der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund, die Stadtwerke München mit der Münchner Verkehrsgesellschaft, die Technische Universität München (TUM), die Industrie und Handelskammer (IHK) und die beteiligten städtischen Referate) statt. Hierbei wurden Visionen, Ziele und Werkzeuge zu einem gemeinsamen Mobilitätsbild für München und der Region bis zum Jahr 2030 entwickelt (s. Anlage 1). Die ersten Ergebnisse sind in einer Broschüre (s. Anlage 5) festgehalten und beinhalten drei grundlegende Leitlinien:

Vision Lebensräume gestalten

Die vorhandenen und neu gewonnenen Flächen werden im Jahr 2030 sozial und ökologisch qualitätsvolle, nutzbare und ästhetische öffentliche Räume darstellen und somit ein „mehr“ auf gleicher Stadtfläche generieren. Dies bedeutet neue und verbesserte Angebote im Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehr. Damit wird mehr Platz für Begegnung und Freizeit geschaffen, so dass eine Fortbewegung nach unterschiedlichen Nutzergruppen und den jeweiligen Mobilitätsbedürfnissen möglich ist. Es soll das Motto geschaffen werden „Unterwegssein ist Münchner Lebensqualität“.

Vision Wege zu Ende denken

Bis 2030 ist ein nahtloses, intermodales Mobilitätsangebot von Tür zu Tür geschaffen bzw. in Umsetzung, welches es ermöglicht, verschiedene Verkehrsträger zu kombinieren. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) fungiert als Rückgrat, um das Verkehrsaufkommen der Stadt sowie der Region München zu bewältigen. Zudem können flexible Mobilitätsangebote für die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse ausgewählt werden. Hierbei ist der Leitsatz „Teilen und Nutzen statt Besitzen“.

Vision Stadtregion vernetzen

Durch eine vertiefte und vertrauensvolle Zusammenarbeit in der Region ist es möglich gemeinsame Lösungen zu schaffen, indem starke Ortsteile sowie Stadtteilzentren in viele Richtungen vernetzt und durch zuverlässige und schnelle Verbindungen an den Öffentlichen Verkehr und das Radwegenetz angebunden sind. Auch in die Region reicht eine zentrale Mobilitätsplattform, die intermodale und bezahlbare Angebote bündelt und die Handhabe für den Nutzer somit erleichtert.

² Im Februar 2017 wurde in München vom Bundeswirtschaftsministerium das Digital Hub Mobility gegründet. Das Digital Hub Mobility wird von der UnternehmerTUM geleitet und umfasst neben den Stadtwerken München/der MVG mbH weitere wichtige Unternehmen der Mobilitäts- und Digitalbranche (www.de-hub.de/die-hubs/muenchen/).

Die Verknüpfung von Siedlung und Landschaft mit vielfältigen Mobilitätsangeboten steigert die Attraktivität und fördert das angenehme mobil sein.

Zur Verdeutlichung dieser Ebene wurden aus der Anzahl wirkungsvoller Werkzeuge sechs sogenannte Schlüsselwerkzeuge herauskristallisiert, die die größte Wirkung erzielen und gleichzeitig auch andere Werkzeuge in Bewegung setzen:

- Räume neu aufteilen
- Räume bepreisen
- Öffentlicher Verkehr (ÖV) mit erster & letzter Meile
- Nahmobilität & aktive Mobilität
- Multimodal vernetzen und räumlich verknüpfen
- Logistik zeitlich & räumlich organisieren

Die Bedeutung der jeweiligen Schlüsselwerkzeuge, auf welche Ziele diese einwirken und welche Beispiele dies beinhalten kann, sind in der Broschüre (Seite 28ff.) erläutert.

2.2. In den Dialog gehen

Den Beteiligten der Inzell-Initiative ist wichtig, den Dialog und die Diskussion mit weiteren Akteuren (dem Stadtrat, den Bezirksausschüssen, Vertretern des Umlandes und der Zivilgesellschaft) zu intensivieren.

Im September 2018 fand die erste Inzell-Dialogrunde statt und es wurde deutlich, dass ein hoher Handlungsdruck im Mobilitätsbereich bei allen Akteuren und gleichzeitig der Bedarf nach Veränderung besteht. Die Herausforderungen in der Gesamtstadt sowie in der Region sind z.T. unterschiedlich ausgeprägt, stehen jedoch in Abhängigkeit zueinander bzw. sind miteinander vernetzt. Das Vorhaben der Modellstadt stieß auf großes Interesse und damit einher stellt sich die Frage nach den Möglichkeiten zur stärkeren regionalen Kooperation. Das Leitbild bzw. die Vision der Modellstadt sollte auch auf Ebenen der Region etabliert werden.

Um möglichst viele Perspektiven zu berücksichtigen, wurde ein Workshop mit Start-Ups und jungen Forschenden durchgeführt, um sich weitere Impulse für die Arbeit einzuholen. Deutlich wurde, dass Rahmenbedingungen zu definieren und zukunftsweisende Entscheidungen schneller zu treffen sind. Schwerpunkt der Diskussion waren weniger technologische Trends, sondern vielmehr soziale und politische Entwicklungen.

Ein weiterer Workshop fand mit Vertreterinnen und Vertretern aus dem Münchner Stadtrat sowie den Bezirksausschüssen statt. Die dort erarbeiteten Inhalte waren nahezu deckungsgleich mit den Ergebnissen der Broschüre. Zudem ergaben sich neue Impulse für die inhaltliche Arbeit.

Vorgesehen ist auch eine frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Öffentlichkeitsphase und Partizipation zum Mobilitätsplan für München (s. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 25.07.2018 „Vom Verkehrsentwicklungsplan zum Mobilitätsplan für München Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11704). Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereitet derzeit die erste Öffentlichkeitsphase vor, die bis Ende des zweiten Quartals 2019 stattfinden soll. Als Grundlage soll vor allem die Modellstadt 2030 zur Diskussion gestellt werden, um zu eruieren, ob auch von Seiten der Münchner Bevölkerung große Schnittmengen zu den Ergebnissen der Broschüre vorhanden sind.

2.3. Konkretisierung der Vision

Nach der Schaffung einer Vision, die von allen Inzell-Partnern gemeinsam getragen wird, ist es im nächsten Schritt notwendig, von einer Makro-Ebene (Vision) über die Schlüsselwerkzeuge in die Mikro-Ebene (Maßnahmen) zu gelangen.

Es gilt nun zu eruieren, wie die gemeinsame Vision mit konkreten Maßnahmen zu stärken ist. Es gilt nun, die o.g. sechs Schlüsselwerkzeuge weiter zu konkretisieren. Zielführend erscheint eine Betrachtung der Schlüsselwerkzeuge anhand von vier konkreten Raumtypen, die für die Stadt und Region München von übergreifender Relevanz sind. Je nach Raumtyp kommen Werkzeuge und Maßnahmen in unterschiedlicher Weise zur Anwendung.

Innenstadt (s. Anlage 2)

Charakteristisch für den Innenstadt-Raumtyp ist eine gründerzeitliche, dichte Stadtstruktur mit einer hohen Nutzungsmischung und -dichte. Der öffentliche Raum ist knapp und die Luftqualität eher schlecht. Verkehrlich hat dieser Raumtyp eine hervorragende ÖPNV-Erschließung und ist abgedeckt durch vielfältige Mobilitätsangebote.

Gartenquartier (s. Anlage 3)

Dieses Quartier ist gekennzeichnet durch viele Einfamilienhäuser und einem hohen motorisiertem Individualverkehr (MIV-) Anteil. Gleichzeitig ist der ÖV-Anschluss nur teilweise gegeben bzw. die erste und letzte Meile ist weit. Vor allem für die Zielgruppe ohne Führerschein erschwert es die Mobilität, da es kaum alternative Mobilitätsangebote gibt.

Gewerbequartier (s. Anlage 4)

In diesem Raumtyp sind großmaßstäbliche, monofunktionale und segregierte Stadtbausteine mit viel Güterverkehr vorzufinden. Es besteht eine hohe MIV-Abhängigkeit. Das Quartier ist kaum fußläufig zu erreichen.

Von der Tangente in die Fläche

Anbindungen in die Fläche bzw. der Region sind z.T. überlastet bzw. in Abhängigkeit von einzelnen störanfälligen Linien und Straßen. Dabei fehlen oft Alternativen, da tangentielle ÖPNV-Verbindungen fehlen. Auch bei diesem Raumtyp besteht eine hohe MIV-Abhängigkeit und somit geschieht der Zugang in die Fläche meist über das Auto. Hierbei spielt nicht nur die Mobilität aufgrund des Arbeitsplatzes sondern auch der Freizeit eine Rolle.

3. Weiteres Vorgehen

Seit Anfang 2018 arbeiten die Beteiligten der Inzell-Initiative an der Modellstadt München 2030 und werden dabei durch das Büro Studio Stadt Region – bis März 2019, begleitet. Daher stellt der vorliegende Beschluss nur den derzeitigen Arbeitsstand dar. Gegenwärtig arbeiten die Inzell-Partner in einzelnen Arbeitsgruppen an der Konkretisierung der Maßnahmenempfehlung, die auch im gemeinsamen Mobilitätsausschuss mündlich präsentiert werden. Dem Inzell-Steuerkreis werden die Gesamtergebnisse im April 2019 vorgestellt. Zudem wird ein Bericht erstellt, der auch wie die Broschüre, auf der Inzell-Homepage veröffentlicht wird.

Die neu gewonnenen Erkenntnisse und das weitere Vorgehen sollen noch vor der Sommerpause 2019 dem Stadtrat in einer Beschlussvorlage vorgelegt werden.

Die Verwaltung regt an, die Impulse sowie die neu gewonnen Erkenntnisse in laufende

Projekte und Planungen zu spiegeln und nach einer kritischen Betrachtung in aktuell vorgesehenen Fachbeschlüsse wie z.B. „Sharing-Mobility“ und „autofreie Altstadt“ einfließen zu lassen. Diese Beschlussentwürfe sollen dem Stadtrat bis spätestens 2. Quartal 2019 zur Behandlung vorgelegt werden.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Referat für Gesundheit und Umwelt haben der Sitzungsvorlage zugestimmt und Abdruck erhalten. Die Stadtkämmerei hat die Sitzungsvorlage zur Kenntnis genommen und ist damit einverstanden, die Vorlage dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 bis 25 haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Von den im Vortrag vorgestellten Inhalten des Projektes Modellstadt München 2030 wird Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Beteiligten der Inzell-Initiative den Prozess bis April 2019 abzuschließen und die Ergebnisse im Inzell-Steuerkreis und dem Stadtrat vorzustellen.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den in der Inzell-Initiative beteiligten städtischen Referaten, die Impulse sowie die neu gewonnen Erkenntnisse in laufende Projekte und Planungen zu spiegeln und nach einer kritischen Betrachtung ggf. in Beschlussentwürfe einfließen zu lassen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Benehmen mit den in der Inzell-Initiative beteiligten städtischen Referaten bis Ende des zweiten Quartals 2019 dem Stadtrat in einer Beschlussvorlage über die im Rahmen der weiteren Bearbeitung gewonnenen Erkenntnisse zu unterrichten. Dabei sowie im Rahmen separater Fachbeschlüsse werden konkrete Maßnahmenvorschläge im Stadtrat eingebracht.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 01-25
3. An das Direktorium - Gleichstellungsstelle für Frauen
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschafts
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An die Stadtkämmerei
11. An das Sozialreferat
12. An den Seniorenbeirat
13. An den Behindertenbeirat
14. An die Stadtwerke München GmbH
15. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
16. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, HA II, HA III, HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
19. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/3

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3