

## Mobilitäts-Werkstatt für München

Auswertung der Beteiligungsveranstaltung  
am 09. Mai 2019

**Autorenschaft**

Andreas Bernögger, M.Sc.  
Antonia Bourjau, M.Sc.

**STUDIO | STADT | REGION  
Architektur & Stadtentwicklung**

Förster Kurz Architekten & Stadtplaner Partnerschaft mbB  
Prof. Dr.-Ing. Agnes Förster, Architektin, Stadtplanerin DASL  
Dipl.-Ing. Jan Kurz, Architekt

[www.studio-stadt-region.de](http://www.studio-stadt-region.de) [info@studio-stadt-region.de](mailto:info@studio-stadt-region.de)  
T+49 89 904 21 39-0, Fax-90  
Dom-Pedro-Str. 7, D-80637 München

**Bildnachweis**

Evisco / LHM (Abb. 1, Abb. 3, Abb. 4, Abb. 5, Abb. 8, Abb. 9, Abb. 13)  
INZ Protokoll Politik-Workshop, INZ Bericht Phase 2 (Abb. 2)  
STUDIO | STADT | REGION (Abb. 6, Abb.7, Abb. 10, Abb. 11, Abb. 12)  
Thomas Rustemeyer (Titelbild und Abb. 14)

**Auftraggeber**

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 28b, 80331 München



# Mobilitäts-Werkstatt für München

## Auswertung der Beteiligungsveranstaltung am 09. Mai 2019

<b>1 Vorwort der Landeshauptstadt München</b>	<b>5</b>
<b>2 Zielsetzung und Aufgabenverständnis</b>	<b>6</b>
<b>3 Weitergezeichnete Vision</b>	<b>9</b>
3.1 Boulevard Innenstadt	10
3.2 Versorgtes Quartier	11
3.3 Landschaft erfahren	12
3.4 Tangente erleben	13
3.5 Zentrum vor Ort	14
3.6 Flexible Nahmobilität	15
3.7 Tor zur Stadtregion	16
3.8 Mobilitätsplattform	17
<b>4 Ziele: Der Mobil-O-Mat</b>	<b>18</b>
<b>5 Werkzeuge &amp; Maßnahmen</b>	<b>20</b>
5.1 Räume neu aufteilen	21
5.2 Nahmobilität & aktive Mobilität	24
5.3 Räume bepreisen	27
5.4 Logistik räumlich & zeitlich organisieren	29
5.5 Multimodale Angebote vernetzen & räumlich verknüpfen	31
5.6 ÖV mit erster & letzter Meile	33
<b>6 Quervergleich</b>	<b>36</b>
<b>7 Reflexion &amp; Ausblick</b>	<b>40</b>

# 1 Vorwort der Landeshauptstadt München

Liebe Münchnerinnen und Münchner,

wir alle sind mobil. Täglich legen wir viele Wege zurück: in die Arbeit und wieder nach Hause, zum Einkaufen, zum Kindergarten oder zum Sport.

Mobilität bedeutet Freiheit. Sie bedeutet aber auch Stau, überfüllte Busse und Gedränge. Das anhaltende Bevölkerungswachstum, die Pendlerströme, die Flächenknappheit und die Nutzungskonkurrenzen verstärken den Druck auf unsere Verkehrssysteme. Dennoch ist München ein attraktiver Wirtschaftsstandort und eine lebenswerte Stadt. Das soll auch in Zukunft so bleiben. Umso wichtiger ist es, dass wir heute die Weichen für eine ressourcen- und klimaschonende Mobilität von morgen stellen.



Die Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität ist wichtig für eine „Stadt im Gleichgewicht“. Derzeit wird der bestehende Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben und zu einem Mobilitätsplan für München weiterentwickelt. Der Mobilitätsplan steht in engem Zusammenhang mit der „Modellstadt 2030“ der Inzell-Initiative. Diese beschäftigt sich mit der Fragestellung, wie der Verkehr in München gestaltet werden kann, damit die Lebens- und Mobilitätsqualität der Menschen gesteigert wird.

Der Mobilitätsplan wird Ziele und Strategien für eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklung enthalten. Bei seiner Erarbeitung ist die Stadtverwaltung auf den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, also mit Ihnen, angewiesen. Denn um die Ziele und Strategien umsetzen zu können, braucht es einen breiten gesellschaftlichen Konsens.

Ein erster Dialog-Baustein war die Mobilitäts-Werkstatt am 9. Mai 2019. Hier haben Bürgerinnen und Bürger die Rahmenbedingungen, Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten, die sich in unserer Stadt bieten, gemeinsam mit Expertinnen und Experten aus dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung diskutiert. Auf den folgenden Seiten finden Sie die Ergebnisse.

Ein großes Dankeschön geht an alle, die an diesem Abend mitgewirkt und mitgeredet haben. Ihre Anregungen fließen in den Mobilitätsplan ein – weitere Diskussions- und Informationsangebote werden folgen.

Ich bitte Sie, sich auch weiterhin zu beteiligen und Ihre Ideen einzubringen. Helfen Sie mit, dass München eine lebenswerte Stadt für alle bleibt!

Arne Lorz  
Leiter der Hauptabteilung Stadtentwicklungsplanung

## 2 Zielsetzung und Aufgabenverständnis

Dieser Bericht dokumentiert die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragte **Mobilitäts-Werkstatt**. Als Beteiligungsveranstaltung hat diese den Anspruch, eine **fundierte und zielgerichtete Debatte zur Mobilität in München** zu unterstützen. Die dokumentierten Ergebnisse fließen in die Entwicklung des **Mobilitätsplans** für München ein, der Strategien für eine zukunftsfähige Mobilität enthalten wird.

### Mobilität in Transformation

Die **nachhaltige Neugestaltung von Mobilität** ist eine der drängenden und dringenden Zukunftsfragen – in München als dichte, wachsende und vielfältiger werdende Stadt zeigt sich dies in besonderem Maße. Damit München eine lebenswerte Stadt bleibt, ist es wichtig, das heutige Verkehrssystem zu ertüchtigen, zu sanieren, weiterzuentwickeln und um neue Verbindungen zu ergänzen. Dies alleine ist in Anbetracht übergeordneter Entwicklungen wie dem Wachstum der Metropolregion, der Digitalisierung, dem technischen Fortschritt, dem soziodemographischen Wandel und dem Bekenntnis zum Klima- und Umweltschutz, um nur einige zu nennen, jedoch keinesfalls ausreichend.

Vielmehr ist für eine **positive Zukunft der (urbanen) Mobilität** ein tiefergehender **Transformationsprozess** notwendig, der politisch und gesellschaftlich intensiv verhandelt werden sollte. Erste Bausteine der zukünftigen urbanen Mobilität sind deutlich zu erkennen: Stärkung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und der Sharing Mobility. Für das Gesamtbild und den Weg dorthin sind aber mannigfaltige Gestaltungsfragen und -möglichkeiten zu diskutieren.



Abb. 1: © Evisco/ LHM

## Über Komplexität sprechen

Transformation meint, dass eine grundlegende Veränderung stattfinden wird. Um über diesen komplexen Prozess, der oft auch Verkehrswende genannt wird, sprechen zu können, wurden im Rahmen der Modellstadt München 2030 gedankliche Strukturen entwickelt. Diese ermöglichen:

- die sachliche **Diskussion** zu relevanten Fragestellungen,
- ein gemeinsames **Lernen** aller an der Diskussion Mitwirkenden und
- die Entwicklung belastbarer, gemeinsam getragener **Lösungswege**.

## Ein nächster Schritt

Ausgangspunkt der Diskussion in der Mobilitäts-Werkstatt war die **Modellstadt München 2030**, getragen von der Inzell-Initiative. Sie stellt eine Vision, Ziele und Werkzeuge für eine Mobilität 2030 vor. Diese Inhalte wurden als **kritisch zu prüfender Grundstein** betrachtet. Das Konzept des „Weiterzeichnens im Dialog“ war im **Visionsbild der Modellstadt** bereits angelegt. Darüber hinaus stellen sich zentrale Fragen nach einer Priorisierung und Abwägung der formulierten **Ziele** sowie einer akzeptierten und für möglichst viele Gruppen vorteilhaften neuen Ausarbeitung der vorgeschlagenen **Werkzeuge**. Damit einhergehend sollten die persönlichen Wünsche und Bereitschaften zur Veränderung, auch der eigenen Nutzungsmuster und Verhaltensweisen, und daran geknüpfte Bedingungen (Ja, wenn ...) diskutiert werden.



Abb. 2:

Die erste Broschüre der Modellstadt München 2030 ist als Dialogangebot gedacht: Darin werden eine Vision, zwölf Ziele und 24 Werkzeuge für den Wandel der Mobilität bis 2030 vorgestellt. Download: [Broschüre](#) & [Visionsbild](#)

Die Mobilitäts-Werkstatt soll ein wichtiger Schritt hin zu einer neuen Mobilitätskultur und einer konstruktiven verkehrspolitischen Debatte sein. In der als Auftakt verstandenen Veranstaltung sollte weniger eine Vereinbarung gefunden werden als vielmehr die **Vielfalt an Meinungen, Ideen und Gestaltungsmöglichkeiten** herausgearbeitet werden. Die gezielte Abfrage von **Veränderungsbereitschaften, Prioritäten und von Bedingungen für einen Wandel** hat Ideen, Fragen und Arbeitsaufträge für den weiteren politischen Prozess generiert. Die Verhandlung der für München zentralen, aber sensiblen Themen rund um Mobilität soll so unterstützt werden.

#### **Leitfragen der Mobilitäts-Werkstatt**

**Vision:** Wie soll die Mobilität in München und Region im Jahr 2030+ aussehen?

**Ziele:** Worauf wird bei der Gestaltung von Mobilität Wert gelegt? Welche Aspekte sind den Menschen besonders wichtig und welche nachrangig?

**Werkzeuge:** Wie sieht es mit der Akzeptanz von und dem Wunsch nach Veränderungen im Mobilitätsbereich aus? Wie ist die Meinung zu neuen Technologien und Verkehrsmitteln? Welche Anreize und Angebote wünschen sich die Menschen in München?

#### **Ablauf**

Nach einführenden Worten von Arne Lorz (Hauptabteilungsleiter Stadtentwicklungsplanung und damit offizieller Gastgeber) sprachen Georg Dunkel (Abteilungsleiter Verkehrsplanung) und Andreas Bernögger (Moderation, STUDIO | STADT | REGION) grundsätzlich zur Mobilität in München und stellten die Modellstadt München 2030 als inhaltlichen Ausgangspunkt des Abends vor. Danach folgten zwei Workshop-Runden, in denen die Meinung der Teilnehmenden gefragt war: erstere zur **Vision für 2030** (siehe Kapitel 3), zweite zu **Werkzeugen und Maßnahmen** für einen Wandel der Mobilität (siehe Kapitel 4). Diese beiden Blocks und die Veranstaltung als Ganzes wurden jeweils in einer gemeinsamen Plenumsdiskussion abgerundet.

#### **Teilnehmende**

Die Mobilitäts-Werkstatt war auf einen **Teilnehmerkreis von 99 Personen** ausgelegt: 33 zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger, 33 Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden und Institutionen und 33 Interessierte über freie Anmeldung. Vonseiten der zufällig ausgewählten Personen konnten jedoch nur etwa die Hälfte der Zielzahl begrüßt werden. Darüber hinaus begleiteten circa zwölf Expertinnen und Experten in Vertretung der Gastgeberin, des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München, die Veranstaltung. Ergänzt wurde dies um ein siebenköpfiges Moderationsteam des Büros STUDIO | STADT | REGION.

Die Methodik der Veranstaltung zielte auf eine **inhaltliche Anreicherung der verkehrspolitischen Diskussion** ab. Repräsentativ im Sinne eines Meinungsbilds der gesamten Münchner Bevölkerung sind die dokumentierten Aussagen nicht. Auffallend ist die sehr differenzierte thematische Auseinandersetzung und die hohe Veränderungsbereitschaft. Auch bei Maßnahmen, die das individuelle (Mobilitäts-)Verhalten stark beeinflussen, zeigten sich überraschend viele unterstützende und nur wenige einschränkende oder gar ablehnende Kommentare. Vielmehr werden Verwaltung und Politik zu einer sehr aktiven und mutigen Herangehensweise aufgefordert und motiviert.

### 3 Weitergezeichnete Vision

#### Methodik

Die Vision der Modellstadt München 2030 setzt sich aus acht Zukunftsgeschichten zusammen: Boulevard Innenstadt, Versorgtes Quartier, Landschaft erfahren, Tangente erleben, Zentrum vor Ort, Flexible Nahmobilität, Tor zur Stadtregion, Mobilitätsplattform. Zu jeder war ein großer, moderierter Arbeitstisch vorbereitet. Dieser beinhaltete das originale Bild als Grundlage, aber auch ausreichend weiße Fläche für weitere Ideen und kritische wie unterstützende Bemerkungen. Die Teilnehmenden konnten selbst zeichnen und/oder eigens vom Zeichner des Visionsbildes Thomas Rustemeyer entwickelte Persona, Verkehrsmittel und urbane Elemente verwenden.

Die acht Tische waren in einem großen Open Space angeordnet – die Teilnehmenden konnten sich 75 Minuten lang frei zwischen diesen bewegen und ihre Gedanken zur Zukunft der Mobilität teilen.

Die gestellte Frage lautete: An welcher Stelle in diesem Zielbild finden Sie sich (nicht) wieder? Entwerfen Sie einen eigenen Alltagsweg innerhalb der Vision 2030 – wie sieht Ihre eigene Zukunftsgeschichte aus? Was ist für eine Veränderung (bei Ihnen persönlich) nötig? **Zeichnen Sie das Visionsbild weiter!**

Im Nachgang zur Veranstaltung hat Thomas Rustemeyer das Visionsbild der Modellstadt München 2030 auf Basis der Auswertung weiterentwickelt. Sie finden dieses auf der Titelseite und am Ende dieses Berichts.



Abb. 3: Die Teilnehmenden prüften die Vision der Modellstadt 2030 und entwickelten sie weiter. © Evisco/ LHM

Die Unterkapitel zu den **acht Zukunftsgeschichten** enthalten jeweils:

- Die (zitierte) **Diskussionsgrundlage** der Modellstadt 2030 in grauer Schrift und die **Ergänzungen der Mobilitäts-Werkstatt** in roter Schrift
- Die **Zusammenfassung der Diskussion** in der Mobilitäts-Werkstatt in schwarz

### 3.1 Boulevard Innenstadt

Vision Modellstadt 2030  
weitergedacht

Attraktiver **und grüner** öffentlicher Raum • Adresse Münchner Lebensqualität • flanieren und begegnen • **respektvolles Miteinander verschiedener Nutzungen und Fortbewegungsarten** • **vielfältiger und ökologischer, diskriminierungs- und barrierefreier Lebensraum statt Verkehrsraum**

Ehemals verkehrsdominierte Straßen sind wieder zu Lebensräumen geworden, die beispielhaft für das attraktive und vielfältige Leben in einer Großstadt stehen. Die barrierefreie und ästhetisch hochwertige Gestaltung sowie die Raumaufteilung orientieren sich am ÖPNV, am Rad- und vor allem am Fußverkehr sowie den sozialen und gastronomischen Funktionen. Neue Bewegungsfreiheiten, Aufenthaltsmöglichkeiten und ein hoher Grünanteil machen das Flanieren und Verweilen in der Freizeit aber auch im Alltag attraktiv und angenehm.

Diskussion in der  
Mobilitäts-Werkstatt

Der „Boulevard Innenstadt“ wurde positiv aufgenommen – die Teilnehmenden konnten sich gut mit dieser Perspektive identifizieren. Übergeordnete Gedanken waren die Reduzierung der Dominanz des Autoverkehrs und die Vorstellung einer emissionsfrei erschlossenen Innenstadt. Eine hohe Aufenthalts-, Nutzungs- und Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums soll Priorität genießen.

Neben der Attraktivität haben auch Sicherheit und Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen – vor allem Kinder und Jugendliche, mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen mit Migrationshintergrund – einen außerordentlichen Stellenwert. Dies ist auch vor dem Hintergrund der Diskriminierungs- und Barrierefreiheit zu verstehen. Fuß- und Radwegeverbindungen sollen sich durch Konfliktfreiheit und eine funktionierende Koexistenz auszeichnen. Zwischen schnellen und langsamen Mobilitätsformen sowie verschiedenen Aufenthaltstypen gilt es, ein harmonisches Miteinander zu finden. Dies betrifft auch die verträgliche Gestaltung von Tourismus. Vor dem Hintergrund dieser Rangordnung soll eine sinnvolle Aufteilung der Flächen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr sowie anderen Nutzungen und Grün erfolgen.

Weitere Anforderungen an die Mobilität der Zukunft betreffen das ÖPNV- Angebot, seine Verlässlichkeit und Erschwinglichkeit sowie die Zugänglichkeit von Informationen. Auch dessen inklusive Gestaltung mit barrierefreiem Ein-, Um- und Ausstieg spielt in diesem Zusammenhang eine große Rolle. Zudem wird der Wunsch geäußert, dass weitere emissionsfreie oder -reduzierte Verkehrsmittel gefördert werden sollten. Ebenso mit Blick auf die ökologische Stadt und im Sinne des Beitrags zur Biodiversität sollen Straßen umweltfreundlicher und grüner gestaltet werden.

## 3.2 Versorgtes Quartier

Vision Modellstadt 2030  
weitergedacht

Angenehme Nähe von Wohnen, Arbeiten, **Freizeit**, Gewerbe und Handel • intelligente, leise und saubere Ver- und Entsorgung • stadtvträgliche Logistik • lebenswerte, **autoarme, zur Begegnung einladende Stadträume** • **gute Anbindung an das öffentliche Verkehrssystem und vielfältige Mobilitätsangebote**

Wohnquartiere in Stadt und Region sind mit allen Nutzungen des täglichen Bedarfs ausgestattet. Dabei bieten die Straßen als öffentliche Freiräume eine hohe Qualität, gerade weil Ver- und Entsorgung sowie Logistik sauber, leise und stadtvträglich organisiert sind. Die Feinverteilung im Quartier erfolgt mit emissionsarmen Fahrzeugen. Dies erlaubt eine effiziente und gegenüber den Freizeitnutzungen und Hauptverkehrszeiten intelligente zeitliche Organisation.

Diskussion in der  
Mobilitäts-Werkstatt

Die Teilnehmenden schienen sich in ihrem Wunsch nach kurzen Wegen mit der Zukunftsgeschichte „Versorgtes Quartier“ angesprochen zu fühlen. Neben der Nahversorgung auf Quartiersebene mit lokalen und regionalen Produkten wurde auch die Versorgung mit Einrichtungen für einen nachhaltigen Lebensstil aufgegriffen. Hierzu zählt die Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten und die Ermöglichung von lokalen Kreisläufen, zum Beispiel durch Reparaturwerkstätten. Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumorientierung im öffentlichen Raum sollen dessen Zugänglichkeit steigern.

Wie im Zielbild „Boulevard Innenstadt“ spielt auch im „Versorgten Quartier“ eine neue Aufteilung des öffentlichen Raums zugunsten des nicht-motorisierten Verkehrs und von Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten eine übergeordnete Rolle. Um dies zu unterstützen, ist die Versorgung mit attraktiven, schnellen ÖPNV- und Sharing-Systemen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr wichtig. Nutzerfreundlichkeit und eine einfache Verknüpfung der Verkehrsangebote untereinander sind hier zentrale Aspekte.

Im Sinne dieser Raumaufteilung ist auch die Verträglichkeit des Versorgungsverkehrs mit Aufenthalts- und Bewegungsräumen sicherzustellen. In diesem Zusammenhang wurden die zeitliche und räumliche Bündelung des Versorgungsverkehrs, die verträgliche Feinverteilung von lokalen Depots und die Reduzierung des Online-Handels genannt. Die verträgliche Gestaltung des Lieferverkehrs und die Umsetzung innovativer Transportkonzepte sind Anliegen der Teilnehmenden.

Das Thema der zeitlich intelligenten Organisation der Versorgungsverkehre sollte in Zukunft intensiver betrachtet werden. Neue technische Möglichkeiten wie leise elektrische Antriebe erlauben eine stärkere zeitliche Flexibilität. Jedoch müssten Bedürfnisse der Betriebs- und Logistikabläufe, Arbeitszeiten, nächtliche Ruhezeiten und tagsüber bestehende Nutzungs- und Mobilitätsansprüche besser in Einklang gebracht werden.

### 3.3 Landschaft erfahren

Vision Modellstadt 2030  
weitergedacht

Zugänglichkeit der Landschaft • Kultur des Unterwegsseins • gesund und ästhetisch • Pendeln und Freizeit verbinden • schnelle und langsame Wege • **barrierefrei und nicht-kommerziell • erholsames Bewegen und Verweilen, auf Alltagswegen und in der Freizeit**

Die landschaftlichen Qualitäten der Region sind durch attraktive und durchgängige Wegeverbindungen für aktive Formen der Mobilität im wahrsten Sinne erfahrbar geworden. Ob in Beruf oder Freizeit, Wege werden von der Haustür weg angenehm zurückgelegt und sind Teil der regionalen Kultur. Gesundes Unterwegssein und ästhetisches Erleben der Landschaft haben einen gleichermaßen hohen Wert. Schnelle und langsame Bewegungsmuster vertragen sich gut. Der Zugang zur Landschaft ist für alle Nutzergruppen einfach und attraktiv.

Diskussion in der  
Mobilitäts-Werkstatt

Die Vision der Verknüpfung und des Erfahrens von landschaftlichen und urbanen Räumen wurde positiv aufgenommen. Wiederkehrende Aspekte sind die Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten über attraktive und schnelle Wegeverbindungen sowie die Einrichtung von Abstell- und Leihmöglichkeiten an Stationen des ÖPNV. Auch die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV gehört zum erholsamen Erfahren der Landschaft dazu.

Neben diesen praktischen Eigenschaften der Verknüpfungen wird auch der Qualität des Unterwegsseins eine große Bedeutung beigemessen. Der Wunsch nach Einkehrmöglichkeiten auf dem Weg und nach der Einrichtung von Versorgungspunkten, zum Beispiel Kioske mit WC, Trinkwasserbrunnen und andere Erholungspunkte entlang der Strecke, unterstreichen die Vision einer „Kultur des Unterwegsseins“.

Das Aufhalten und Verweilen im Stadtraum und in der Landschaft wurde ebenso thematisiert wie das „Sich-Bewegen“. Insbesondere äußert sich der Bedarf nach außergewöhnlichen, nicht-kommerziellen Freizeitmöglichkeiten und „gemeinschaftsfördernden“ Räumen. Zuletzt wurde auch das „Erfahren der Landschaft ohne Ortswechsel“ zur Sprache gebracht, zum Beispiel durch die Einrichtung weiterer gut erreichbarer Ausblicksmöglichkeiten im Stadtraum.

Übergeordnet wird unter anderem in diesem Zielbild die essenzielle Bedeutung einer umfassenden Barrierefreiheit zum Ausdruck gebracht.

### 3.4 Tangente erleben

Vision Modellstadt 2030  
weitergedacht

Perlenkette der Stadtlandschaft • Querverflechtung der Lebensräume • Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit • Bezug zur Landschaft • München auch ohne Zentrum erleben • direkte Verbindungen in die Region • Umstiege leicht gemacht

Die neuen tangentialen Verknüpfungen des öffentlichen Verkehrs und Radverkehrs tragen wesentlich zur Entlastung des Münchner Zentrums bei und erleichtern die bestehenden Beziehungen und Bewegungen in alle Richtungen. Die neuen Querverbindungen machen Stadt und Region jenseits der Wege durch das Münchner Zentrum erlebbar. Wohnen, Arbeiten und Freizeit sind eng verknüpft und eingebettet in eine attraktive Landschaft.

Diskussion in der  
Mobilitäts-Werkstatt

Auch „Tangente erleben“ wurde positiv aufgenommen. Die Entlastung der Innenstadt und die damit verbundene direkte Verknüpfung der Räume jenseits des Zentrums wurde vielfältig aufgegriffen und weitergeführt. Der Ausbau von Ringverbindungen, Tangenten, zum Beispiel im Norden und Westen, sowie Expressbuslinien wurde auf unterschiedlichen Maßstabsebenen von der Innenstadt bis zur Region vorgeschlagen und diskutiert. Die Schaffung von Querverbindungen und die Verknüpfung von verschiedenen Linien und Verkehrsmitteln soll mit verbesserten Umsteigemöglichkeiten einhergehen. Wichtiger Bestandteil dessen sind einfach zugängliche Informationen über Angebote und Möglichkeiten zur Verknüpfung der Verkehrsmittel. Neben der Funktionalität tragen auch die Qualität des ÖPNV und die Freude an dessen Nutzung zum positiven Erlebnis der Stadt München bei.

Die Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Verkehr wurde im Kontext dieses Zielbilds wiederholt thematisiert. Dieser sollte nach Möglichkeit vor der Innenstadt abgefangen und auf den ÖPNV verlagert beziehungsweise um das Zentrum herumgeführt werden.

Der Ausbau eines durchgängigen, sicheren und schnellen Fahrradwegenetzes vereinfacht die Verflechtung von Lebensräumen – auch unabhängig vom Stadtzentrum. In diesem Zusammenhang ermöglichen Brückenverbindungen eine ununterbrochene und direkte Verknüpfung der Stadträume per Rad. Der Radl-Alltag wird zudem durch die Bereitstellung von fahrradbezogener Infrastruktur und Serviceangeboten erleichtert.

### 3.5 Zentrum vor Ort

Vision Modellstadt 2030  
weitergedacht

Attraktive, **verkehrsberuhigte** Zentren mit starker Nahversorgung, sozio-kulturellen Angeboten und verknüpften Mobilitätsoptionen • Lebensmittelpunkt mit Aufenthaltsqualität • **Aktivitäten, Austausch und Begegnung vor Ort** • **Logistik sanft integriert und gestaltet** • **alternative Mobilitätsangebote im Quartier** • **kurze Wege**

Vor Ort, in den Gemeinden der Region und den äußeren Quartieren der Stadt, bieten attraktive Subzentren mit starken Identitäten hohe Aufenthaltsqualitäten und vielfältige Angebote. Neben differenzierten und verknüpften Mobilitätsoptionen ermöglichen soziokulturelle Angebote und eine starke Nahversorgung kurze Wege im Alltag. So werden auch die vielen Gelegenheiten zu Austausch und Begegnung oft genutzt.

Diskussion in der  
Mobilitäts-Werkstatt

Das „Zentrum vor Ort“ stellte eine gute Diskussionsgrundlage dar: Die Idee ausgeprägter Subzentren mit optimaler Nahversorgung wurde aufgegriffen und um weitere Funktionen ergänzt. Damit wird die enge räumliche Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit betont. Öffentliche Räume sollen über eine gute Aufenthaltsqualität verfügen und zu Aktivitäten einladen und Begegnungsmöglichkeiten eröffnen. Sicherheit, Zugänglichkeit und ökologische Gestaltung des Straßenraums sind eng mit der Raumqualität und dem Stadtklima verknüpft.

Beim „Zentrum vor Ort“ spielt die Verkehrsorganisation eine bedeutende Rolle: Einerseits bezüglich der Anbindung an andere Räume, andererseits im Hinblick auf die Steigerung der Aufenthaltsqualität vor Ort. Ausgangspunkte sind die Reduzierung der Dominanz des Autoverkehrs in der Innenstadt und die Schaffung beziehungsweise Stärkung alternativer Mobilitätsoptionen. Attraktive Kombinationsmöglichkeiten von ÖPNV, Sharing-Angeboten, Fuß- und Radverkehr sollen durch sichere Straßenräume, direkte Fahrradverbindungen, Fahrradstellplätze und Mobilitätsstationen gefördert werden. Auch wird dies durch einen finanziell und zeitlich besser zugänglichen ÖPNV unterstützt. Eingebrachte Ansätze wie die Implementierung eines Superblock-Systems illustrieren das Überdenken etablierter und gängiger Verkehrslösungen. Ein Superblock-System sieht die Verlagerung von Hauptverkehrsstraßen mit motorisiertem Verkehr im Außenbereich von mehreren Blöcken vor, wodurch der Raum innerhalb der Superblöcke hauptsächlich Fuß-, Rad- und Rettungsverkehr vorbehalten ist.



Abb. 4: © Evisco/ LHM

### 3.6 Flexible Nahmobilität

Vision Modellstadt 2030  
weitergedacht

Herausforderung erste und letzte Meile lösen • Erreichbarkeit mit flexiblen, **innovativen** Mobilitätsangeboten immer und überall • gute Anbindung aller Räume an hochrangige Netze • Feinverteilung als Anfang und Ende einer intermodalen, effizienten und bequemen Wegekette • attraktiver Fuß- und Radverkehr • **Respekt und Rücksicht**

Öffentlicher Verkehr, flexible Sharing- und On-Demand-Systeme ergänzen sich und lassen gemeinsam mit aktiver Mobilität alle Nutzergruppen die erste und letzte Meile angenehm und effizient zurücklegen. So wird eine durchweg hohe Mobilitätsqualität mit verlässlichen und attraktiven Reisezeiten rund um die Uhr ohne eigenes Auto möglich. Die hochrangigen Radwege der Region sind bestens an die Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs angebunden, die bedarfsgerechte Parkmöglichkeiten bieten.

Diskussion in der  
Mobilitäts-Werkstatt

Unter Betonung des Grundgedankens „Autoverkehr in der Innenstadt reduzieren“ unterstrichen die Teilnehmenden die Zukunftsgeschichte „Flexible Nahmobilität“. Mit dem Ziel, innovative und emissionsfreie Konzepte auf das gesamte Stadtgebiet auszuweiten, sprachen sie sich für den verstärkten Einsatz von emissionsfreien Fortbewegungsmitteln mit geringem Platzverbrauch aus. Hierzu gehören für sie Fahrräder, E-Kleinstfahrzeuge, Seilbahnen sowie Sharing-Angebote. Mit der Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch engere Takte, günstigere Tarife, höhere Verlässlichkeit und eine weiträumigere Abdeckung steigt die Attraktivität und Funktionalität dieser Alternativen.

Für eine flexible Nahmobilität ist die Optimierung der Fahrrad-Infrastruktur bedeutend, sowohl hinsichtlich Qualität und räumlicher Abdeckung als auch bezüglich der Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsmitteln. Die Option der Fahrradmitnahme im ÖPNV, Mobilitätsstationen und bedarfsgerechte Abstellanlagen sollen die Kombinationsmöglichkeiten der Verkehrsmittel fördern.

Vor allem für Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind kurze Wege, Barrierefreiheit im Nahumfeld und die Anpassung des öffentlichen Raums an deren Bedürfnisse von elementarer Bedeutung.



Abb. 5: © Evisco/ LHM

### 3.7 Tor zur Stadtregion

Vision Modellstadt 2030  
weitergedacht

**Ort und Region verbinden** • Knotenpunkte der überregionalen Anbindung als Visitenkarten **nachhaltiger Mobilität** • niederschwellige Informationen und einfacher Umstieg • herausragende Nahmobilität und attraktive öffentliche Räume • **Bahnhöfe, die sich sehen lassen können** • mit effizienten und flexiblen Mobilitätsoptionen vorbildlich ankommen • **klare und sichere Orientierung**

Wochenendpendler, Geschäftsreisende und Touristen sind Multiplikatoren einer nachhaltigen Mobilität. Niederschwellig, zugänglich und komfortabel gestaltete urbane Mobilität für diese Schlüsselgruppen erhöht Münchens Attraktivität global wie lokal. Die Orte des Ankommens in Stadt und Region haben hohe Aufenthaltsqualität und erleichtern den Umstieg auf effiziente und saubere Mobilitätsangebote. Im Ankommen und Weiterreisen ist die hoch attraktive Atmosphäre einer Weltstadt unmittelbar erlebbar.

**Diskussion in der  
Mobilitäts-Werkstatt**

Die Grundideen der vorgestellten urbanen Mobilität wurden vielfältig aufgegriffen und in ergänzende Aspekte und Vorschläge übersetzt. Als übergeordnetes Ziel wird die Reduzierung der Dominanz des Autoverkehrs benannt. Vor allem steht dies im Zusammenhang mit der Attraktivität öffentlicher Plätze und der Schaffung sicherer und attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV).

Im Sinne eines verbesserten ÖPNV-Angebots ist die gute Erreichbarkeit der Haltestellen und Bahnhöfe ebenso wichtig wie Frequenz, Ticketpreis, Verlässlichkeit und Komfort für die Nutzer und Nutzerinnen. Für eine verbesserte räumliche Abdeckung des ÖPNV-Netzes sind auch Quer- und Neuverbindungen wie Ringbahn und Tangenten vorzusehen. Alle verfügbaren Angebote und Tarife sowie aktuelle Informationen sollen den Nutzerinnen und Nutzern einfach zugänglich, übersichtlich und verständlich zur Verfügung gestellt werden. Bahnhöfe sind ansprechend gestaltet und bieten attraktive Möglichkeiten für Aufenthalt und qualitätsvolle Wartezeit. Die Einrichtung von Verknüpfungspunkten wie Mobilitätsstationen und P+R Parkhäuser ermöglicht optimale Kombinationsmöglichkeiten unterschiedlicher Verkehrsmittel.

Nicht-motorisierter Verkehr wird in Form von sicheren, bequemen und schnellen Fahrradwegen sowie von unterstützender Infrastruktur für Fahrradfahrer wie Abstellmöglichkeiten und Servicestationen gefördert. Hierzu gehören unter anderem ästhetisch gestaltete Lagerungsmöglichkeiten und Infrastruktur für E-Mobilität wie Akkutauschstationen und Ladeinfrastruktur im Stadtraum. Alle Verkehrsteilnehmenden nehmen Rücksicht und sind auf die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmender bedacht. Klare und sichere Orientierungs- und Ampelsysteme unterstützen ein sicheres Nebeneinander unterschiedlicher Verkehrsmittel und Geschwindigkeiten.

## 3.8 Mobilitätsplattform

Vision Modellstadt 2030  
weitergedacht

Differenzierte, vielfältige Mobilitätsoptionen verbinden, **zugänglicher machen** und tariflich verknüpfen • einfache Zugänglichkeit, **Information** und Orientierung • einheitliche, attraktive und vernetzte Angebote • **günstige Tarife** • **starke digitale und analoge Schnittstellen zwischen Mobilitätsoptionen**

Das Verkehrssystem der Modellstadt 2030 ist regional optimal ausgerichtet, was sich in einem einheitlichen und intermodalen Ticket- und Informationssystem ausdrückt. Stadt und Region sind verkehrlich integriert und verfolgen eine gemeinsame Strategie. Innovative, intermodale Tarife und Preise über administrative Grenzen und verschiedene Verkehrsträger hinweg erschließen die gesamte Region bequem, schnell, zuverlässig und kostengünstig.

Diskussion in der  
Mobilitäts-Werkstatt

Die „Mobilitätsplattform“ spiegelte die Bedürfnisse der Teilnehmenden auf vielen Ebenen. Ausgangspunkt war der Aspekt der Digitalisierung, der von den Teilnehmenden allerdings weniger betrachtet wurde als die konkrete baulich-infrastrukturelle Situation. Der übergeordnete Wunsch nach einer reduzierten Dominanz des Autoverkehrs geht mit dem Wunsch nach einem optimal aufgestellten ÖPNV-System einher. Dieses zeichnet sich aus durch Komfort, vergünstigte Tarife, enge Takte, Verlässlichkeit, umfassende räumliche Abdeckung sowie ergänzende Quer- und Neuverbindungen. Eine gesteigerte Funktionalität und Erleichterung der Multimodalität wird durch eine größere Kapazität des ÖPNV unterstützt, sodass Fahrradmitnahme und Lastentransporte in den alltäglichen Gebrauch des ÖPNV integriert werden können. Zu diesem Zweck werden auch geeignete Schnittstellen zwischen den Mobilitätsoptionen gefordert. Ein verträglich gestalteter Lieferverkehr und innovative Transportansätze ergänzen diese Ideen.

Die Bündelung aller ÖPNV-bezogenen Informationen wie Tarife und Verbindungen auf einer übergreifenden Plattform soll die Optimierung der individuellen Routen erleichtern. Die Zugänglichkeit durch unterschiedliche Medien, zum Beispiel per Smartphone-App oder an lokalen Informationssäulen, sowie Transparenz, Klarheit und Aktualität dieser Informationen ist Grundvoraussetzung für den Mehrwert dieser Plattform.

Elementarer Bestandteil dieses Zielbildes ist für die Teilnehmenden der Ausbau und die Pflege von Fahrradverbindungen. Unterschiedliche Geschwindigkeiten sollten hierbei berücksichtigt sein und ihren Raum finden. Die niederschwellige Zugänglichkeit von (Lasten-)Radleihsystemen und regelmäßige Fahrradparkierungsmöglichkeiten im Stadtraum erleichtern die alltäglichen Wege der „nicht-motorisierten Stadtbewohnerschaft“. Zur Schärfung des Bewusstseins hinsichtlich einer Verbesserung des individuellen Mobilitätsverhaltens wurden auch Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit angeregt.

## 4 Ziele: Der Mobil-O-Mat

Mithilfe des **Mobil-O-Mat** konnten die Teilnehmenden ihre **persönliche Priorisierung** der in der Modellstadt 2030 formulierten **3x4 Ziele für eine höhere Mobilitäts- und Lebensqualität** ausdrücken.

Mensch	Raum	Verkehr
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soziale Teilhabe</li> <li>- Aktiv &amp; gesund</li> <li>- Funktionsfähig &amp; gestaltbar</li> <li>- Austausch &amp; Begegnung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erreichbare &amp; schwellenlose Region</li> <li>- Effiziente Raumaufteilung</li> <li>- Raumqualität in Aufenthalt &amp; Bewegung</li> <li>- Starke Ökologie &amp; Stadtklima</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicher</li> <li>- Robust &amp; verlässlich</li> <li>- Qualitätsvolle Wegezeit</li> <li>- Minimale Ressourcen &amp; Emissionen</li> </ul>

Tab. 1: Die Kategorien Mensch, Raum und Verkehr mit jeweils vier Zielen bilden den Mobil-O-Mat

Jeder Teilnehmende hatte drei Stimmkugeln zur Verfügung, die nach Belieben auf die zwölf Säulen zu verteilen waren – auch eine Mehrfachnennung war explizit möglich. Die Summe der abgegebenen Stimmen zeigt, dass nicht alle Teilnehmenden (alle) ihre Stimmen nutzten, um mit ihrer Stimmabgabe die persönliche Bedeutung der einzelnen Aspekte zu verdeutlichen.



Abb. 6: Die Abstimmung am Mobil-O-Mat. © STUDIO | STADT | REGION

Das Ergebnis des Mobil-O-Mat zeigt eine Priorisierung der Ebene Verkehr (38,8%) vor Raum (36,5%) und Mensch (24,7%). Die Verteilung der Stimmen auf den darunterliegenden Themen offenbart Umweltschutz und Stadtökologie als Hauptanliegen: Die Ziele „Minimale Ressourcen & Emissionen“ und „Starke Ökologie und Stadtklima“ führen die Rangliste eindeutig an. Danach folgen „Robuster & verlässlicher

Verkehr“, „Effiziente Raumaufteilung“ und „Soziale Teilhabe“. Neben dem ökologischen Bewusstsein spiegeln sich diese Prioritäten auch in der späteren Diskussion der Schlüsselwerkzeuge und Maßnahmen wider.

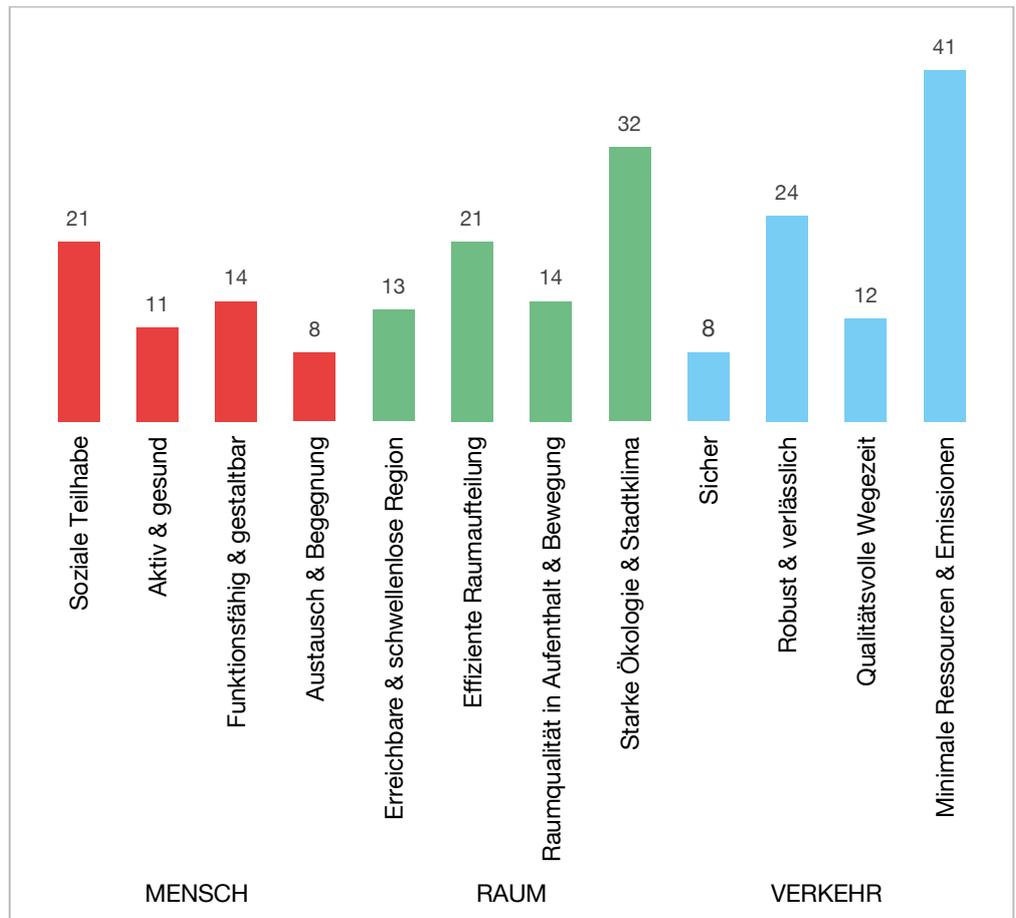


Abb. 7: Ergebnis der Stimmauszählung des Mobil-O-Mat



Abb. 8: Der Mobil-O-Mat wurde nach der Abstimmung „enthüllt“. © Evisco/ LHM

# 5 Werkzeuge & Maßnahmen

## Methodik

Die Modellstadt München 2030 arbeitet **sechs Schlüsselwerkzeuge** heraus, die als zentral für eine positive Veränderung der Mobilität bis 2030 gesehen werden. Deren Einsatz wurde in einem zweiten **Open Space** diskutiert, der jedem der Werkzeuge eine eigene moderierte Station widmete. Auf jeweils zwei großen Tafeln fanden sich neben der Definition des Werkzeugs **jeweils sechs bis zehn beispielhafte Maßnahmen**. Diese machten das abstrakte Werkzeug greifbar und boten Anknüpfungspunkte für eine differenzierte Diskussion. Dabei stand die Frage nach Prioritäten sowie der Art, Weise und Intensität des möglichen Einsatzes im Vordergrund.

Die Maßnahmen wurden dabei bewusst nicht nahe an einer vermuteten Konsenslinie formuliert, sondern beinhalten eine bewusste Streuung zwischen vorsichtigen, bestandsorientierten Vorschlägen und stark verändernden, quergedachten Vorschlägen sowie einige Widersprüche. Dies sollte einem Ausloten von Grenzen der Akzeptanz und dem Sammeln von Begründungen und Bedingungen dienen – denn allein mit einem „Daumen rauf oder runter“ lässt sich ein komplexer Transformationsprozess nicht diskutieren.

Die Teilnehmenden diskutierten und beurteilten die Maßnahmenvorschläge mithilfe von grünen und gelben Kommentarkarten:

→ „Das kann ich mir vorstellen – unter der Voraussetzung, dass ...“

→ „Das kann ich mir nicht vorstellen, weil ...“

Darüber hinaus konnten die Teilnehmenden weitere Maßnahmen vorschlagen. Diese hätten wiederum nach derselben Logik durch andere Teilnehmende kommentiert werden können – soweit kam der Arbeitsprozess aufgrund der limitierten Zeit aber kaum.

Alle folgenden Unterkapitel sind wie folgt aufgebaut:

<b>Definition</b>	... des Werkzeugs, wie sie in der Veranstaltung verwendet wurde.
<b>Diskussion der Maßnahmenvorschläge</b>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p><b>X. Maßnahmenvorschläge aus der Veranstaltung</b></p><p>Zusammenfassung der Diskussion seitens der Teilnehmenden, rechts davon die Anzahl der positiven (grün) und kritischen (gelb) Kommentare</p><div style="text-align: right;"> </div></div>
<b>Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden</b>	Anschließend eine Zusammenfassung der Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden – diese wurden auch mit den vorgeschlagenen Maßnahmen abgeglichen und sofern inhaltlich deckungsgleich als positive beziehungsweise kritische Kommentare unter diesen subsummiert.
<b>Conclusio</b>	Zusammenfassung der zentralen Aussagen zum Werkzeug.

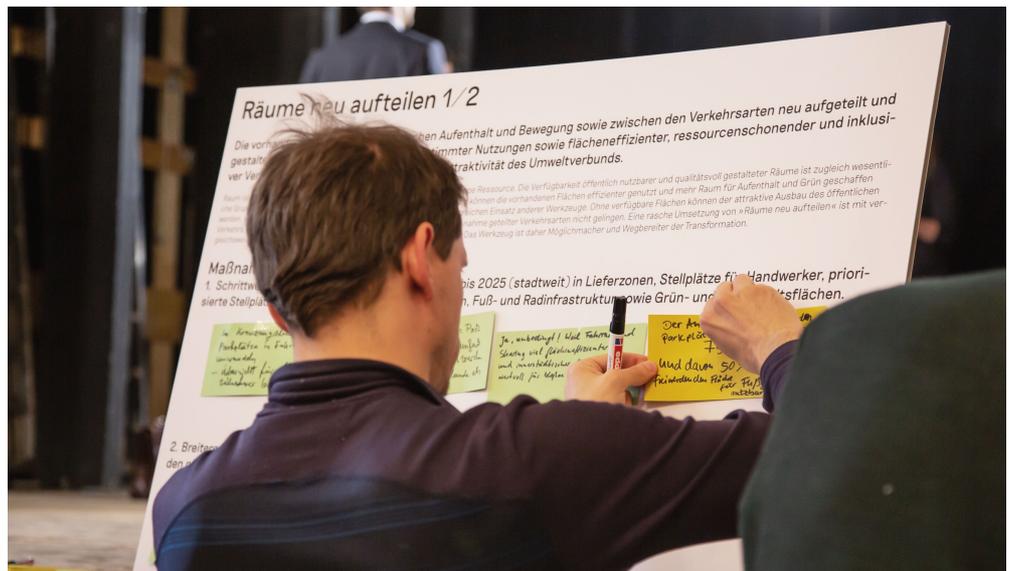


Abb. 9: Die Teilnehmenden hinterließen grüne = positive und gelbe = kritische Kommentare.  
© Evisco/ LHM

## 5.1 Räume neu aufteilen

### Definition

Die vorhandenen Flächen werden zwischen Aufenthalt und Bewegung sowie zwischen den Verkehrsarten neu aufgeteilt und gestaltet. Es erfolgt eine Priorisierung bestimmter Nutzungen sowie flächeneffizienter, ressourcenschonender und inklusiver Verkehrsarten. Damit verbessert sich die Attraktivität des Umweltverbunds.

Raum ist in der wachsenden und dichter werdenden Stadt München eine knappe Ressource. Die Verfügbarkeit öffentlich nutzbarer und qualitativ gestalteteter Räume ist zugleich wesentliche Grundlage für die Lebensqualität in der Stadt. Nur über eine Neuaufteilung können die vorhandenen Flächen effizienter genutzt und mehr Raum für Aufenthalt und Grün geschaffen werden. »Räume neu aufteilen« ist wesentliche Voraussetzung für den erfolgreichen Einsatz anderer Werkzeuge. Ohne verfügbare Flächen können der attraktive Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Verbesserung der Nahmobilität und aktiven Mobilität sowie die Zunahme geteilter Verkehrsarten nicht gelingen. Eine rasche Umsetzung von »Räume neu aufteilen« ist mit vergleichsweise geringen Investitionen und wenigen Voraussetzungen verbunden. Das Werkzeug ist daher Möglichmacher und Wegbereiter der Transformation.

### Diskussion der Maßnahmenvorschläge

**1. Schrittweise Umwandlung von 50% der Parkplätze bis 2025 (stadtweit) in Lieferzonen, Stellplätze für Handwerker, priorisierte Stellplätze für Sharing mit alternativen Antrieben, Fuß- und Radinfrastruktur sowie Grün- und Aufenthaltsflächen.**



Der Maßnahmenvorschlag erfuhr ausschließlich positive Resonanz. Dies wurde mit der Flächeneffizienz von Rad- und Sharing-Angeboten begründet. Die Kommentare beinhalteten hauptsächlich Ergänzungen und Präzisierungen wie die Erweiterung der Maßnahme auf 75% der Parkplätze, die Ausweisung von Fahrradstellplätzen in Kreuzungsbereichen, die priorisierte Einrichtung von Grünflächen, die Umwandlung von Autospuren in Bus-Taxi-Rad-Spuren und eine autofreie Innenstadt. Auch die generelle Erhöhung der Parkgebühren auf Niveau der Parkhäuser wurde angeregt.

**2. Breitere Geh- und Fahrradwege auch bei Verlust von Stellplätzen. Flächen-deckende Umsetzung in der gesamten Stadt über den nächsten Sanierungszyklus.**



Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt ausdrücklichen Zuspruch, mit oft wiederholtem Verweis auf die Dringlichkeit und die Notwendigkeit einer schnellen, konsequenten

<p>Umsetzung. Begründungen hierfür waren Sicherheit, Geschwindigkeit und Bequemlichkeit der Fahrradstrecken. Es wurde angemerkt, dass Überholungsmöglichkeiten immer vorhanden sein sollten. Besonders betont wurden hierbei zum einen die Beschaffenheit der Wege – als baulich getrennt – sowie die Schaffung von Anreizen, um eine Steigerung der Nachfrage nach Fahrradinfrastruktur zu erzielen und dem Vorangehen mit innovativen und kreativen Ansätzen. Außerdem wurde geäußert, dass die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums durch innovative und kreative Projekte demonstriert werden sollte.</p>	
<p><b>3. Plätze zugunsten von Aufenthalt, Grün, Fuß- und Radverkehr umgestalten.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde ausschließlich positiv aufgenommen mit Verweis auf Lebensqualität, Treffpunktmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität und Multifunktionalität von öffentlichen Räumen. Auch die Förderung des Miteinanders und eine verbesserte Luftqualität wurden in diesem Zusammenhang genannt.</p>	
<p><b>4. Durchgehende Busspuren für ein Expressbus-System auf Hauptverkehrsachsen inkl. des Mittleren Rings einrichten.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erfuhr auch mit dem Verweis auf eine kurzfristige Umsetzungsmöglichkeit ausschließlich positive Rückmeldungen mit den Begründungen Zeitgewinn und höhere Attraktivität des ÖPNV. Wiederholt genannt wurde die Option, den Individualverkehr innerhalb des Stadtgebiets zu verringern, indem die Expressbuslinien Umsteigeplätze außerhalb des Stadtgebiets im Sinne einer P+R Lösung bedienen. Anregungen enthielten auch den Vorschlag, hier Tram- statt Busverkehr einzusetzen.</p>	
<p><b>5. Summer Streets: Temporäre Sperrung von Straßenabschnitten und Plätzen in Sommermonaten für den motorisierten Verkehr (Ausnahme Lieferverkehr, Einsatzfahrzeuge, ...).</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erfuhr positive Rückmeldungen, zum Teil unter Vorbehalt sowie Ablehnung, vor allem die Kommerzialisierung von öffentlichem Raum betreffend. Rückfragen zum Begriff Summer Streets deuteten darauf hin, dass die Kommunikation solcher Ansätze betreffend intensiviert werden sollte.</p> <p><i>5.1 Welche Ideen haben Sie für die Bespielung der Summer Streets?</i></p> <p>Erweiternde Vorschläge wie die Integration von Urban Gardening, der Planung von autofreien Vierteln und die Regelmäßigkeit von Summer Streets begleiteten positive Einschätzungen der Summer Streets. Es sollte ausreichend Raum für Begegnung und spontane Aktivitäten sowie für Aneignung vorhanden sein.</p> <p><i>5.2 Sollten kommerzielle Träger, Patenschaften von bürgerschaftlichen Initiativen und Vereinen oder die öffentliche Hand Träger dieser Aktionen sein?</i></p> <p>Befürchtungen betrafen insbesondere die Kommerzialisierung eines solchen Events, die zum Ausschluss bestimmter Gruppen oder Aktivitäten führen würde. Aus diesem Grund wurde die Einbindung von Anwohnern und Anwohnerinnen statt kommerzieller Anbieter für die Umsetzung angeregt.</p>	
<p><b>6. Dauerhafte, ganzjährige Etablierung der Summer Streets nach einer erfolgreichen Experimentierphase.</b></p> <p>Dieser Vorschlag wurde kaum kommentiert oder diskutiert. Eine positive Einschätzung erhielt der Vorschlag mit der Begründung, mehr Mut fürs Experimentieren zu haben und den öffentlichen Raum zeitlich wie räumlich zu koordinieren.</p>	
<p><b>7. Boulevard Altstadttring: Einrichtung von Aufenthaltsflächen, großzügigen Flanierbereichen und breiten Fahrradwegen rund um die Altstadt auf Kosten von Spuren und Stellplätzen für den motorisierten Verkehr.</b></p> <p>Dieser Vorschlag erfuhr ausschließlich positive Einschätzungen, auch unter dem Aspekt der Raumaufteilung zugunsten nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer. Kommentare hierzu betrafen zum einen die generelle Notwendigkeit der Barrierefreiheit des Boulevards, zum anderen enthielten sie Gestaltungsvorschläge wie begrünte Ränder mit Blühstreifen, schattenspendende Baumreihen und Gestaltungen nach dem Vorbild der Ramblas in Barcelona. Ein konkreter Vorschlag beinhaltete vier Baumreihen, mittige Flächen für Fußverkehr und je eine Fahrspur an den Rändern.</p>	
<p><b>8. Verkehrsberuhigte Altstadt.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde ausschließlich positiv aufgenommen und wiederholt mit dem Vorschlag einer Ausweitung auf eine autofreie Altstadt kommen-</p>	

<p>tiert. Barrierefreiheit soll integraler Bestandteil dessen sein. Zudem wurde vorgeschlagen, Autoparkplätze mit Ausnahme für Personen mit eingeschränkter Mobilität zu entfernen, um den Verkehr sukzessive zu regulieren.</p>	
<p><b>9. Reduktion aller Straßenquerschnitte innerhalb des mittleren Rings auf eine Spur je Richtung für den motorisierten Verkehr. Der restliche Platz steht für ÖV, Rad, Fuß, On-Demand-Mobilität (ODM), Grün- und Aufenthaltsflächen zur Verfügung.</b></p> <p>Überwiegenden Zuspruch erhielt dieser weitreichende Maßnahmenvorschlag. Genannte Bedingungen betrafen den Ausbau von ÖPNV, die Sicherstellung von Raum für Logistik, den Ausbau guter Radwege sowie die ergänzende Regulierung des Verkehrs durch eine Maut.</p>	
<p><b>10. Großzügige Neugestaltung des Hauptbahnhof Vorplatzes ohne motorisierten Individualverkehr.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde mit der Begründung einer einladenden, emissionsreduzierten Empfangssituation der Stadt München am Hauptbahnhof ausschließlich positiv bewertet. Bedingungen und Detaillierungen betrafen die ausreichende Größe des Planungsgebiets und ausgleichende Maßnahmen in der näheren Umgebung. Auch Infrastruktur für Fahrradfahrende, wie ein bewachtes, kostengünstiges Fahrradparkhaus und ein Querbahnsteig mit Fahrradparkanlage auf Höhe der Paul-Heyse-Unterführung wurden angeregt.</p>	

### Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden

Die neu genannten Vorschläge zeigen eine deutliche Zustimmung und Überschneidung mit den vorbereiteten Vorschlägen. Die überwiegende Zahl der Ideen zur Neuaufteilung der Räume sind einer gewünschten Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs im Straßenraum zuzuordnen und zielen auf eine bessere Raum- und Aufenthaltsqualität ab. Hierzu zählen folgende Maßnahmenvorschläge: Reduzierung und Umnutzung von Parkplätzen; Gesondert ausgewiesene Fahrspuren für ÖPNV wie BRT beziehungsweise HOV Lanes: Spuren für Expressbusse beziehungsweise hoch besetzte Fahrzeuge; Gesonderte und breite Fahrradwege; Öffnung der Fußgängerzonen für andere verträgliche Verkehrsarten wie Tram, Rad, Kleinbus; gesonderte und breite Fahrradwege; die generelle Erhöhung der Parkgebühren auf Niveau der Parkhäuser. Diese Maßnahmenvorschläge stimmen mit den oben aufgeführten Maßnahmenvorschlägen 5.1.2, 4, 8 und 9 überein. Auch im Sinne einer emissionsfreien Innenstadt sollen Geschwindigkeitsreduktionen die Idee der entlasteten Innenstadt unterstützen. Zudem wurden mehr Grün- und Begegnungsräume im Stadtraum angeregt sowie eine zeitlich und räumlich flexible Raumaufteilung. Erster Vorschlag findet sich in den Maßnahmenvorschlägen 5.1.3 und 7 wieder.

### Conclusio

Der große Wunsch nach Veränderungen im Verkehrssystem kann der Diskussion deutlich entnommen werden. Die Neuaufteilung der Räume erhielt ausdrücklichen Zuspruch der Teilnehmenden, verbunden mit wiederkehrenden Aufforderungen zu mehr Konsequenz und der Ermutigung zu stärkeren Eingriffen. So wurden viele Maßnahmenvorschläge mit Anregungen zu noch strikteren Regelungen und vehementeren Umsetzungen ergänzt. Damit verbunden ist ein hohes Maß an Akzeptanz von Eingriffen, die eine grundlegende Veränderung des Stadtraums herbeiführen.

Forderungen und Zuspruch wurden hauptsächlich zugunsten der Qualität des „sich in der Stadt Bewegens und Aufhaltens“ geäußert. So waren die Aufenthaltsqualität öffentlicher Plätze, die Schaffung von Begegnungs- und Grünräumen sowie von Raum für emissionsfreie Fortbewegung wie Fuß-, Radverkehr und ÖPNV, wiederkehrende Bedürfnisse. Im Zuge dieser Priorität war auch die Verringerung der Dominanz des Autoverkehrs im Stadtraum ein oft genannter Wunsch, der in Verbindung mit zusätzlichen Maßnahmen zur Schaffung von Anreizen/Negativanreizen umgesetzt werden sollte.

Geäußerte Befürchtungen und Anregungen dieses Werkzeug betreffend bezogen sich auf die Sicherung der Zugänglichkeit öffentlicher Räume für alle Nutzergruppen – auch im Sinne eines barrierefreien Raums – und die Sicherung von nichtkommerziellen und kostenfreien Angeboten im Stadtraum.

## 5.2 Nahmobilität & aktive Mobilität

### Definition

**Fuß- und Radverkehr werden gefördert. Das Fuß- und Radwegenetz wird ausgebaut und attraktiv gestaltet. Orte des Aufenthalts werden verbessert und geschaffen. Mehr und verlässliche Abstellanlagen werden erstellt. Eine vollständige Barrierefreiheit, Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für Menschen in allen Lebenslagen wird ermöglicht.**

Kurze und längere Wege in Stadt und Region München sollten verstärkt zu Fuß, mit Fahrrädern, Tretrollern, Skateboards et cetera zurückgelegt werden. Diese kostengünstigen und gesunden Mobilitätsarten stehen prinzipiell allen Alters- und Einkommensgruppen zur Verfügung und erhöhen damit die Teilhabemöglichkeiten genauso wie die Robustheit und Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems. Als ressourcen- und flächeneffiziente Verkehrsarten tragen sie zu allen Zielen der Modellstadt bei. Eine Verbesserung der Nahmobilität und aktiven Mobilität kann mit vergleichsweise geringen Investitionen zeitnah in Gang gesetzt werden, bringt aber folgende Voraussetzungen mit sich: das Werkzeug benötigt eine neue Aufteilung der Räume für geeignete Infrastrukturen ebenso wie Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln und eine geeignete Verkehrssteuerung. Aus eigener Muskelkraft, gegebenenfalls elektrisch unterstützt, in der Stadt komfortabel unterwegs zu sein kann zum weithin sichtbaren Wahrzeichen der Transformation werden.

### Diskussion der Maßnahmenvorschläge

<p><b>1. Radschnellwegenetz mit fünf Radialen und einer Ringverbindung bis 2023, auch bei Wegfall von Parkplätzen. Aktuelles Beispiel einer Radiale ist die Pilotstrecke Odeonsplatz – Ludwigstr./Leopoldstr. – Garching.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde ausschließlich positiv bewertet. Kommentare hierzu widmeten sich gestalterischen Details zur Wegebefestigung, notwendigen Querverbindungen und konkreten Streckenvorschlägen. Hierzu gehört zum Beispiel die breite Gestaltung von Fahrradwegen mit deutlicher Abgrenzung von Bus, Tram und Autoverkehr. Eine Anmerkung stufte die Anzahl von 5 Radialen als noch zu gering ein.</p>	
<p><b>2. Anpassung Verkehrssteuerung an Radverkehr: grüne Welle für Radfahrende und flächendeckendes „Rechtsabbiegen bei Rot“.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt sowohl positive als auch negative Rückmeldungen. Eine positive Bewertung begründete dies mit einem «Belohnungssystem» für Radfahrer. Bedenken betraf die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Radfahrer und wurde mit Verbesserungsvorschlägen wie dem Einrichten von Überholspuren oder der Reduzierung der Zahl der Ampeln ergänzt.</p>	
<p><b>3. Verkürzung der Ampelintervalle (und damit Wartezeiten) im Sinne der Gehenden und Start der Grünphase spätestens 10 Sekunden nach Aufforderung.</b></p> <p>Der vorliegende Maßnahmenvorschlag erhielt ausschließlich zustimmende Worte, die mit Lösungsvorschlägen oder Detaillierungen ergänzt wurden. Dies betraf zum Beispiel die Einrichtung von Counter-Ampeln und die Umsetzung bei allen Anforderungsampeln.</p>	
<p><b>4. Flächendeckendes Netz an bevorrechtigten Fahrradstraßen, die entsprechend gestaltet werden.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde hauptsächlich positiv bewertet und mit Konfliktfreiheit, Sicherheit und steigender Nachfrage begründet. Vor allem im Hinblick auf Kinder und Jugendliche wurde dieser Wunsch geäußert. Bedenken wurde in mangelnder Konsequenz geäußert, sofern diese Strecken auch für alle motorisierten Verkehrsmittel freigegeben seien.</p>	

<p><b>5. Verbesserung der Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten für Fußgänger inkl. Verbesserung der Barrierefreiheit und Sichtbeziehungen.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde ausschließlich positiv bewertet mit dem Argument erhöhter Sicherheit – insbesondere bei Schulwegen. Kommentare hierzu erhielten vorwiegend Ergänzungen zur Gestaltung der Wege, wie gute Markierungen, vor allem in Einbahnstraßen mit gestattetem Rad-Gegenverkehr, Sichtbeziehungen und Unterführungen statt Anforderungsampeln.</p>	
<p><b>6. Einrichtung von mehr Fahrradabstellanlagen auf ehemaligen Stellplätzen des motorisierten Verkehrs, vor allem an Bedarfspunkten und an „Hotspots“ wie Universitäten, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten. Dies soll auch das Verparken der Gehwege durch Fahrräder vermeiden.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt ausdrücklichen Zuspruch. Ergänzt wurde der Vorschlag mit weiteren Ideen zur Umsetzung, zum Beispiel durch den Ankauf von ehem. Gewerbeflächen oder durch die Umwandlung von Parkplätzen in Fahrradstellplätze an Kreuzungen.</p>	
<p><b>7. Umsetzung des Bürgerbegehrens „Altstadtrading“: Zulasten von Spuren für den motorisierten Verkehr wird ein durchgehender Fahrrading um die Altstadt angelegt.</b></p> <p>Dieser Vorschlag erhielt ausschließlich positive Rückmeldungen, begründet mit der verbesserten Querung der Altstadt. Ein ergänzender Vorschlag beinhaltete eine zeitlich flexible Flächenaufteilung.</p>	
<p><b>8. 5 mal 25 Plätze neugestalten: Jedes Jahr wird (5 Jahre lang) in jedem Stadtbezirk ein Platz gemeinsam mit der Bürgerschaft und im Sinne nachhaltiger Mobilität neugestaltet.</b></p> <p>Hier ist anzumerken, dass die Grundidee dieses Maßnahmenvorschlags in der Werkstatt falsch präsentiert wurde: der Vorschlag beinhaltet die Neugestaltung von 25 mal 5 Plätzen pro Stadtgebiet, statt 5 Jahre lang. Dieser Vorschlag erhielt eine geringe Anzahl an Kommentaren, die ausschließlich Zuspruch enthielten. Begründet wurde dies mit einem Gewinn an Platz für Menschen. Der zweite Kommentar verwies auf die große Bedeutung von Beteiligung bei Planung und Umsetzung.</p>	
<p><b>9. Förderung des Fußverkehrs über Bildungsangebote, vor allem für Schul- und Alltagswege. Voraussetzung ist die Nutzungsmischung in den Quartieren.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde positiv beurteilt, wobei die Förderung über attraktive Wegeverbindungen ergänzend genannt wurde. Auch wurde betont, dass vor allem Eltern in ähnliche Bildungsangebote einbezogen werden sollten.</p>	
<p><b>10. Zielgerichtete Verbesserung der Fußinfrastruktur über die Partizipation der Anwohner in den Quartieren.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt ausschließlich positive Rückmeldungen, vor allem begleitet von Detaillierungen zur erwünschten Beschaffenheit der Wege, die zu Barrierefreiheit, Attraktivität und geringer Lärmbelastung beitragen soll. Begründet wurde die Einschätzung vor allem mit den Vorteilen für die Sicherheit von Kindern.</p>	
<p><b>11. Attraktive Gestaltung zentraler Haltestellen und Knotenpunkte. Ziel ist eine hohe Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Komfort in der Nutzung dieser Orte und aller dort angebotenen Verkehrsmittel.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde kaum diskutiert oder kommentiert. Ein Kommentar enthielt detaillierte Wünsche zur Gestaltung als einladende, Ruhe spendende Orte, mit der Aufstellung von Bänken.</p>	

## Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden

Das Thema Radverkehr und die damit verbundene Infrastruktur bestimmten die Diskussionen. So war zunächst die Einrichtung eines durchgängigen, attraktiven und komfortablen Radwegenetzes von der Innenstadt bis in die Region im Fokus. Expressradwege und Brückenverbindungen, wie zum Beispiel eine Fahrrad-Highline steigern die Attraktivität dieses Netzes und machen es im Stadtraum prominent und sichtbar. In diesem Kontext trägt ein einheitliches und gut erkennbares Radwegedesign zur Sicherheit bei und erzeugt einen Wiedererkennungs- und Erlebniswert. Die Grundsätze dieser Vorschläge stimmen den vorangehend vorgestellten Maßnahmenvorschlägen 6.2.1, 4 und 7 zu.

Neben der räumlichen Abdeckung durch ein umfassendes Fahrradwegenetz ist auch die Beschaffenheit und Ausstattung der Fahrradwege von Bedeutung. Sowohl die Breite der Fahrradwege als auch deren Abgrenzung von Räumen anderer Geschwindigkeiten, zum Beispiel als geschützte Radwege (protected bike lanes) oder durch gute Markierungen wurden für eine erhöhte Sicherheit vorgeschlagen. Diese Vorschläge stimmen den oben vorgestellten Maßnahmen 6.2.2 und 4 zu. Die gute Qualität und Instandhaltung der Wege durch regulären Winterdienst sowie durch Befreiung bestehender Strecken von Bodenwellen und Wurzeln und die Absenkung von Bordsteinkanten ermöglichen die Nutzung zu jeder Jahreszeit und verbessern Sicherheit und Raderlebnis. Alternativ zu regelmäßiger Räumung im Winter wurde auch die Überdachung von Radwegen vorgeschlagen. Die Ausstattung der Fahrradverbindungen mit entsprechender Infrastruktur in Form von Service- und Versorgungsstationen – wie Locker, Faltboxen für Fahrräder und Akkuladestationen – Sharing-Infrastruktur oder durch Mobiliar wie Überdachung, Laternen und Bäume erleichtern alltägliche Strecken und steigern den Komfort des Radfahrens. Auch in diesem Sinne sollte der Stadtraum in regelmäßigen Abständen mit sicheren und attraktiven Abstellmöglichkeiten für (Lasten-)Fahrräder ausgestattet sein – Wohngebiete eingeschlossen. Dieser Aspekt stimmt überein mit dem Maßnahmenvorschlag 6.2.6. Eine flexible Nutzung von Rad- und Autospuren sowie die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen für Radfahrer wurden außerdem angeregt.

Fußwege sollen sich durch barrierefreie und sichere Wegeggestaltung und Ampelführung auszeichnen, was den Vorschlägen 6.2.3 und 5 entspricht. Ebenso wie für Radfahrer wurde auch eine Service- und Versorgungsinfrastruktur für Fußgänger angeregt, wie zum Beispiel Kioske mit WC, Trinkbrunnen und Rastmöglichkeiten. In Überschneidung mit den Maßnahmen 6.2.8 und 11 wurde zudem der Wunsch nach attraktiven Begegnungsräumen und auch Bahnhöfen geäußert.

Übergreifend kristallisiert sich der Wunsch nach einem Mentalitätswandel heraus. In diesem Sinne wurden Vorschläge für Informations- und Bildungsmaßnahmen für das Bewusstmachen der Auswirkungen des eigenen Mobilitätsverhaltens gemacht. Dies steht in enger Verbindung mit dem Maßnahmenvorschlag 6.2.9.

## **Conclusio**

Der Fokus auf das Thema Fahrradfahren macht eine klare Priorisierung deutlich. Fast alle fahrradbezogenen Maßnahmen erhielten ausdrückliche Zustimmung. Vereinzelt enthielten Ausnahmen Forderungen nach noch konsequenteren Umsetzungen oder Vorschläge für möglicherweise geeignetere Alternativlösungen. Ideen zur Verbesserung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums erhielten ausschließlich positive Resonanz.

Übergeordnet besteht der Wunsch nach einem attraktiveren und sichereren Erlebnis des Fuß- und Radverkehrs im Stadtraum sowie nach dem Anstoß eines Mentalitätswandels. Explizit gewünschte Anreize und Angebote betrafen die räumliche Abdeckung, zum Beispiel Querverbindungen in und um Altstadt herum oder regionale Verbindungen sowie die Qualität der Fahrradwegeverbindungen. Diese entsprachen häufig den vorbereiteten Vorschlägen.

## 5.3 Räume bepreisen

### Definition

Die Nutzung von öffentlichen Räumen wird für den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr räumlich und zeitlich differenziert bepreist. Damit werden der Verkehrsfluss verbessert, der Parkraumsuchverkehr minimiert, Verkehrsvermeidung und -lenkung unterstützt und Anreize zur Nutzung von Alternativen gesetzt.

Die Effizienzsteigerung im Verkehrssystem, vor allem in der Nutzung der knappen und überlasteten Flächen, kann über die Bepreisung der Flächennutzung unterstützt werden. »Räume bepreisen« hat nur wenige Voraussetzungen in Bezug auf den notwendigen Raum und die Infrastruktur und zeigt gleichzeitig viele positive Effekte. Neben den direkten Beiträgen etwa zur effizienten Raumnutzung und niedrigeren Emissionen unterstützt es viele andere Werkzeuge. Es setzt Anreize zur Verkehrsvermeidung, zur effizienteren Auslastung der Fahrzeuge sowie zur Nutzung neuer digitaler Mobilitätsangebote und aktiver Formen der Mobilität. Liefer- und Wirtschaftsverkehr sowie effiziente und inklusive Verkehrsarten können gezielt priorisiert werden. Die dynamische Steuerung nach Zeiten und Nutzungsintensitäten verteilt die Belastungen und macht sie damit besser handhabbar.

### Diskussion der Maßnahmenvorschläge

<p><b>1. Erhöhung der Bewohnerlizenz von 30 €/Jahr (momentanes gesetzliches Maximum) auf 100 €/Monat. Dafür wären rechtliche Anpassungen nötig. Die eingenommenen Gelder werden zweckgebunden für den Ausbau des ÖV verwendet.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt überwiegend Zuspruch, mit der Begründung, dass das Besetzen öffentlichen Raums durch private Gegenstände kein Grundrecht sei. Zudem wurde die Hoffnung ausgedrückt, dass die Anzahl der privaten PKW abnehme und somit Raum für Umgestaltung freigegeben werde. Allerdings wurden zu diesem Vorschlag auch Bedenken geäußert: Es wurde kontrovers diskutiert, ob und unter welchen Kriterien Anwohner hiervon ausgenommen oder vergünstigt behandelt werden sollten, oder ob diese als Ausgleich für eine Erhöhung andere Vergünstigungen zum Beispiel ein günstigeres MVV-Ticket erhalten könnten.</p>	
<p><b>2. Schrittweise Erhöhung der Parkgebühren von 2,50 € über 5 € auf 10 €/Stunde. Dafür wären rechtliche Anpassungen nötig.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt überwiegend Zuspruch. Positive Rückmeldungen beinhalteten die Begründung, dass München im Vergleich zu anderen europäischen Großstädten diesbezüglich noch zu günstig sei und, dass auch die hierdurch erzielten Einnahmen dem ÖPNV zugutekommen könnten. Bedenken wurden geäußert zur sozialen Gerechtigkeit dieser Maßnahme und zu langen Umsetzungszeiträumen durch das Warten auf gesetzliche Anpassungen.</p>	
<p><b>3. Erhöhung der Parkgebühren von 6€/Tag auf 25€/Tag. Dafür wären rechtliche Anpassungen nötig.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt ausschließlich positive Einschätzungen. Kommentare enthielten Vorschläge zu noch konsequenteren Eingriffen, wie einem Zwang zur Nutzung von P+R-Anlagen und einer noch drastischeren Erhöhung der Tagesgebühren. Auch gab es den Vorschlag, den Erwerb eines MVV-Tickets in diese Gebühren zu integrieren.</p>	
<p><b>4. Ausdehnung der Gebiete des Parkraummanagements auf das gesamte Stadtgebiet.</b></p> <p>Dieser Vorschlag wurde kaum diskutiert, erhielt jedoch in gleichem Maße Zustimmung wie Bedenken. Diese äußerten sich in der Bedingung, zuerst gute Angebote für die alternative Nutzung des ÖPNVs auch in Gebieten am Stadtrand zu schaffen.</p>	
<p><b>5. Bepreisung von Lieferzonen und priorisierten Parkplätzen für Handwerker sowie substantielle Sanktionierung von Falschparken auf diesen.</b></p>	

<p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde überwiegend positiv bewertet, mit den Begründungen Nachfragesteuerung durch Bepreisung/ Sanktionierung und Kostenwahrheit. Geäußert wurde allerdings auch das Bedenken, dass eine Bepreisung dieser ausgewiesenen Flächen die Kosten von Dienstleistungen übermäßig erhöhen würde. Erwidert wurde dies mit dem Argument der Kostenwahrheit und, dass dieser Effekt im Sinne der Transparenz aber erst nachgewiesen werden müsse.</p>	
<p><b>6. Bußgelder für Falschparken substantiell erhöhen, um einen Anreiz zur zweckgemäßen Nutzung der Infrastruktur zu setzen. Falschparken soll kein „Kavaliersdelikt“ mehr sein.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt ausdrücklich positive Resonanz, mit Aufforderungen, ein vergleichsweise hohes Bußgeld, zum Beispiel 60 Euro aufwärts oder mindestens das fünffache der Tagesparkgebühren, anzusetzen. Begründet wurde diese Zustimmung mit der Sicherheit der Fußgänger und anderer Verkehrsteilnehmer.</p>	
<p><b>7. Bepreisung des fließenden Verkehrs je Fahrzeug, abhängig von Größe, Schadstoffausstoß, Energieverbrauch und Auslastung der Straße.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt fast ausschließlich Zustimmung, begründet mit Kostenwahrheit – insbesondere Umweltbelastung, Raum- und Ressourcenverbrauch betreffend – und der Schaffung von Anreizen für den Umstieg. Vorschläge diesbezüglich betrafen eine detaillierte Erfassung und Differenzierung im Hinblick auf Tageszeiten, Strecken, und Fahrzeugauslastung. Als Ausgleich wurde hier die Senkung der KFZ-Steuer diskutiert, um den Anteil der Belastung individuell statt generell zu bepreisen. Ein kritischer Kommentar bezog sich vorwiegend auf die übermäßige Datenerfassung und die Möglichkeit des Ersatzes dieser Maßnahme durch eine autofreie Innenstadt.</p>	
<p><b>8. Maut für Privatfahrzeuge innerhalb des mittleren Rings. Einfache Einfahrt 10€.</b></p> <p>Dieser Vorschlag erhielt überwiegend Zuspruch, der häufig an Bedingungen geknüpft wurde. Diese enthielten unter anderem die Schaffung eines Angebots attraktiver Alternativen im ÖPNV, die soziale Abfederung der Maut in Einzelfällen sowie Ausnahmeregelungen für E-Fahrzeuge und Anwohner. Es wurde mehrfach angeregt, die gewonnenen Einnahmen für den Ausbau des ÖPNV/ nachhaltige Mobilität einzusetzen. Bezug wurde auch zu anderen europäischen Städten als gelungene Beispiele genommen. Bedenken äußerten sich in der Befürchtung des Ausbleibens der verkehrlenkenden Wirkung und des ökologischen Nutzens bei gleichzeitiger sozialer Ungerechtigkeit eines solchen Systems.</p>	

### Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden

In Übereinstimmung mit den Maßnahmenvorschlägen 6.3.3, 4, 7, 5 und 8 wurden eine City Maut, eine hohe Bepreisung von Anlieferzonen und Erhöhung der Parkgebühren, zum Teil auf Niveau der Parkhäuser (6.1.1), einschließlich der Anwohnerparkplätze angeregt. Für die Bepreisung des fließenden Verkehrs wurde die Berücksichtigung der Auslastung des Fahrzeugs vorgeschlagen. Auch das Falschparken sollte deutlich höher bepreist und wie Schwarzfahren geahndet werden.

Ideen zu gesetzlichen Anpassungen umfassten die Änderung der Stellplatzordnung, die Reformierung der KFZ-Steuer sowie die Aufhebung steuerlicher Begünstigungen von Dienstwagen und Diesel. Eingenommene oder eingesparte Gelder sollen in ÖPNV, Radwegenetze und öffentlichen Raum investiert werden.

### Conclusio

Neben überwiegend positiven Kommentaren, wurden auch Bedenken und damit verbundene Bedingungen geäußert. Der Wunsch nach Veränderung richtet sich vor allem an den Versuch, zum Umstieg vom privaten PKW zu motivieren und eine effiziente Raumnutzung herbeizuführen. Zustimmung wurde vor allem unter den Aspekten Kostenwahrheit, Nachfragesteuerung und neue Raumaufteilung erteilt. Auch war eine potenzielle Einnahmengenerierung durch die Bepreisung und damit verbundene Investitionen in ÖPNV, Radverkehr und öffentliche Räume bevorzugtes Argument für Befürwortungen. Anhand der vorliegenden Kommentare kann keine differenzierte Aussage dazu getroffen werden, ob eine dynamische oder eine festgelegte Bepreisung bevorzugt würde.

Besonders präsent war die Sorge um soziale Gerechtigkeit verschiedener Bepreisungsmaßnahmen, denn es wurde betont, dass diese vermehrt sozial schwächere Stadtbewohner benachteiligen könnten. Auch wurde befürchtet, dass die gewünschten Wirkungen wie Verkehrslenkung, Anreiz zum Umstieg und ökologische Entlastung des Stadtraums auszubleiben drohe.

Die Akzeptanz von Maßnahmen war zumeist an das Angebot von geeigneten Alternativen zum motorisierten Individualverkehr geknüpft, zum Beispiel durch eine verbesserte räumliche Abdeckung des ÖPNV und die Vergünstigung der MVV-Tarife. In diesem Zusammenhang stand auch die Forderung nach Ausnahmeregelungen der Bepreisung im Einzelfall - zur sozialen Abfederung, aber auch zugunsten aller Anwohner und der Förderung von E-Mobilität. Außerdem wurden gesetzliche Anpassungen angeregt, die mit einer Priorisierung von ÖV, Rad- und Fußverkehr korrespondieren.

## 5.4 Logistik räumlich & zeitlich organisieren

### Definition

**Ver- und Entsorgung für Wohnen, Handel und Gewerbe werden leise, sauber, zeitlich intelligent und dezentral organisiert. Die negativen Effekte von Logistikeinrichtungen und -verkehren werden weitestgehend reduziert und gleichzeitig die Versorgungssicherheit gesichert und verbessert.**

Die zeitliche und räumliche Neuorganisation einer emissionsarmen Logistik ist ein wesentlicher Hebel, um die Ziele der Modellstadt 2030 zu erreichen. Aufbauend auf positiven Erfahrungen laufender Pilotprojekte, auf neuen Konzepten sowie elektrischen Antrieben soll die Logistik in Stadt und Region München kurz- bis mittelfristig umgebaut werden. Wichtige Voraussetzungen dafür sind die Neuaufteilung und die Bepreisung der Räume sowie eine zeitliche Flexibilisierung. Das Schlüsselwerkzeug trägt wesentlich zu den Zielen einer hohen Raumqualität, einer effizienten Raumaufteilung und minimierten Emissionen bei. Das Verkehrssystem wird für alle Verkehrsteilnehmenden inklusive der an der Logistik Beteiligten sicherer, sauberer, robuster und zuverlässiger.

### Diskussion der Maßnahmenvorschläge

<p><b>1. Einrichtung von barriere- und diskriminierungsfreien Paketstationen beziehungsweise Quartiersläden an allen wichtigen Plätzen und ÖV-Haltestellen. Die Paketstationen sind für alle Zustellunternehmen nutzbar („White Label“).</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde wenig diskutiert, erhielt jedoch Zuspruch. Angeregt wurde eine flexible Nutzung dieser Stationen zum Beispiel als öffentliche Schließfächer für den individuellen Gebrauch.</p>	
<p><b>2. Erhebung einer Gebühr pro Paketlieferung zur Haustür. Diese entfällt bei Abholung in Paketstationen oder Quartiersläden.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt überwiegend positive Kommentare. Genannte Bedingungen waren die ressourcenschonende Feinverteilung der Waren und die faire Entlohnung der Lieferangestellten. Ein kritischer Kommentar beinhaltete den Verbesserungsvorschlag, die Anzahl an Lieferfahrten zu reduzieren durch strikte Aufteilung in Zuständigkeitsbereiche pro Postleitzahl.</p>	
<p><b>3. Einrichtung von Mikrohub in allen Quartieren, von denen aus die Feinverteilung der Pakete mit Lastenrädern erfolgt.</b></p> <p>Teilweise an Bedingungen geknüpft wurde dieser Vorschlag überwiegend positiv bewertet. Eine übergeordnete Strategie und die Möglichkeit der privaten Nutzung der Lastenräder waren Anforderungen, die an ein solches System gestellt wurden. Vorgeschlagen wurde außerdem, Mikrohub an allen Supermärkten einzurichten. Ein kritischer Kommentar bezog sich auf die prekären Arbeitsbedingungen der Lieferangestellten.</p>	

<p><b>4. Genehmigung für große, elektrisch betriebene LKWs zur (leisen) Belieferung nachts und in Tagesrandzeiten an Mikrohubns beziehungsweise Großabnehmer wie Handel und Unternehmen.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt ausschließlich ablehnende Kommentare, begründet mit nächtlicher Ruhestörung, nächtlichen Arbeitszeiten und der Schaffung neuer, nicht effizient ausgelasteter Strukturen.</p>	
<p><b>5. Belieferung privater Haushalte mit Drohnen.</b></p> <p>Der vorliegende Vorschlag wurde fast ausschließlich kritisch bewertet. Unfallgefahr und (Lärm-)Belastung in öffentlichen Räumen, Gefahr der Zweckentfremdung und mangelnde Umsetzbarkeit waren Begründungen für eine Ablehnung. Auch wurde die Befürchtung geäußert, dass diese Option nicht für die breite Masse zur Verfügung stehen werde. Als Alternativvorschlag wurde die Auslieferung mit dem Fahrrad genannt. Ein zustimmender Kommentar stützte sich auf die höhere Preisung des Online-Shoppings.</p>	
<p><b>6. Einrichtung von gebührenpflichtigen Handwerkerparkplätzen und Lieferzonen mit e-Ladesäulen auf bestehenden Parkflächen, priorisierte Nutzung 6-18 Uhr.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde überwiegend positiv bewertet, mit den Begründungen, erhöhte Sicherheit auf den Gehwegen und Erleichterung des Alltags der Handwerker. Ein zustimmender Kommentar äußerte die Kostenfreiheit als Bedingung für Funktionalität, während ein ablehnender Kommentar bemängelte, dass die Kosten für Handwerker schon ohne Parkraumbepreisung teuer genug seien.</p>	
<p><b>7. Ver- und Entsorgung mit elektrischen Fahrzeugen von 5.00 bis 7.00 Uhr und 20.00 bis 22.00 Uhr.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt überwiegend ablehnende Kommentare, begründet mit der Sorge, dass prekäre Arbeitsbedingungen und nächtliche Lärmbelastung entstehen können. Ein Verbesserungsvorschlag war die Zentralisierung der Mikroanlieferung durch einen Dienstleister. Positive Kommentare hingegen bezogen sich auf die geringere Lärmbelastung und die Vermeidung von Stoßzeiten.</p>	

## Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden

In Übereinstimmung mit der Maßnahme 6.4.3 wurde ein verträglicher Lieferverkehr über Mikro-Depots, Quartier-Hubs, entsprechende Güterverteilzentren und Lastenräder angeregt. Ebenso wurden innerstädtische Ladezonen für den Lieferverkehr mit App-gesteuerten Pollern vorgeschlagen oder die Nutzung von Trambahnen für nächtlichen Lastentransport. Mit dem Ziel einer übergreifenden Reduzierung des Lieferverkehrs wurde die Senkung der Attraktivität des Online-Handels angeregt, was zum Beispiel mit der Maßnahme 6.4.2 zu erreichen wäre.

In Ergänzung wurden Vorschläge zur verbesserten Nahversorgung und zur Versorgung mit Einrichtungen im Quartier gemacht. Die Sicherstellung einer umfassenden Nahversorgung bei gleichzeitig minimalem Lieferverkehrsaufkommen soll gefördert werden, zum Beispiel durch Wochenmärkte mit regionalen Produkten und durch lokale Produktion. Die Ausstattung des Quartiers mit Einrichtungen, die einen quartiersbezogenen und lokalen Lebensstil ermöglichen, soll zum Beispiel Office-Hubs, Reparaturstationen, Freizeitangebote und Treffpunktmöglichkeiten einschließen.

## Conclusio

Die Akzeptanz von Veränderungen im Logistikbereich und von innovativen Ansätzen ist grundsätzlich klar vorhanden, wenngleich die Teilnehmenden neuen Technologien kritisch gegenüberstehen. So stieß die Einrichtung von Mikrohubns mit einer Feinverteilung durch Lastenfahräder und von barriere- und diskriminierungsfreien Paketstationen auf Zustimmung. Der Vorschlag der Ver- und Entsorgung mit elektrischen Fahrzeugen frühmorgens und spät abends erhielt sowohl Zustimmung als auch Bedenkensäußerungen. Die Belieferung nachts mit elektrisch betriebenen LKW und die Paketlieferung mit Drohnen wurde fast ausschließlich negativ eingeschätzt. Insbesondere thematisiert wurden nächtliche Lärmbelastung und Arbeitszeiten sowie die Absturzgefahr der Drohnen.

Es scheint eine große Bereitschaft zu bestehen, Einschränkungen des individuellen Verhaltens hinsichtlich Lieferung und Online-Einkauf hinzunehmen. Gleichzeitig wurde die Schaffung von Negativanreizen befürwortet, um dem zunehmenden Lieferverkehr entgegenzuwirken. So stießen die Bepreisung von Lieferungen sowie die Gebührenerhebung für Paketlieferungen und Lieferzonen überwiegend auf Akzeptanz.

Der Wunsch nach einem nachhaltigen Lebensstil mit kurzen Wegen im Quartier ist deutlich abzulesen. Aus diesem Grund sollten Einrichtungen und Infrastruktur lokal so ausgelegt sein, dass es verteilte Subzentren gibt, die sowohl die täglichen Bedarfe als auch die Vereinbarkeit unterschiedlicher Lebens- und auch Arbeitswelten abdecken. In diesem Rahmen soll auch die Förderung von lokaler und regionaler Produktion in die Überlegungen zu Logistik und Versorgung integriert werden.

## 5.5 Multimodale Angebote vernetzen & räumlich verknüpfen

### Definition

Die Förderung und Vielfalt neuer Mobilitätsangebote erhöht die individuellen Wahlmöglichkeiten und fördert den Umstieg auf das jeweils passende Fortbewegungsmittel. Die verschiedenen Verkehrsangebote und Verkehrsträger werden räumlich und zeitlich eng aufeinander abgestimmt. Das Umsteigen ist einfach und attraktiv organisiert, sodass intermodale Wegekettens in Stadt und Region optimiert und rund um die Uhr verfügbar sind. Alle für die Nutzenden nötigen Informationen sind zentral, niederschwellig, diskriminierungsfrei und stets aktuell verfügbar.

Das Schlüsselwerkzeug setzt an der individuell bestmöglichen und situativ passgenauen Kombination der Verkehrsangebote an und wirkt damit positiv auf fast alle Ziele der Modellstadt. Wege können bequemer geplant sowie effizienter, schneller und nachhaltiger zurückgelegt werden. Die Verfügbarkeit attraktiver Alternativen im Verkehrsangebot erhöht die Robustheit und Verlässlichkeit des Verkehrssystems und trägt zur effizienten Raumnutzung genauso bei wie zu minimiertem Ressourcenverbrauch und geringeren Emissionen. Funktionsfähigkeit und Gestaltbarkeit des Lebensalltags werden erhöht und die Teilhabemöglichkeiten gesichert. Das Werkzeug basiert wesentlich auf dem kurz- und mittelfristigen Ausbau der räumlichen, funktionalen und virtuellen Schnittstellen zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten. Dafür müssen diese Verkehrsarten einerseits ausgebaut werden und andererseits mehr Raum für geeignete Infrastrukturen und attraktive Verknüpfungspunkte erhalten.

### Diskussion der Maßnahmenvorschläge

<p><b>1. Ausbau Sharing (Car/Bike/Scooter/...) in der gesamten Stadt</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt überwiegend positive Einschätzungen. Die Abdeckung/Größe des Car-Sharing-Einzugsgebiets wurde diskutiert: das auf die Innenstadt konzentrierte Angebot wurde als nicht ausreichend befunden, sie solle über die Innenstadt hinaus, zumindest Oberbayernweit vorhanden sein. Diese Tatsache schließt viele Nutzergruppen von dem Car-Sharing-Ansatz aus und schränkt die Nutzbarkeit ein. Ein positiver Kommentar äußert die Notwendigkeit der Verknüpfung aller Angebote auf einer Plattform. Ein ablehnender Kommentar betonte, dass Car-Sharing den ÖPNV bedrohe.</p>	
<p><b>2. Einrichtung einer Mobilitätsplattform, über die alle öffentlichen Mobilitätsangebote gebucht und alle aktuellen Informationen eingeholt werden können.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt ausschließlich zustimmende Kommentare, die von Vorschlägen zur Beschaffenheit der Plattform begleitet wurden. Diskriminierungsfreiheit, einfache Bedienbarkeit und Kompatibilität der Software, Barrierefreiheit, Nutzung mit und ohne Smartphone und Tarifklarheit waren genannte Anforderungen.</p>	

<p>2.1 Soll diese Mobilitätsplattform privat oder öffentlich betrieben werden?</p> <p>Bevorzugt wurde der öffentliche Betrieb, da dies die Gefahr des Datenmissbrauchs und der Priorisierung ausgewählter Verkehrsmittel verringern könne.</p>	
<p><b>3. Ausbau eines Systems von ÖV-Hubs an der Grenze zur Region, das alle Verkehrsmittel verbindet: ÖV, P+R, B+R, Sharing, ODM, ...</b></p> <p>Dieser Vorschlag war für die Teilnehmenden (aus dem Stadtgebiet) von geringerem Interesse und erhielt einen positiven Kommentar, mit der Begründung, dass der Autoverkehr aus dem Umland kommend so vom Zentrum ferngehalten werden könne.</p>	●
<p><b>4. Ausbau eines dichten Netzes von Mobilitätsstationen in der gesamten Stadt.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt ausdrückliche Zustimmung. Kommentare boten ausschließlich Vorschläge zur Verteilung in der Gesamtstadt und in Wohngebieten, zur Funktionsmischung in Form von Hubs mit Treffpunkten, Logistikpunkten und Nahversorgung und zur modernen und attraktiven Gestaltung der Mobilitätsstationen an.</p>	●●●●●
<p><b>5. Ausbau von Seilbahnen zur Entlastung hochbelasteter Straßen.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde ausschließlich positiv bewertet, vor allem als schnell realisierbare, relativ kostengünstige Variante zur Vorererschließung und für Lückenschlüsse. In Kommentaren wurden sinnvolle Überführungen thematisiert, wie zum Beispiel Tierpark, Isar, Gewerbegebiete. Es wurde geäußert, dass diese Lösung ausschließlich funktional sei, wenn sie sich nicht nur zu einer Touristenattraktion entwickle.</p>	●●●●●
<p><b>6. Einrichtung von einem Flugtaxi-Hub in jedem Viertel.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt ausschließlich ablehnende Kommentare. Eine häufige Begründung war der eingeschränkte Nutzerkreis durch die hohen Betriebskosten. Außerdem genannt wurden Lärmbelastung, geringe Kapazität der Fahrzeuge sowie das Ausbleiben einer Verkehrsabnahme und Flächeninanspruchnahme sondern lediglich eine Verlagerung des Verkehrs.</p>	●●●●●●●
<p><b>7. Einsatz automatisierter, fahrerloser Fahrzeuge bei Bedarfsverkehren/ODM, Bussen und Trams zur Kostensenkung und zur Verbesserung der Verfügbarkeit.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erfuhr überwiegend positive Rückmeldungen, die häufig an Bedingungen geknüpft waren, wie zum Beispiel die Anwendung auf kurzen, linearen Streckenabschnitten und an Stadtrandgebieten anstelle von viel befahrenen Innenstadtgebieten. Diese Einschätzungen bilden geringes Vertrauen und Skepsis bezüglich dieser technischen Entwicklungen ab. Einen weiteren Aspekt in der Diskussion bildete die "Fahrerlosigkeit": Wurden auf der einen Seite deren Vorteil für ein effizientes und kostengünstiges Verkehrssystem bei Mangel an Fahrzeugführern betont, so stand auf der anderen Seite die Sorge um den Erhalt der Arbeitsplätze von Bus- und Taxifahrern im Vordergrund.</p>	●●●●●●
<p><b>8. Vergabe von Lizenzen für autonomes Fahren an Privathaushalte.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde wenig diskutiert und stieß überwiegend auf Ablehnung. Es wurden potentielle Konflikte mit dem Rad- und Fußverkehr benannt, sowie der ÖPNV als bessere Alternative. Lizenzen sollten nur vergeben werden, wenn eine effiziente Auslastung gewährleistet sei.</p>	●●●

## Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden

Die neuen Maßnahmenvorschläge knüpften überwiegend an die vorangegangenen Maßnahmen an. Der Vorschlag einer autofreien/-armen und emissionsarmen Innenstadt deckt sich mit 6.5.3. In Entsprechung mit Maßnahmenvorschlag 6.5.2 schlugen die Teilnehmenden die Einrichtung einer Mobilitätsplattform vor und sprachen sich für eine niederschwellige Informationszugänglichkeit und die Übersichtlichkeit der ÖPNV Angebote aus.

Die Erhöhung der Kapazität der öffentlichen Verkehrsmittel soll die Verknüpfungsmöglichkeiten unterschiedlicher Verkehrsmittel optimieren. So soll der ÖPNV kompatibler für die Mitnahme von beispielsweise Kinderwagen, Fahrrädern und Lasten werden. Außerdem sollen Fahrradleihstationen mit dem ÖPNV verknüpft werden, um

einen nahtlosen Umstieg zu ermöglichen. Dieser Vorschlag stimmt der Maßnahme 6.5.4 zu. Hierbei sollen auch die Bedürfnisse und Anforderungen unterschiedlicher sozialer Gruppen berücksichtigt werden. Das ergänzende Angebot von Car-Sharing und die Förderung von Mitfahrgelegenheiten auch über das Innenstadtgebiet hinaus sollen die Angebotsbreite erhöhen und zum Umstieg vom MIV motivieren. Dieser Vorschlag findet Entsprechung im Maßnahmenvorschlag 6.5.1. Zudem wurde eine bessere räumliche Verknüpfung angeregt, zum Beispiel durch Gondelverkehre (analog zu Maßnahme 6.5.5), bessere Querverbindungen zum sternförmigen S-Bahnnetz sowie durch die Zusammenführung von Linien.

Neben generellen Wünschen zu Verknüpfung und Funktionalität des ÖPNV gab es auch konkrete technische und operationelle Vorschläge. So wurde angeregt, dass Trambahnen und E-Busse Trassen und Stromabnehmer bei entsprechender Auslegung gemeinsam nutzen könnten. Ebenso soll vermehrt Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Institutionen eingerichtet werden, um nicht nur auf den individuellen Mentalitätswandel zu setzen.

## Conclusio

Es besteht ein ausdrücklicher Wunsch nach Veränderung im Hinblick auf die Organisation und Bewältigung der alltäglichen Strecken in einer autoarmen beziehungsweise -freien Stadt. Ein deutlicher Fokus liegt hier auf Funktionalität, Komfort und schneller Erfassbarkeit der verfügbaren Verkehrsmittel und der Verknüpfungen mit dem ÖPNV. Ein dichtes und zuverlässiges ÖPNV-Netz, Verknüpfungsangebote, wie Mobilitätsstationen oder die Fahrradmitnahme im ÖPNV, und eine (digital zugängliche) Mobilitätsplattform mit Tarifklarheit sind Hauptanreize für die Nutzung des ÖPNV. In Ergänzung soll bei effizienter Auslastung zudem auf Sharing-Angebote und Mitfahrgelegenheiten gesetzt werden. Außerdem sollen nicht nur Bürger und Bürgerinnen, sondern auch Institutionen und Firmen in Bildungsmaßnahmen und Mobilitätsmanagementprogramme eingebunden werden.

Die Akzeptanz neuer Technologien und neuer Ansätze der Verkehrsführung besteht grundsätzlich, jedoch mit Einschränkungen. Während der Einsatz automatisierter, fahrerloser Fahrzeuge bei Bedarfsverkehren oder On-Demand-Mobilität (ODM) überwiegend positiv aufgenommen wurde, stieß die Einrichtung von Flugtaxi-Hubs deutlich und die Vergabe von Lizenzen für autonomes Fahren an Privathaushalte überwiegend auf Ablehnung.

## 5.6 ÖV mit erster & letzter Meile

### Definition

**Der öffentliche Personennahverkehr wird ausgebaut, attraktiver gestaltet und kann problemlos mit anderen Verkehrsarten kombiniert werden. Die gesamte Stadt und Region München ist mit dem öffentlichen Verkehr rund um die Uhr von der ersten bis zur letzten Meile verlässlich und komfortabel erreichbar.**

Damit der ÖV zu einem solchen umfassenden, attraktiven Rückgrat wird, das zu allen Zielen der Modellstadt beiträgt, ist er in voller räumlicher und zeitlicher Abdeckung in Stadt und Region München weiterzuentwickeln. Das Werkzeug wirkt vor allem langfristig und ist mit hohen Investitionskosten und vielen Voraussetzungen verbunden. Die saubere, sichere, verlässliche, effiziente und bezahlbare Verkehrsform für viele benötigt insbesondere anfangs viele Ressourcen und ist stark von der Neuaufteilung der Räume abhängig. Gerade deshalb gilt es, in Planung, Finanzierung und Umsetzung sehr zielgerichtet und rasch zu handeln, um die Früchte der gemeinsamen Anstrengungen rechtzeitig zu ernten.

## Diskussion der Maßnahmenvorschläge

<p><b>1. Verlängerung S- und U-Bahnen</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt ausschließlich Zustimmung, allerdings häufig mit Nennung von Bedingungen oder Alternativvorschlägen. Thematisiert wurde zum Beispiel die zu geringe Kapazität der S-Bahnen. Angeregt wurde die mit relativ geringem Aufwand verbundene Verknüpfung bereits existierender Linien und der Ausbau von Tangenten. Außerdem wurde geäußert, dass dies nur dort umgesetzt werden sollte, wo notwendig – der geplante Streckenabschnitt der U9 gehöre nicht dazu. Ebenfalls vorgeschlagen wurde ein 24-Stunden-Betrieb der S- und U-Bahnen.</p>	
<p><b>2. Neue Tramlinien in der Innenstadt bauen</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde überwiegend positiv bewertet und durch weitere Vorschläge ergänzt. Besonders die Ausweitung der Tramverbindungen über die Innenstadtgebiete hinaus, zum Beispiel als Stadtumlandbahnen und Tangenten wurde hier genannt. Auch der Ersatz von Metrobussen und U-Bahnen durch Tramlinien wurde wiederholt vorgeschlagen. Ablehnende Kommentare führten (Express-)Busse als bessere Alternative zu Tramverbindungen an.</p>	
<p><b>3. Elektrifizierung Bussystem</b></p> <p>Dieser Vorschlag erhielt geringe, jedoch positive Rückmeldung. Ein erweiternder Kommentar plädierte für eine eigene, flexible E-Busspur.</p>	
<p><b>4. Taktverdichtung, Kapazitätserhöhung und Beschleunigung der bestehenden Bus- und Tramlinien durch Einrichtung eigener Spuren, konsequente Bevorrechtigung an Kreuzungen und Einsatz von mehr und größeren Fahrzeugen.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde ausschließlich positiv bewertet. Kommentare betonten die Zustimmung zu diesen Maßnahmen vor allem zu Stoßzeiten und auf besonders stark ausgelasteten Strecken. Außerdem wurden die Ausweitung dieser Maßnahmen auf S-Bahnen sowie die Vergünstigung von ÖPNV-Tarifen vorgeschlagen.</p> <p><i>4.1 Welchen Takt wünschen Sie sich bei verschiedenen Verkehrsmitteln?</i></p> <p>Es wurde eine starke Taktverdichtung – insbesondere zu Stoßzeiten – angeregt.</p>	
<p><b>5. Einrichtung neuer Expressbuslinien auf eigenen, priorisierten Spuren.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt überwiegend zustimmende Kommentare, mit der Begründung, dass dieser die Nutzung des öffentlichen Raums optimiere, schnell und einfach umsetzbar sei und dass die Schnelligkeit der Verbindungen zum Umstieg motiviert. Vorschläge enthielten die Ausweitung der Maßnahme auf Verbindungen zwischen Städten, zum Beispiel Ingolstadt und Regensburg, und die Begleitung durch Öffentlichkeitsarbeit, die Bewusstsein für die Vorzüge des ÖPNV schafft. Es gab Rückfragen zur Erreichbarkeit der Stationen und zum Takt der Busse.</p>	
<p><b>6. Einrichtung flexibler Quartiersbusse als Zubringer zum nächsten ÖV-Knotenpunkt.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt vorwiegend Zuspruch oder wurde unter bestimmten Anforderungen akzeptiert. Als Begründung wurde genannt, dass dieses Angebot der mangelnden Erreichbarkeit des ÖV entgegenwirken könnte und somit dessen Nutzungsmöglichkeiten erhöht – vor allem im Hinblick auf Personen mit eingeschränkter Mobilität. Als Bedingungen für eine Annahme wurden ein enger Takt und Erschwinglichkeit genannt.</p>	
<p><b>7. Einrichtung Bedarfsverkehre/ On-Demand-Mobilität (ODM) wie beispielsweise MVG-Isar-Tiger für erste und letzte Meile in der gesamten Stadt. Das Ziel ist, zu jeder Uhrzeit ohne eigenes Auto die gesamte Stadt erreichen zu können.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag erhielt ausschließlich positive Rückmeldungen, vor allem aufgrund des Service bis zur Haustür und des verbesserten Angebots nachts. Kommentare beinhalteten vor allem die Bedingungen Barrierefreiheit und Erschwinglichkeit. Ergänzend wurde die digitale Buchung vorgeschlagen.</p>	
<p><b>8. Integration der Bedarfsverkehre/ODM in den Preis des ÖV-Tickets.</b></p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag wurde nicht diskutiert.</p>	

## **Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden**

Qualität, Zugänglichkeit und räumliche Abdeckung des ÖPNV bestimmten das Thema. Entsprechend dem Maßnahmenvorschlag 6.6.4 gehörten enge Takte und Zuverlässigkeit des ÖPNV zu den Hauptanliegen. Außerdem umfassten klare Forderungen die Preisreduzierung der ÖPNV-Angebote sowie die Schaffung von Tarifklarheit. Zur Sicherstellung von Barrierefreiheit sollten die Anlagen und Fahrzeuge des ÖV auf unterschiedliche Nutzungsansprüche ausgerichtet werden, zum Beispiel durch die Bereitstellung von Behindertenstellplätzen an den Aufzügen der Stammstrecke und durch geeignete Plattformen für betreute Mobilität.

Die Einrichtung eines dichten Bahnnetzes mit Anbindung an die Region sollte eine umfassende räumliche Abdeckung durch den ÖPNV enthalten. Wünsche nach Ringverbindungen in und um München, Tangenten und Linienkreuzungen mit Umsteigemöglichkeiten entsprachen den Maßnahmenvorschlägen 6.6.1 und 2. Darüber hinaus wurden beschleunigte Planverfahren für Streckenentwicklungen angeregt. Auch E-Kleinstfahrzeuge in allen Varianten sollen ergänzend gefördert werden und Anlagen zur Energiegewinnung für CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität in den Stadtraum integriert werden.

## **Conclusio**

Es besteht ein ausdrücklicher Wunsch nach verbesserter räumlicher, zeitlicher und finanzieller ÖPNV-Verfügbarkeit. Sowohl die Beurteilungen der Maßnahmenvorschläge als auch die individuellen Vorschläge der Teilnehmenden machen diese Priorisierung deutlich. Zur Verkürzung der Transferzeit des ÖV sollen die Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenverkehr, verbesserte Umsteigemöglichkeiten an Linienkreuzungen sowie Querverbindungen und Tangenten etabliert werden. Zudem soll die Barrierefreiheit aller Anlagen und Fahrzeuge des ÖPNV sichergestellt werden. Die Preisreduzierung und eine Tarifklarheit des ÖPNV werden als bedeutende Anreize für dessen Nutzung gesehen. Auch die Überbrückung der Distanz zwischen Haustür und ÖPNV Anbindung wurde angeregt, weshalb zum Beispiel die Einrichtung von Bedarfsverkehren und von flexiblen Quartiersbussen auf Zustimmung stieß. Außerdem wurden beschleunigte Planverfahren und Maßnahmenumsetzungen angeregt.

## 6 Quervergleich

Mit den Maßnahmenvorschlägen wurden gezielt daran geknüpfte Begründungen und Bedingungen abgefragt. Die Analyse dieser zeichnet ein Stimmungsbild zu möglichen Entwicklungspfaden und ermöglicht die Kartierung der Zusammenhänge zwischen den Werkzeugen und Maßnahmen aus Sicht der Teilnehmenden. Außerdem werden Voraussetzungen für die Akzeptanz von Veränderungen betrachtet.

Im Folgenden werden die verschiedenartigen Beziehungen zwischen den sechs Werkzeugen aufgezeigt – jeweils in der Betrachtung der Rolle anderer Werkzeuge für ein Werkzeug. Da der Fokus auf der Perspektive der Teilnehmenden liegt, werden ausschließlich im Rahmen der Mobilitäts-Werkstatt geäußerte Aspekte einbezogen. Die dargestellten Querbeziehungen der Werkzeuge sind deshalb nicht abschließend – aus fachlicher Perspektive lassen sich weitere und teilweise abweichende Querbeziehungen erkennen. Die Darstellung der Querbeziehungen (Abb. 11) bildet die Argumente der Teilnehmenden ab.

Jedes Werkzeug wird als von seiner wirkenden und von seiner empfangenden Seite betrachtet. Dabei unterscheiden wir **direkte Verstärkung**, **indirekte Unterstützung** und **Voraussetzungen** zum Einsatz. Die **Bedingungen für die Akzeptanz** betreffen jeweils nur das Werkzeug selbst ohne Wechselwirkungen mit anderen.

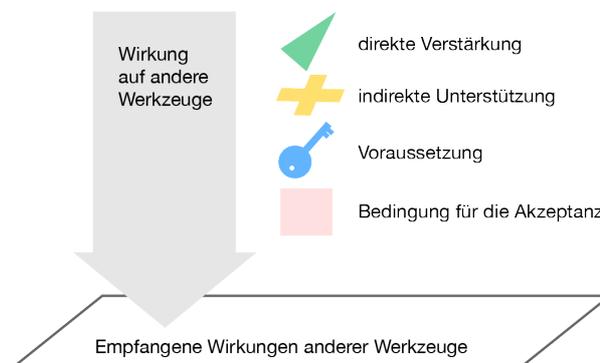


Abb. 10: Beziehungen zwischen den Werkzeugen (Grundlage für die tabellarische Darstellung)

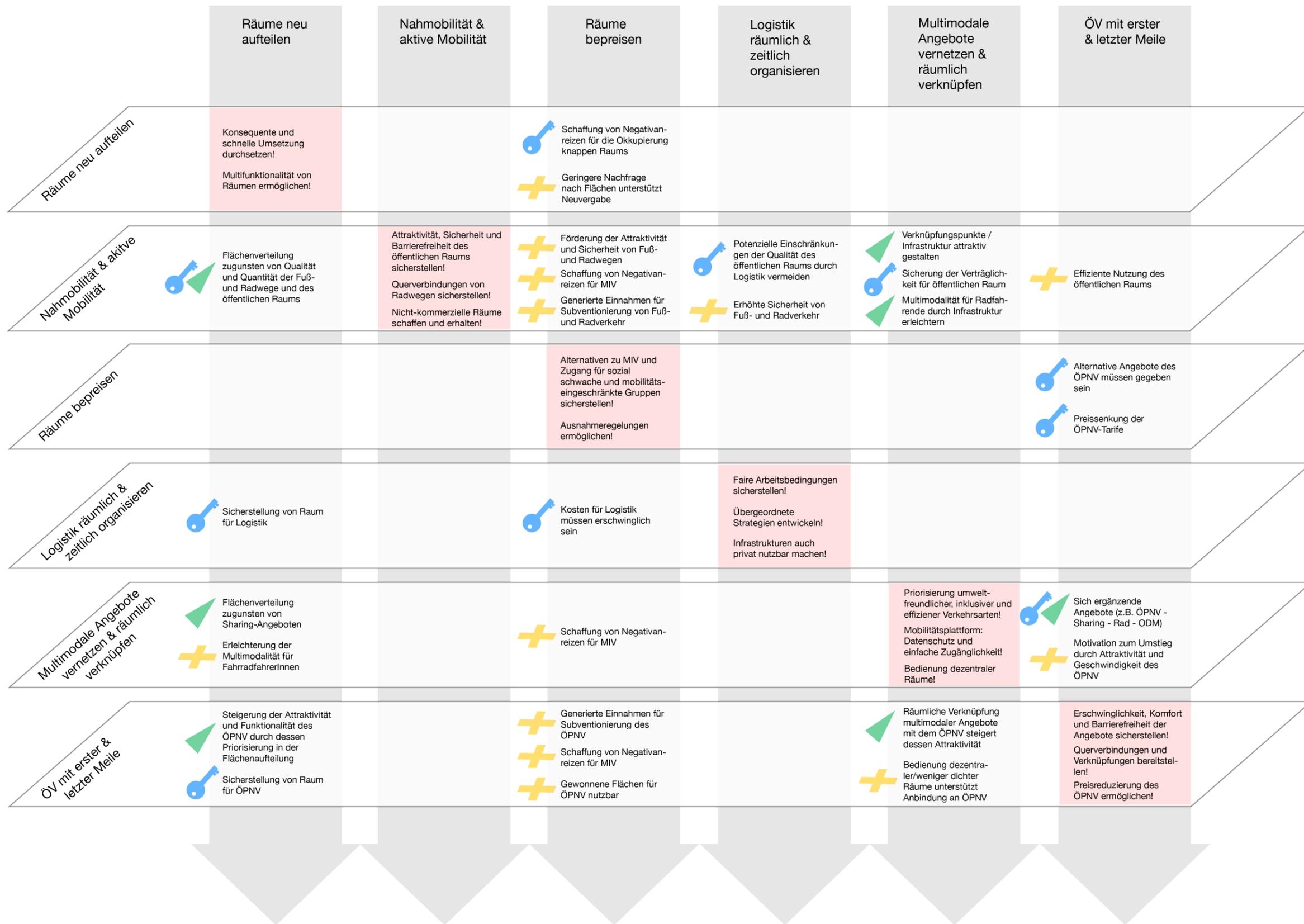
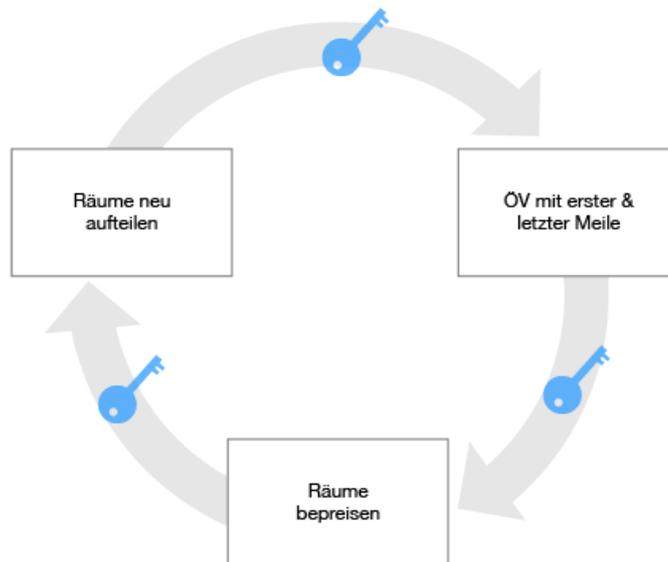


Abb. 11: Querbeziehungen zwischen den Schlüsselwerkzeugen nach Einschätzung der Teilnehmenden

Das Werkzeug „Nahmobilität und aktive Mobilität“ stellt sich aus Sicht der Teilnehmenden als das am stärksten „empfangende“ Werkzeug dar. Es hängt ursächlich von „Räume neu aufteilen“ ab und wird darüber hinaus von allen anderen Werkzeugen unterstützt. Seine aus planerischer Sicht durchaus vorhandenen Wirkungen auf andere Werkzeuge wurden nicht benannt. Im Gegensatz hierzu ist „Räume neu aufteilen“ ein rein auf andere, oft im Sinne einer Voraussetzung, wirkendes Werkzeug. Seine einzige Voraussetzung und indirekte Unterstützung wird in „Räume bepreisen“ gesehen. Dieses ist ebenfalls ein vorrangig auf andere wirkendes Werkzeug bei gleichzeitig kleiner Empfängerrolle. Diese wird nur in der Voraussetzung attraktiver und leistbarer ÖV-Angebote gesehen.

Zwischen „Nahmobilität & aktive Mobilität“, „ÖV mit erster & letzter Meile“ sowie „Multimodale Angebote vernetzten & räumlich verknüpfen“ werden zahlreiche wechselseitig positive Effekte gesehen. „Logistik zeitlich & räumlich organisieren“ interagiert wiederum am wenigsten mit anderen Werkzeugen, wiewohl sein Einsatz zahlreiche positive Effekte auf das Gesamtsystem hätte.

Mithilfe obiger Darstellung lassen sich auch Abhängigkeitskreisläufe zwischen mehreren Werkzeugen ablesen. Beispielsweise entsteht dieser im Dreieck der Werkzeuge „Räume neu aufteilen“, „ÖV mit erster & letzter Meile“ sowie „Räume bepreisen“. Diese bilden jeweils die Voraussetzung für das nächste Werkzeug: Die Neuaufteilung von Räumen wird der Entwicklung eines leistungsfähigen ÖV vorausgesetzt. Leistbare und attraktive ÖV-Alternativen zum MIV werden wiederum als Voraussetzung für die Bepreisung von Räumen benannt, welche wiederum als notwendig für die Neuaufteilung von Räumen zugunsten des ÖV sowie des Fuß- und Radverkehrs gesehen wird.



**Abb. 12:** Ausgewählte Querbeziehungen zwischen den Werkzeugen „Räume neu aufteilen“, „ÖV mit erster & letzter Meile“ und „Räume bepreisen“

Schon dieses eine Beispiel verdeutlicht die Komplexität der Transformation im Mobilitätssystem. Viele Maßnahmen hängen von anderen ab, bedingen sich und führen somit nur als abgestimmte Maßnahmenpakete zum Ziel. Darüber hinaus ließen sich hier noch zeitliche Abhängigkeiten betrachten.

## Übergeordnete Interpretation

Die Analyse der Diskussionen und Anregungen lässt sich in drei übergeordnete Leitlinien zusammenfassen:

**Mobilität für München 2030 ist vielfältig & inklusiv:** München ist vielfältig, und zwar immer mehr. Das liegt nicht nur am soziodemographischen Wandel, also mehr älteren Menschen, und an der Zuwanderung aus Deutschland, Europa und der Welt. Auch die Lebensstile und Familienformen werden bunter. Gleichzeitig entwickeln sich immer mehr neue Formen der Fortbewegung – Lastenräder, Fahrradanhänger, eScooter, eRoller, Skateboards, Trikes, Pods, Segways et cetera – und damit verbunden auch neue Geschäftsmodelle und Organisationsformen – Sharing Mobility von öffentlichen und privaten Betreibern, Shuttles und Mitfahrgelegenheiten, in der Wohngenossenschaft geteilte Autos et cetera. Diesen Entwicklungen gilt es, aktiv zu begegnen und Mobilität als Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe zu gestalten. 2030 soll ein harmonisches Miteinander zwischen den verschiedenen Fortbewegungsarten herrschen. Menschen mit Behinderung oder geringen Einkommen finden leistbare und auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Verkehrsangebote, Infrastrukturen und öffentliche Räume vor. Aber auch die Straßen sind neben ihrer Funktion als Verkehrsraum Orte eines bunten Lebens.

**Mobilität für München 2030 ist verlässlich & vernetzt:** Das Verkehrsnetz hat 2030 mehr Knotenpunkte und bessere Umsteigemöglichkeiten. Neben den attraktiver und verlässlicher gewordenen Radialen zeigen sich neue tangentielle Verbindungen. Damit ist das Verkehrssystem insgesamt robuster und lässt mehr direkte Wegeverbindungen in der Region zu. Das öffentliche Verkehrssystem deckt die gesamte Region ab.

**Mobilität für München 2030 ist freudvoll & ökologisch:** 2030 macht Mobilität Spaß! Sie ist kein notwendiges Übel mehr, sondern Teil eines gelungenen Alltags. Alle Verkehrsmittel und Infrastrukturen erfüllen nicht nur ihren Zweck, sondern sind komfortabel und einladend gestaltet. Auf den Straßen und Plätzen ist man zu Fuß oder auf dem Rad angenehm unterwegs. Die hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume lässt sich beim Verweilen und in Bewegung erleben. Das viele Grün sorgt für eine gute Luft, ein gutes Stadtklima aber auch eine höhere Biodiversität in der Stadt. Verkehr und Logistik sind außerdem weitgehend emissionsfrei organisiert. So sind erlebbare Raumqualität und verantwortungsvolle Nachhaltigkeit verbunden.

## 7 Reflexion & Ausblick

Die Mobilitäts-Werkstatt zeichnete sich durch eine konstruktive und fundierte Arbeitsatmosphäre aus. Dies lag vor allem am großen Interesse und Engagement der Teilnehmenden über die verschiedenen Etappen der Veranstaltung hinweg. Die Fülle und Tiefe der Rückmeldungen, Hinweise und Ideen verdeutlicht dies. Dabei zeigten sich die Inhalte der Modellstadt München 2030 als geeignete Grundlage für eine intensive Diskussion. In Summe wurden diese kaum in ihrer Grundidee kritisiert, sondern vielmehr ergänzt und differenziert weitergedacht. Die Modellstadt München 2030 konnte so validiert und auf breitere Beine gestellt werden. Ein offeneres Vorgehen hätte gegebenenfalls noch andere Aussagen generiert, aber keine derart elaborierte und differenzierte Diskussion stimuliert.

Wie eingangs beschrieben dominierten im Mix der Teilnehmenden eher Vertreterinnen und Vertreter von Institutionen sowie Interessierte über freie Anmeldung. Viele Hinweise gehen sicherlich auf diese Akteure zurück, die bereits länger zum Thema Mobilität in München aktiv sind und diskutieren. Die weniger häufig vertretenen, zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger äußerten sich im Plenum nur vereinzelt, hatten in den beiden dezentralen, anonymen Open Spaces aber viele Gelegenheiten, ihre Meinung kundzutun. In diesem Sinne wird etwa die Abwesenheit einschränkender Kommentare bei stark eingreifenden Vorschlägen als Aufforderung zu einem mutigen verkehrspolitischen Handeln verstanden. Bei weiteren Beteiligungsformaten sollten die beiden erstgenannten Gruppen nicht weniger, aber die zufällig ausgewählten Teilnehmenden stärker und gezielter in die Diskussion eingebunden werden.



Abb. 13: © Evisco/ LHM

Das Ziel eines fundierten inhaltlichen Schritts in der Münchner Debatte um die Neugestaltung der Mobilität wurde mit der Mobilitäts-Werkstatt erreicht. Die Ergebnisse sind kein repräsentatives Meinungsbild der Bürgerschaft, sollten in ihrer Argumentation aber fachlich und politisch ernst genommen werden.

Die Mobilitäts-Werkstatt hatte einen bewusst breiten Mix an Teilnehmenden mit ganz unterschiedlichen Stufen fachlichen Vorwissens und einem breiten inhaltlichen und räumlichen Fokus von der Stadt bis in die Region. Für die Weiterführung des Dialogs sollte der in der Modellstadt München 2030 entwickelte integrierte Ansatz weiterverfolgt werden. Ein stärker räumlicher und auch thematischer Fokus könnte dabei jedoch hilfreich sein. Dies könnte einerseits über die Setzung verschiedener thematischer Schwerpunkte passieren: zur Einführung neuer multimodaler Angebote, zur Infrastruktur für den Radverkehr, zum Ausbau der verschiedenen Sparten des ÖV oder der Implementierung eines Bepreisungssystems. Andererseits treffen sich alle Themen auf verschiedene Art in verschiedenen räumlichen Situationen – von der Altstadt bis zum Stadtrand.

Wenn konkrete Maßnahmen in konkreten Räumen diskutiert werden, die die Menschen direkt betreffen, ist mit kontroverseren Diskussionen als in der Mobilitätswerkstatt zu rechnen, aber auch mit einem höheren Beteiligungsinteresse. Auf der Ebene verschiedener Stadtteile und Quartiere sollte daher gezielt der Ansatz weiterverfolgt werden, mit nach dem Zufallsprinzip eingeladenen Bürgerinnen und Bürgern zu arbeiten. Verschiedene Altersstufen, soziale Gruppen und Meinungen zur Zukunft der Mobilität ins Gespräch zu bringen ist eine herausfordernde, aber lohnende und notwendige demokratische Aufgabe

# Mobilität für München 2030

Das Visionbild der **Modellstadt München 2030**  
- weitergezeichnet in der Mobilitäts-Werkstatt

ist vielfältig & inklusiv  
ist verlässlich & vernetzt  
ist freudvoll & ökologisch

## Zentrum vor Ort

Attraktive, verkehrsberuhigtes Zentren mit starker Nahversorgung, sozio-kulturellen Angeboten und verknüpften Mobilitätsoptionen · Lebensmittelpunkt mit Aufenthaltsqualität · Aktivitäten, Austausch und Begegnung vor Ort · Logistik sanft integriert und gestaltet · alternative Mobilitätsangebote im Quartier · kurze Wege

## Landschaft erfahren

Zugänglichkeit der Landschaft · Kultur des Unterwegsseins · gesund und ästhetisch · Pendeln und Freizeit verbinden · schnelle und langsame Wege · barrierefrei und nicht-kommerziell · Erholames Bewegten und Verweilen · Erleichterung der Multimodalität

## Tangente erleben

Perlenkette der Stadtlandschaft · Querverflechtung der Lebensräume · Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit · Bezug zur Landschaft · München auch ohne Zentrum erleben · direkte Verbindungen in der Region · Umstiege leicht gemacht

## Versorgtes Quartier

Angenehme Nähe von Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Gewerbe und Handel · intelligente, leise und saubere Ver- und Entsorgung · stadtverträgliche Logistik · lebenswerte, autoarme, zur Begegnung einladende Stadträume · gute Anbindung an das öffentliche Verkehrssystem und vielfältige Mobilitätsangebote

## Flexible Nahmobilität

Herausforderung erste und letzte Meile lösen · Erreichbarkeit mit flexiblen, innovativen Mobilitätsangeboten immer und überall · gute Anbindung aller Räume an hochrangige Netze · Feinverteilung als Anfang und Ende einer intermodalen, effizienten und bequemen Wegekette · attraktiver Fuß- und Radverkehr · Respekt und Rücksicht

## Mobilitätsplattform

Differenzierte, vielfältige Mobilitätsoptionen verbinden, zugänglicher machen und tariflich verknüpfen · einfache Zugänglichkeit, Information und Orientierung · einheitliche, attraktive und vernetzte Angebote · günstige Tarife · starke digitale und analoge Schnittstellen zwischen Mobilitätsoptionen

## Tor zur Stadtregion

Ort und Region verbinden · Knotenpunkte der überregionalen Anbindung als Visitenkarten nachhaltiger Mobilität · niederschwellige Informationen und einfacher Umstieg · herausragende Nahmobilität und attraktive öffentliche Räume Bahnhöfe, die sich sehen lassen · mit effizienten und flexiblen Mobilitätsoptionen vorbildlich ankommen · klare und sichere Orientierung

## Boulevard Innenstadt

Attraktiver und grüner öffentlicher Raum · Adresse Münchner Lebensqualität · flanieren und begegnen · respektvolles Miteinander verschiedener Nutzungen und Fortbewegungsarten · vielfältiger und ökologischer, diskriminierungs- und barrierefreier Lebensraum statt Verkehrsraum