

# MODELSTADT 2030

LEBENSÄRÄUME  
GESTALTEN

WEGE ZU ENDE  
DENKEN

STADTREGION  
VERNETZEN

DIALOG STARTEN



INZELL  
INITIATIVE

Wir haben uns auf den Weg gemacht, die wachsende Stadt und Region München gemeinsam und aktiv mitzugestalten. Um den Herausforderungen und Potenzialen für Lebens- und Mobilitätsqualität gerecht zu werden, wollen wir heute ...

4	Methodik
6	<b>Vision</b>
18	Ziele
22	<b>Werkzeuge</b>
34	Ausblick



Landeshauptstadt  
München

**BMW  
GROUP**



München und  
Oberbayern



**SIEMENS**  
*Ingenuity for life*



**unternehmertum**  
Center for Innovation and Business Creation at TUM

München 2030 – eine Stadt und Region mit höchster Lebens- und Mobilitätsqualität. Kein Stau, keine Parkplatzsuche, kein Gedränge im öffentlichen Verkehr, gute Luft, Bewegungsfreiheit zu Fuß und am Rad, eine gemütliche Sitzgelegenheit an jeder Ecke, ...

Stetig leben und arbeiten hier mehr Menschen, das spüren wir auch im Verkehrssystem. Es verliert laufend an Performance. Die Unzufriedenheit steigt allen bisherigen Anstrengungen zum Trotz. Die Wachstumsperspektive von Stadt und Region macht notwendige Veränderungen täglich drängender und dringender. Zugleich bieten neue Technologien und sich ändernde Bedürfnisse Gestaltungsmöglichkeiten, die genutzt werden wollen: Mobilität ist Schlüsselfrage eines lebenswerten, wirtschaftlich erfolgreichen und attraktiven Münchens.

Wie lassen sich Lebens- und Mobilitätsqualität fundamental verbessern? Wie sieht ein gemeinsames positives Zielbild für Stadt und Region München aus? In welche Richtung und mit welchen Werkzeugen kann ein Wandel aktiv gestaltet werden?

Wir, die Projektgruppe der Modellstadt 2030, haben unser Wissen, unsere Erfahrungen und unsere unterschiedlichen Perspektiven zusammengebracht. Wir wollen gemeinsam mit anderen Akteuren einen ambitionierten Prozess starten, auf den wir stolz sein werden. Hin zu einer Mobilität, die für alle funktioniert, die sich gut anfühlt und international vorzeigbar ist. Die Potenziale sind größer als die Herausforderungen – davon erzählt die vorliegende Broschüre.

die Partner der Modellstadt 2030

ein Projekt der  **INZELL  
INITIATIVE**

## Vision

Diese Qualitäten werden erlebbar sein!

## Ziele

Daran wollen wir uns messen lassen!

## Werkzeuge

Diese wirksamen Hebel wollen wir nutzen!

Die Inzell Initiative hat im Frühjahr 2018 einen gemeinsamen Arbeitsprozess begonnen. In drei ganztägigen Workshops haben 35 Expertinnen und Experten Vision, Ziele und Werkzeuge der Modellstadt 2030 für Mobilität entwickelt. In diesem Prozess ist das Fundament für unsere weitere Zusammenarbeit entstanden. Dieses ist zugleich Ausgangspunkt für den Dialog und die Weiterentwicklung mit Politik, Bürgerschaft, Institutionen und Unternehmen.

Die **Vision** zeigt die Qualitäten, die in Stadt und Region München bis zum Jahr 2030 für die Menschen erlebbar sein sollen. Lebens- und Mobilitätsqualität gehen dabei Hand in Hand!

Die **Ziele** benennen die positiven Wirkungen, die mit den gemeinsamen Aktivitäten und Maßnahmen im Rahmen der Modellstadt 2030 erreicht werden sollen.

Die **Werkzeuge** umfassen die wirksamen Hebel, die zum Erreichen der Ziele beitragen. Diese sollen im nächsten Schritt in konkrete Maßnahmen bis zum Jahr 2030 übersetzt werden. Sechs Schlüsselwerkzeuge führen uns auf den Weg zur lebenswerten Stadt und Region München!

# Vision

Die Vision Modellstadt 2030 folgt **3 Leitthemen** <sup>7</sup> und einem vernetzten **Handlungsansatz**.

Diese werden in **8 Zukunftsgeschichten** für verschiedene Räume, Nutzungen und Bedürfnisse konkretisiert. Die Vision zeigt, welche **Qualitäten** 2030 erlebbar sein sollen.

## Lebensräume gestalten

München bietet im Jahr 2030 auf gleicher Stadtfläche ein Mehr an sozial und ökologisch qualitätsvollen, nutzbaren und ästhetisch ansprechenden öffentlichen Räumen. Diese schaffen neue Angebote, um zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem öffentlichen Verkehr mobil zu sein sowie Platz für Begegnung und Freizeit. Unterwegssein ist keine Last, sondern auch im Alltag Teil der Lebensqualität. Münchnerinnen und Münchner jeden Alters sind umfassend, sicher und mit individuellen Wahlmöglichkeiten mobil. Logistik und Versorgung sind leise, sauber und intelligent organisiert.

## Wege zu Ende denken

In der Stadt und Region München bestehen nahtlose, intermodale Mobilitätsangebote von Tür zu Tür. Die Wegeketten haben über verschiedene Verkehrsträger hinweg eine hohe Qualität und werden gerne zurückgelegt. Ein starker ÖPNV als Rückgrat gemeinsam mit der Möglichkeit, flexible Mobilitätsangebote passgenau zu kombinieren, ist für viele die bessere Wahl: »Teilen und Nutzen statt Besitzen« hat viel in Bewegung gebracht und die Mobilität aller verbessert. Politik und Institutionen, Unternehmen und Bürgerschaft haben die wesentlichen Schritte der Modellstadt 2030 gemeinsam getragen, umgesetzt und teilen den Stolz auf das Erreichte.

## Stadtregion vernetzen

Die starken Ortsteile und Stadtteilzentren der Stadt und Region München sind im Jahr 2030 in viele Richtungen vernetzt. Zuverlässige und schnelle Verbindungen im öffentlichen Verkehr und Radverkehr verknüpfen Siedlungen und Landschaft attraktiv – so beginnt Erholung schon vor der Tür. Intermodale und bezahlbare Mobilitätsangebote werden über eine zentrale Mobilitätsplattform gebündelt und sind niederschwellig und einfach nutzbar. Die vertiefte und vertrauensvolle Zusammenarbeit in der Region hat die gemeinsamen Lösungen der Modellstadt 2030 möglich gemacht.

Die Modellstadt 2030 verfolgt einen vernetzten Handlungsansatz: Lebens- und Mobilitätsqualität können im Zusammenspiel von Mensch, Raum, Verkehr und Prozess gestaltet werden.

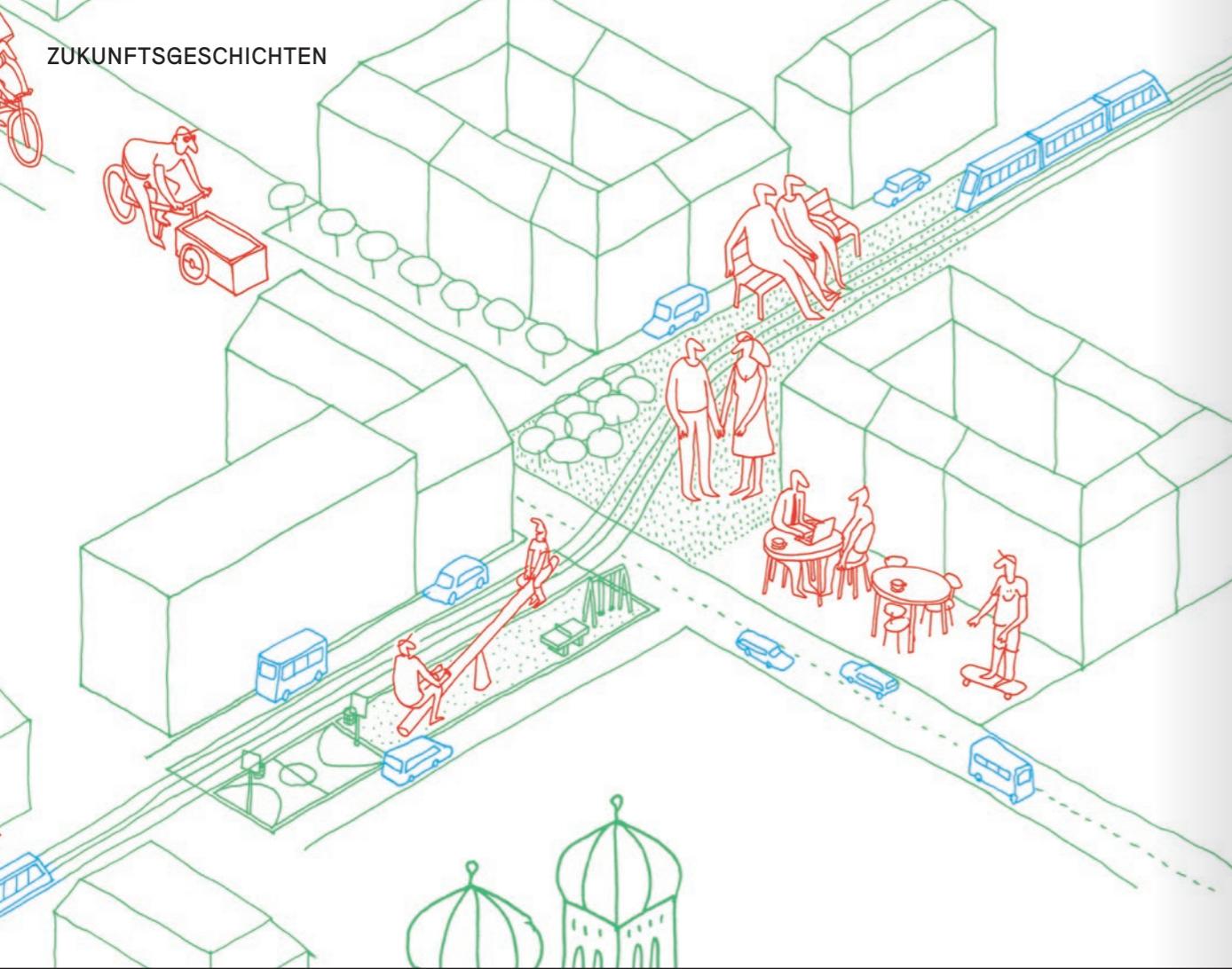
**Mensch** meint die Zielgruppen mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen und Möglichkeiten zur Teilhabe, ihren Nutzungsmustern, Verhaltensweisen und Bedarfen sowie verschiedene Lebensstile und Arbeitsweisen, also auch das soziale Miteinander und die Lebenskultur Münchens.

**Raum** umfasst die Nutzbarkeit, Erlebbarkeit und Erreichbarkeit auf allen Maßstäben von Haus, Straße und Quartier bis Stadt und Region, die Infrastruktur und deren Gestaltung aber auch die lokale und globale Umwelt.

**Verkehr** bezeichnet die Verkehrsträger und Verbindungen für Menschen und Güter sowie verschiedene Mobilitätsoptionen und Wahlmöglichkeiten mit ihrem jeweiligen Komfort, ihrer Zugänglichkeit und Bezahlbarkeit und ist damit das Feld technischer und organisatorischer Innovationen hin zu effizienten und verträglichen Formen der Fortbewegung.

**Prozess** benennt gemeinsame Vorstellungen und Ziele, Dialoge und Partnerschaften sowie die Schritte der Umsetzung mit ihrer laufenden Überprüfung.

Mit den ebenenspezifischen Farben wurden acht Zukunftsgeschichten komponiert. Zusammengesetzt zeigen sie uns ein Bild der Modellstadt 2030. Sie erzählen von den zu erreichenden Qualitäten der notwendigen Transformation auf den Ebenen Mensch, Raum, Verkehr und Prozess.



## Versorgtes Quartier

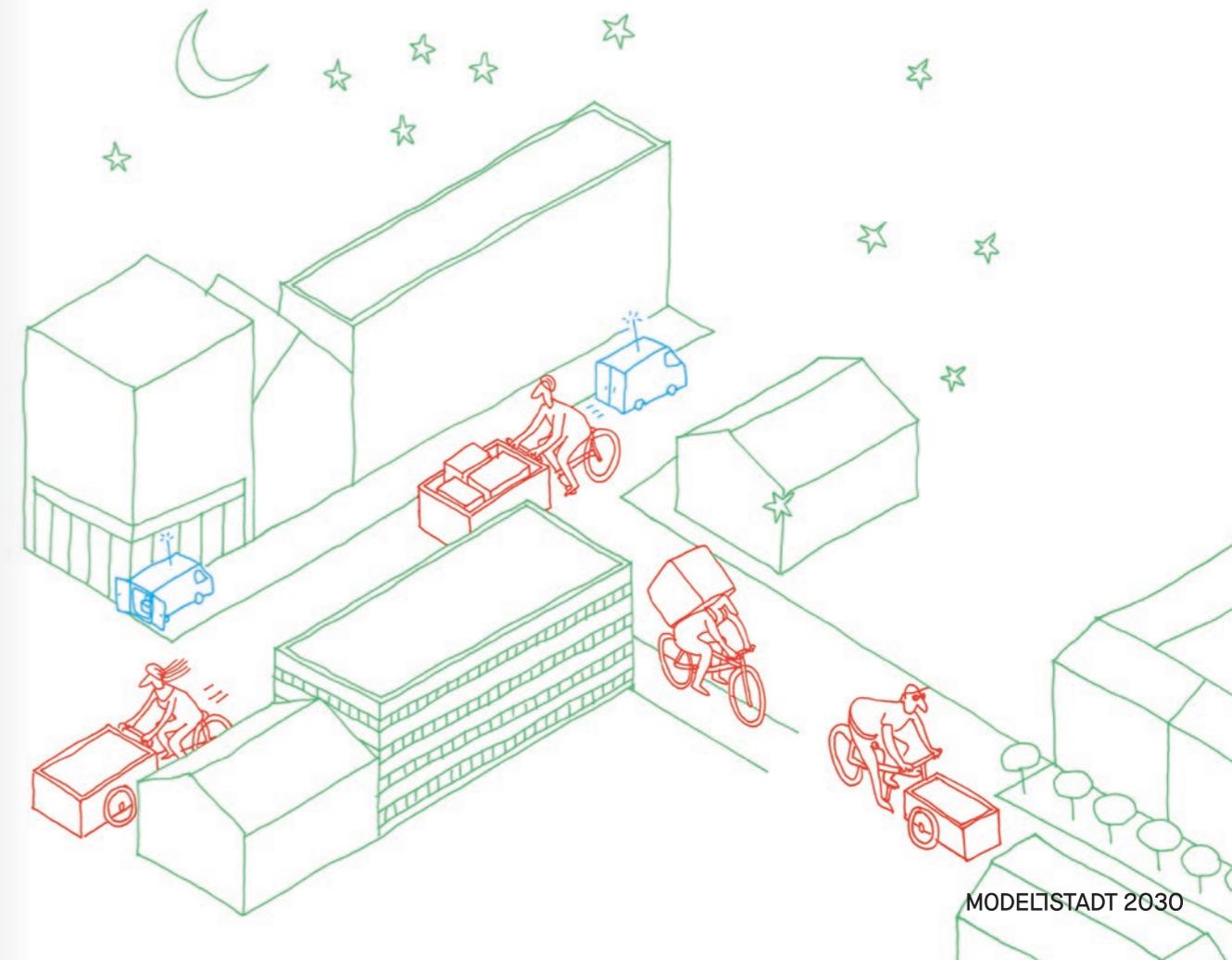
**Angenehme Nähe von Wohnen, Arbeiten, Gewerbe und Handel • intelligente, leise und saubere Ver- und Entsorgung • stadtverträgliche Logistik • lebenswerte Stadträume**

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 stadtverträglich organisiert sind. Die Feinverteilung im Quartier erfolgt mit emissionsarmen Fahrzeugen. Dies erlaubt eine effiziente und gegenüber den Freizeitnutzungen und Hauptverkehrszeiten intelligente zeitliche Organisation.

## Boulevard Innenstadt

**Attraktiver öffentlicher Raum • Adresse Münchner Lebensqualität • flanieren und begegnen • vielfältiger Lebensraum statt Verkehrsraum**

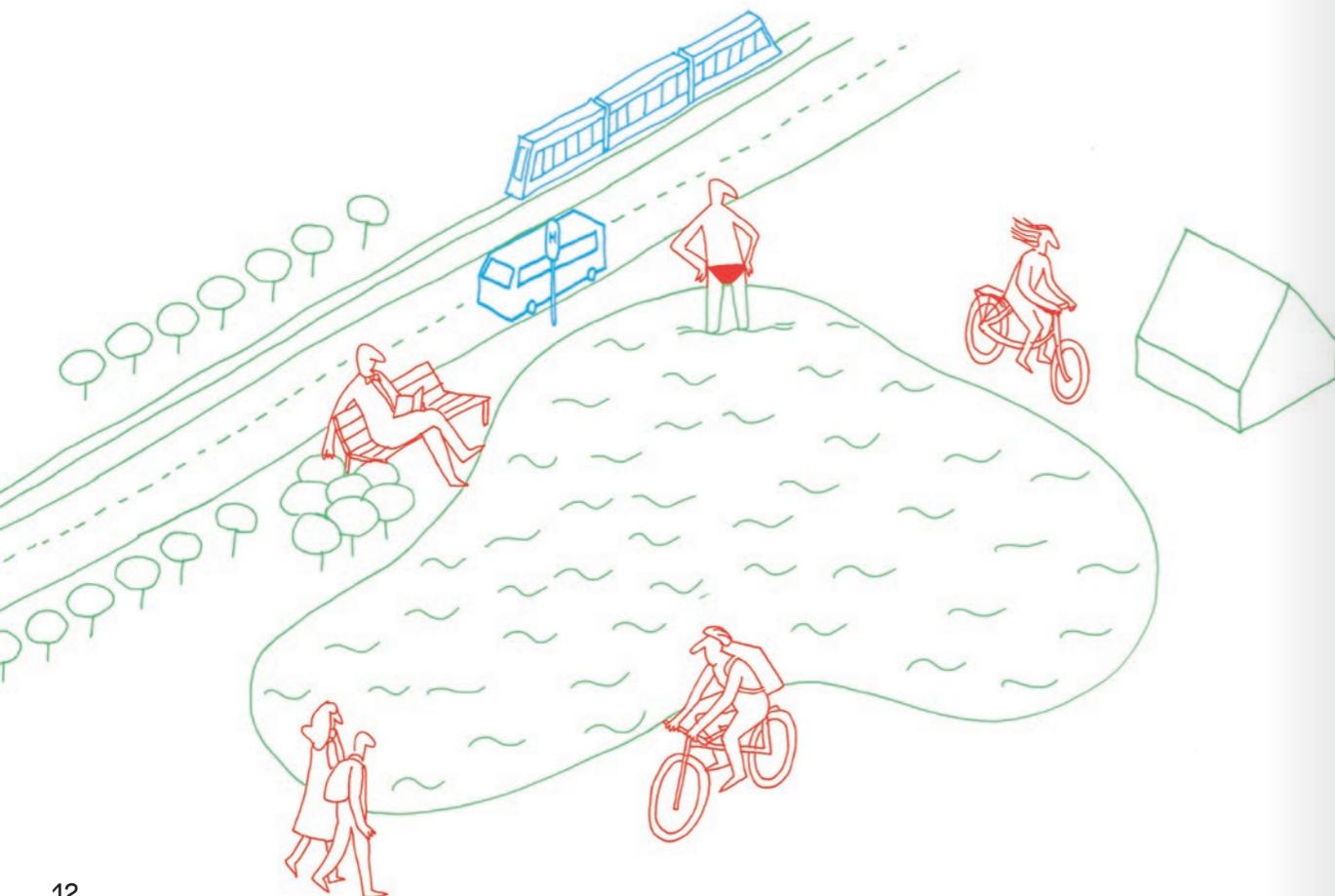
Ehemals verkehrsdominierte Straßen sind wieder zu Lebensräumen geworden, die beispielhaft für das attraktive und vielfältige Leben in einer Großstadt stehen. Die barrierefreie und ästhetisch hochwertige Gestaltung sowie die Raumaufteilung orientieren sich am ÖPNV, am Rad- und vor allem am Fußverkehr 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.



## Landschaft erfahren

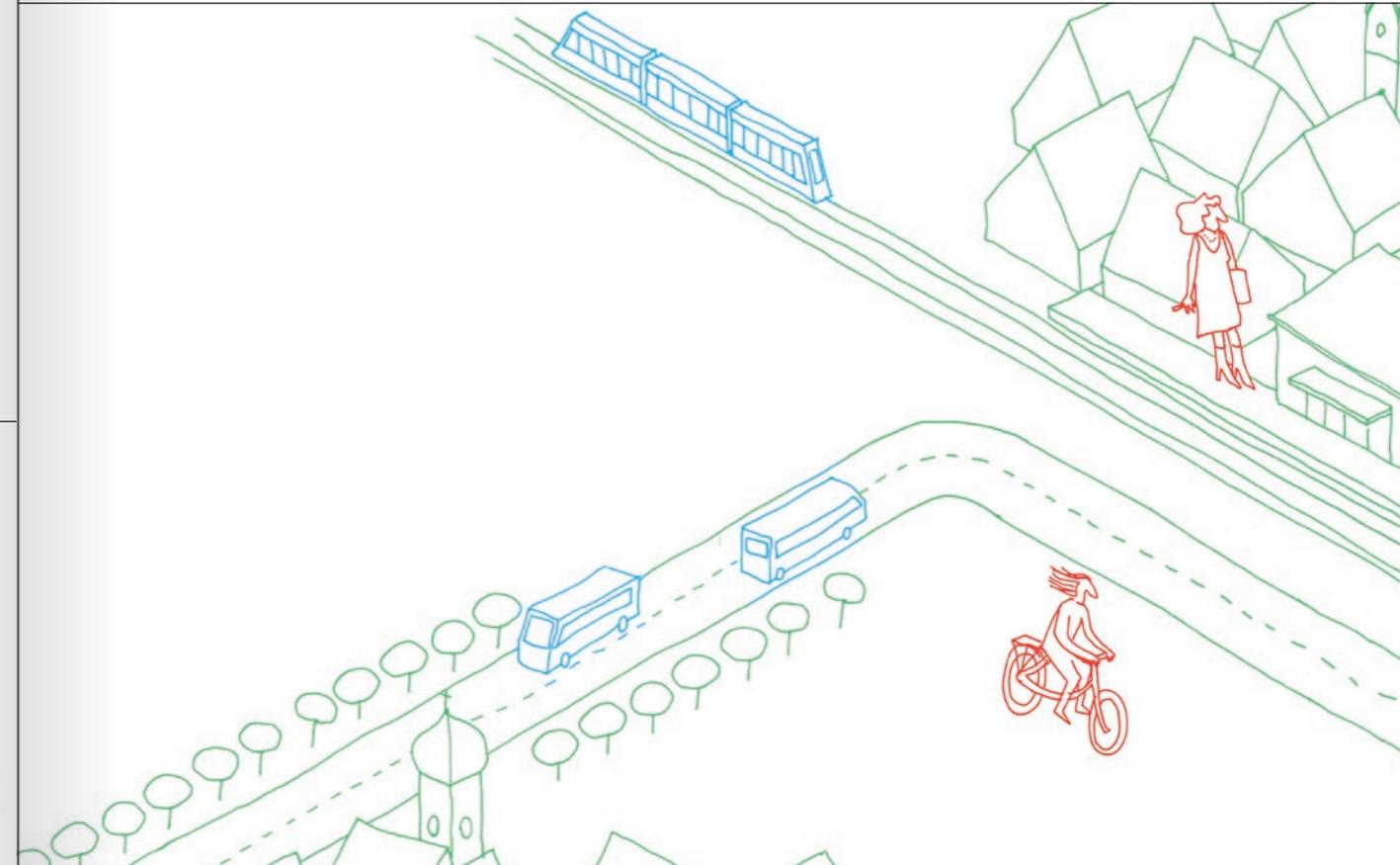
Zugänglichkeit der Landschaft • Kultur des Unterwegsseins • gesund und ästhetisch • Pendeln und Freizeit verbinden • schnelle und langsame Wege

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.



## Tangente erleben

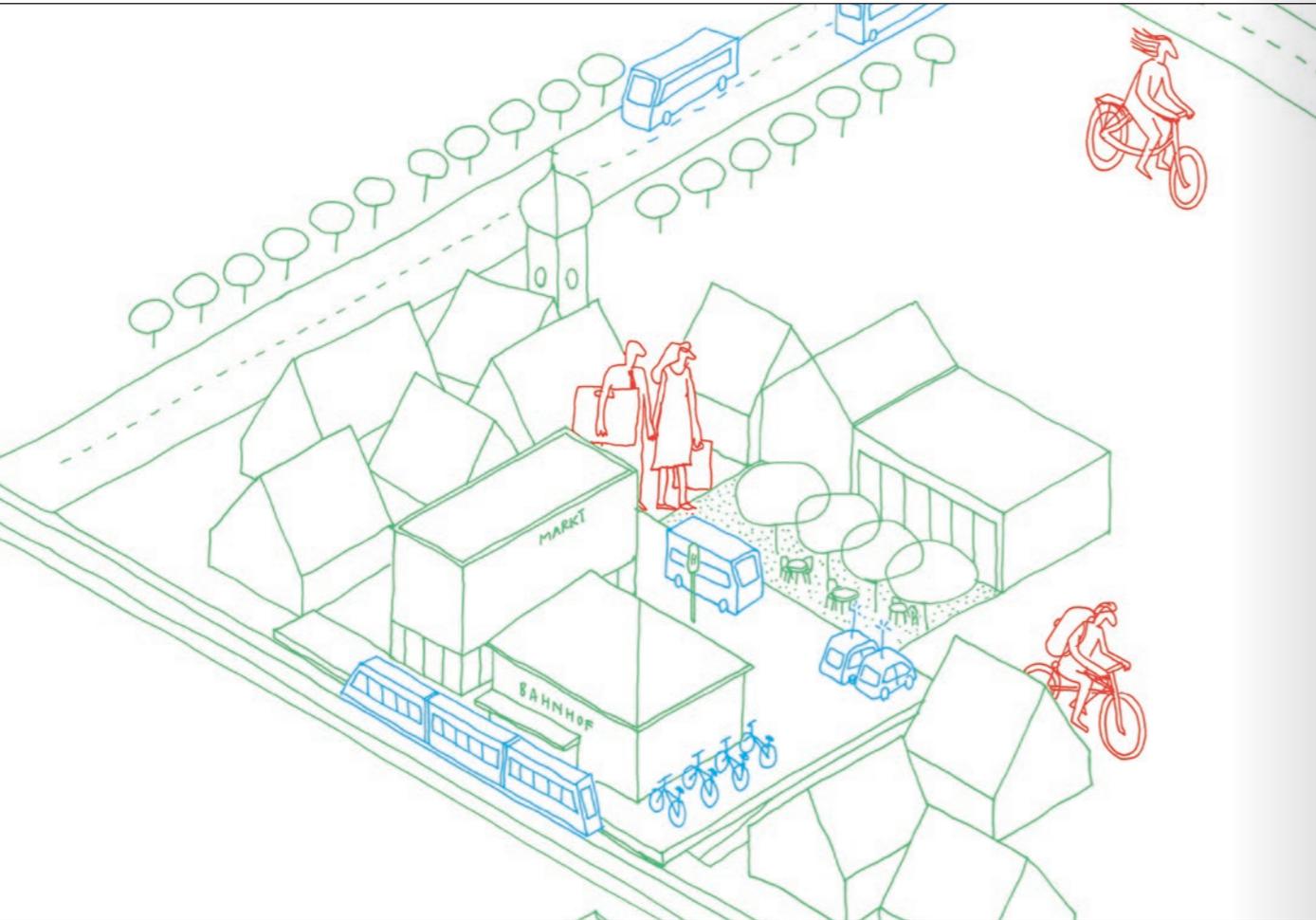
Perlenkette der Stadtlandschaft • Querverflechtung der Lebensräume • Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit • Bezug zur Landschaft • München auch ohne Zentrum erleben



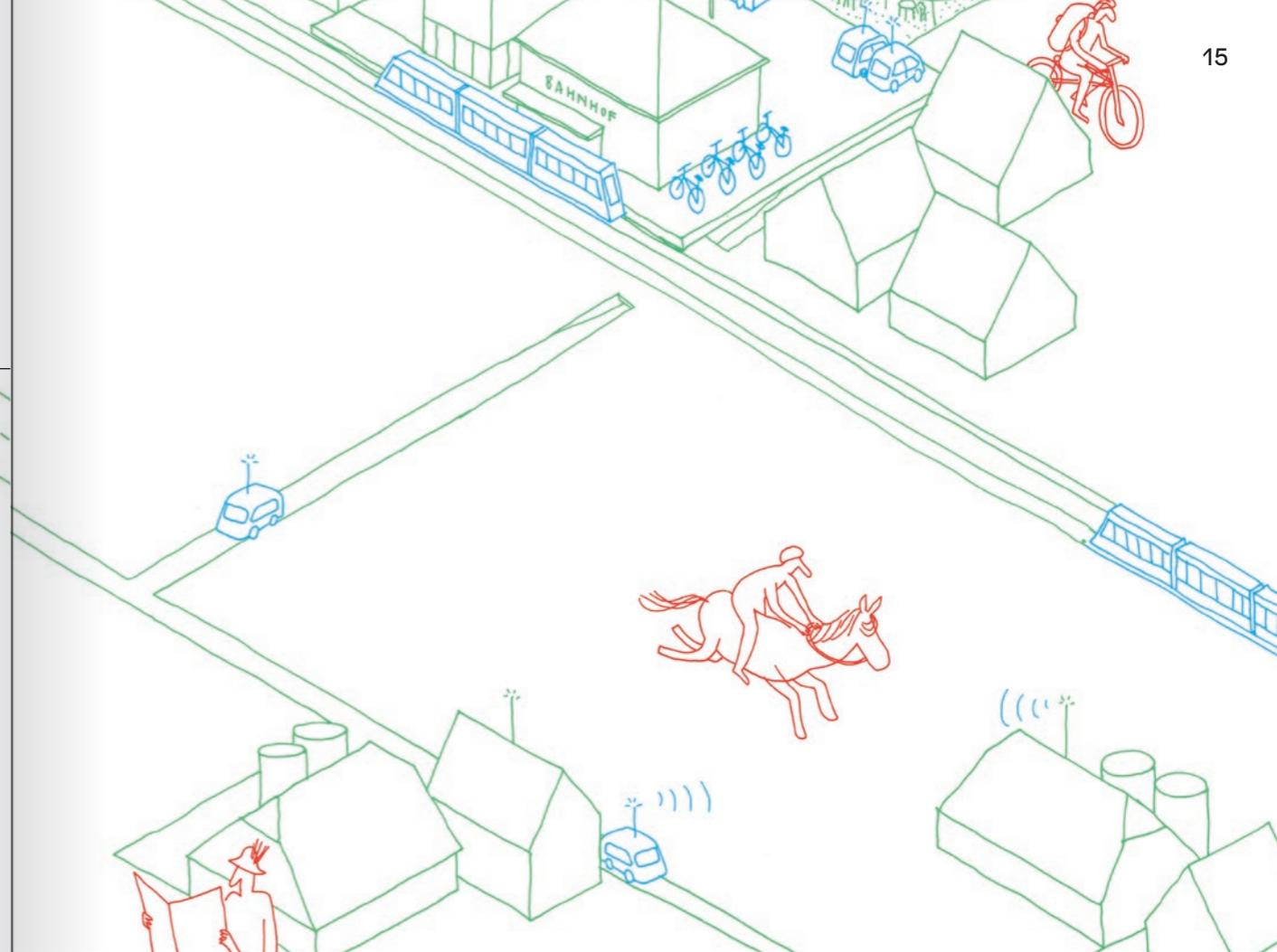
Die neuen tangentialen Verknüpfungen des öffentlichen Verkehrs und Radverkehrs tragen wesentlich zur Entlastung des Münchner Zentrums bei und erleichtern die bestehenden Beziehungen und Bewegungen in alle Richtungen. Die neuen Querverbindungen machen Stadt und Region jenseits der Wege durch das Münchner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

## Zentrum vor Ort

Attraktive Zentren mit starker Nahversorgung, sozio-kulturellen Angeboten und verknüpften Mobilitätsoptionen • Lebensmittelpunkt mit Aufenthaltsqualität • Austausch und Begegnung vor Ort



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.



## Flexible Nahmobilität

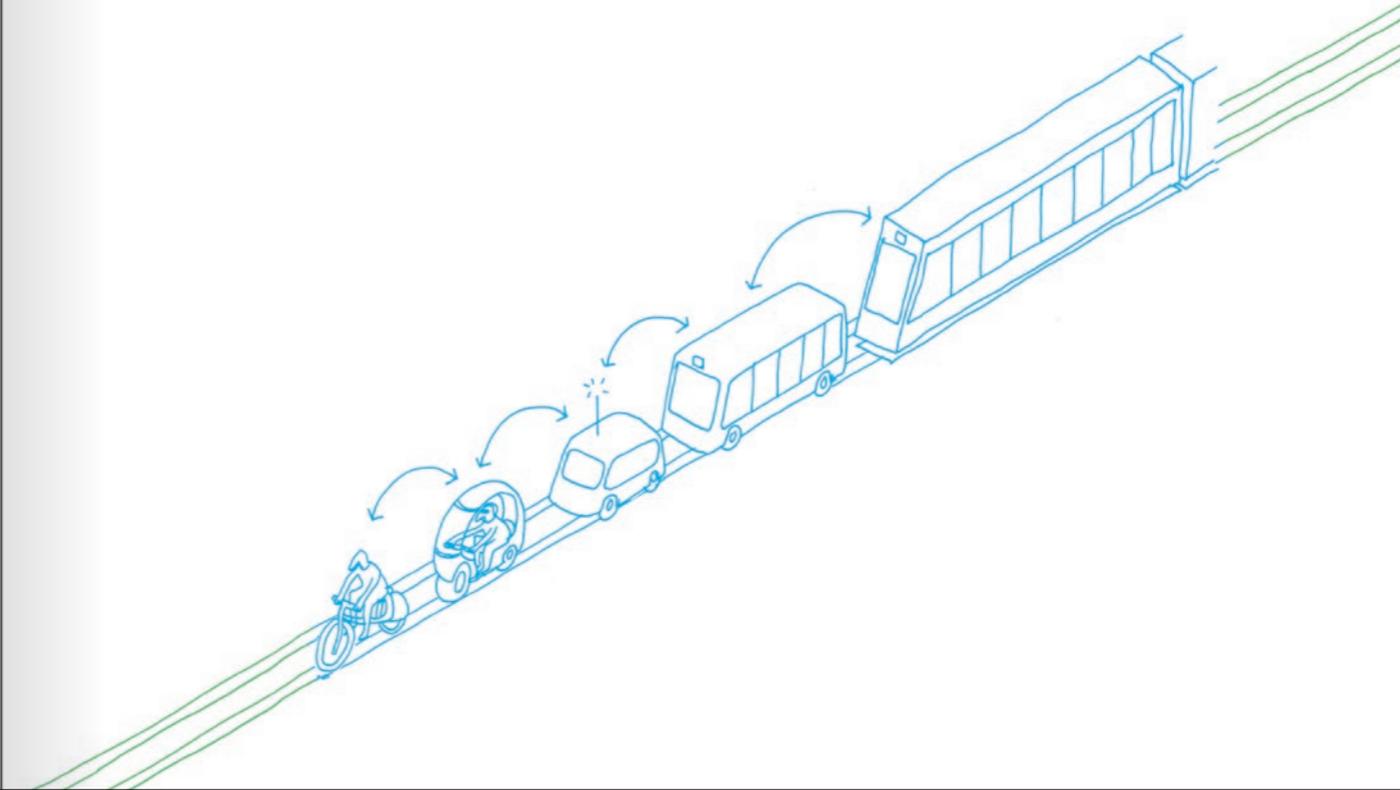
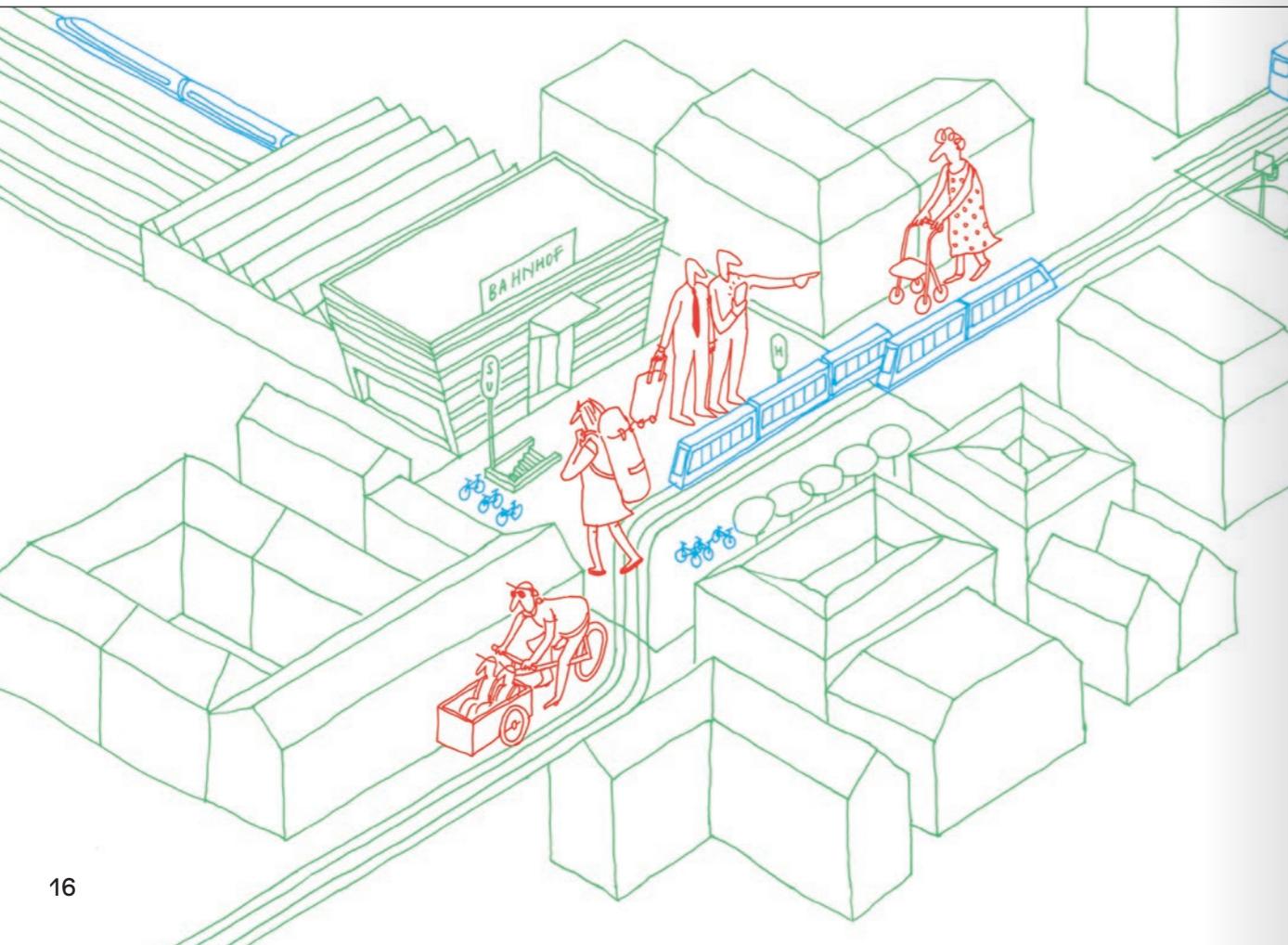
Herausforderung erste und letzte Meile lösen • Erreichbarkeit mit flexiblen Mobilitätsangeboten immer und überall • gute Anbindung aller Räume an hochrangige Netze • Feinverteilung als Anfang und Ende einer intermodalen, effizienten und bequemen Wegekette • attraktiver Fuß- und Radverkehr

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.

## Tor zur Stadtregion

**Knotenpunkte der überregionalen Anbindung als Visitenkarten • niederschwellige Informationen und einfacher Umstieg • herausragende Nahmobilität und attraktive öffentliche Räume • mit effizienten und flexiblen Mobilitätsoptionen vorbildlich ankommen**

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.



## Mobilitätsplattform

**Differenzierte, vielfältige Mobilitätsoptionen verbinden und tariflich verknüpfen • einfache Zugänglichkeit und Orientierung • einheitliche, attraktive und vernetzte Angebote**

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.

# Ziele

Die Modellstadt 2030 verfolgt eine integrierte Zielsetzung, die alle vier Ebenen **Mensch, Verkehr, Raum und Prozess** im Blick hat.

An **4\*4 Zielen** will sich die Modellstadt messen lassen. Ziele werden als **gewünschte Wirkungen** verstanden. Sie verdeutlichen den Mehrwert der gemeinsamen Anstrengung hin zur notwendigen Transformation des Verkehrssystems.

## soziale Teilhabe

Alle Menschen, die in München wohnen, arbeiten oder zu Gast sind, können ihr Grundbedürfnis nach Mobilität und Anbindung erfüllen und in allen Lebenslagen und -phasen am gesellschaftlichen Leben teilnehmen.

## aktiv & gesund

Mobil und in Bewegung sein trägt aktiv zu einem gesunden Lebensstil der Münchnerinnen und Münchner bei. Das Verkehrssystem hat möglichst minimale negative gesundheitliche Effekte auf die Münchner Bevölkerung.

## funktionsfähig & gestaltbar

Die grundlegende städtische Funktionalität von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Versorgung mit den dazugehörigen Wegeketten ist dauerhaft gesichert. Bürgerinnen und Bürger haben ausreichend Optionen, ihr Berufs- und Freizeitleben eigenständig und nach eigenen Vorlieben zu gestalten.

## Austausch & Begegnung

Zwischenmenschliche Begegnungen und das Miteinander der Münchnerinnen und Münchner werden durch Aufenthalt und Bewegung im öffentlichen Raum und in den Verkehrsmitteln gefördert.

## sicher

Die empfundene wie die messbare Sicherheit im öffentlichen Raum, in den Verkehrsmitteln und in aktiver Bewegung sind für alle Bevölkerungsgruppen dauerhaft hoch.

## robust & verlässlich

Das Verkehrssystem ist, soweit möglich, unanfällig gegenüber Störungen und bietet bei Beeinträchtigungen stets attraktive Alternativen. Alle Verkehrsteilnehmenden können sich jederzeit auf stabile Reisezeiten verlassen. Das hochwertige Verkehrsangebot stellt einen wichtigen Standortfaktor für Stadt und Region München dar.

## qualitätsvolle Wegezeit

Flächeneffiziente, ressourcenschonende und inklusive Fortbewegung wird als angenehm empfunden – alle sind gerne mobil. Unterwegssein ist Teil der Münchner Lebensqualität.

## minimale Ressourcen & Emissionen

Lärm- und Luftschadstoffemissionen sind gering und liegen unter den gesetzlichen Grenzwerten. Flächeneffiziente, leise sowie saubere Mobilitäts- und Transportarten dominieren.

**Mensch**  
**Raum**  
**Verkehr**  
**Prozess**

## erreichbare & schwellenlose Region

Stadt und Region München sind als ein zusammenhängender Lebens- und Wirtschaftsraum ohne spürbare Schwellen bezüglich Information, Wahl und Tarif der Verkehrsmittel nutzbar und auch für Menschen mit Behinderungen einwandfrei erschlossen.

## effiziente Raumaufteilung

Die Aufteilung der zur Verfügung stehenden Räume und die Allokation der Flächen unterstützt flächeneffiziente, ressourcenschonende und inklusive Fortbewegung. Sie macht gesellschaftliches Leben im Stadtraum möglich und fördert die Funktionsfähigkeit von Stadt und Region.

## Raumqualität in Aufenthalt & Bewegung

Sowohl bei Aufenthalt als auch in Bewegung werden Stadt- und Landschaftsraum als ästhetisch und atmosphärisch hochwertig sowie behaglich empfunden.

## starke Ökologie & Stadtklima

Die Verkehrs- und Freiflächen entfalten positive Wirkungen auf das Stadtklima und unterstützen eine resiliente, widerstandsfähige Stadt und Region.

## zukunftsweisend & ganzheitlich

Die Modellstadt 2030 betrachtet Mobilität als soziales Phänomen im Raum unter Einbezug aller Nutzergruppen, externer Effekte und Wechselwirkungen. Die notwendige Transformation des Verkehrssystems erfolgt mit hoher sozialer, technischer, räumlicher und kultureller Innovationskraft – und wirkt als Vorbild über München hinaus.

## handlungsfähig & wirksam

Die Stadtpolitik löst wesentliche Zukunftsfragen konstruktiv und erlangt Gestaltungsspielraum und -kraft. Die Verwaltung kann dies im Sinne der Bürgerschaft und der Unternehmen nutzen. Diese erhalten ihrerseits Möglichkeiten zur positiven Veränderung ihrer Mobilitätsmuster. Durch rasche Entscheidungen, einfache Genehmigungsverfahren und flexibilisierte Förderrahmen können neue Ansätze und Lösungen zielführend pilotiert und skalierend umgesetzt werden.

## Partizipation & Identifikation

Die notwendige Transformation und die neuen Lösungen werden von Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft nicht nur toleriert, sondern mitgetragen, durch Engagement bereichert und aktiv weiterentwickelt.

## Inzell Initiative als Berater & Partner

Die Inzell Initiative arbeitet als interdisziplinäre und interorganisatorische Plattform proaktiv an aktuellen Herausforderungen des Verkehrssystems. Die politische Arena wird um Knowhow und Impulse bereichert und die Umsetzung gesellschaftlich wünschenswerter Entwicklungen partnerschaftlich begleitet.

# Werkzeuge

Um die beabsichtigten Ziele zu erreichen, bedarf es wirksamer Werkzeuge. Zukünftige Maßnahmen müssen **zentrale Hebel** im System nutzen, um die Vision der Modellstadt tatsächlich erlebbar zu machen. **16 Werkzeuge** setzen direkt im System Mensch-Raum-Verkehr an. Zugleich sichern **8 prozessuale Werkzeuge** wesentliche Grundlagen des Dialogs, der Entscheidung sowie der Planung und der Umsetzung. Mit dem so entstandenen **Werkzeugkasten** steht eine Vielzahl wirkungsvoller Handlungsansätze zur Verfügung. Werden diese gut miteinander verknüpft, gelingt die Transformation hin zu verbesserter Lebens- und Mobilitätsqualität.

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

**Räume gestalten**  
Öffentliche Räume, Bewegungsräume, Ein- und Umsteigeräume werden neu- und umgestaltet. Damit erhöhen sich Attraktivität und Nutzbarkeit für verschiedene Zielgruppen und Zwecke.

**Räume managen**  
Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von öffentlichen Räumen werden nach Verkehrsarten und Nutzungszwecken zeitlich und räumlich differenziert gesteuert. Das kann mit Verboten, Regeln, Leitsystemen und Anreizen erfolgen.

**Räume bepreisen**  
Die Nutzung von Räumen wird für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr räumlich und zeitlich differenziert bepreist. Damit werden der Verkehrsfluss verbessert, der Parkraumsuchverkehr minimiert sowie Verkehrsvermeidung und -lenkung unterstützt. Anreize zur Nutzung alternativer Mobilitätsangebote werden gesetzt.

**Verkehr steuern**  
Zugänglichkeit und Geschwindigkeit bestimmter Verkehrsarten und Verkehrsträger werden räumlich und zeitlich gesteuert. Signalisation und Verkehrslenkung unterstützen flächeneffiziente, ressourcenschonende und inklusive Verkehrsarten.

## Mensch Raum Verkehr

**Nahmobilität & aktive Mobilität**  
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.

**Nutzungsmischung & -dichte**  
Mischung und Dichte unterschiedlicher Nutzungen im Siedlungsgebiet werden gesteigert. Damit nehmen die Erreichbarkeit unterschiedlicher Angebote mit kurzen Wegen sowie die Effizienz geteilter Mobilitätsangebote zu.

**Effiziente Auslastung**  
Das Verkehrssystem wird effizient ausgelastet, sodass der Fußabdruck der Mobilität reduziert wird. Der öffentliche Personennahverkehr bietet bereits heute hohe Effizienzgrade und wird daher gestärkt.

**Multimodal vernetzen & räumlich verknüpfen**  
Verschiedene Verkehrsangebote und Verkehrsträger werden räumlich und zeitlich eng aufeinander abgestimmt. Das Umsteigen ist einfach und attraktiv organisiert, sodass intermodale Wegeketten 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.

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

**Logistik zeitlich & räumlich organisieren**  
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.

**Kostenwahrheit**  
In die Bepreisung der Verkehrsarten fließen die Kosten mit ein, welche im Lebenszyklus durch den Verursacher unter Berücksichtigung interner und externer Effekte entstehen.

**Multimodale Angebotsvielfalt**  
Neue Mobilitätsangebote werden gefördert. Die gesteigerte Vielfalt der Angebote erhöht die individuellen Wahlmöglichkeiten und fördert den Umstieg auf das jeweils passende Fortbewegungsmittel.

**Bezahlbare Angebote**  
Mobilität wird als Grundbedürfnis für alle Einkommensgruppen sichergestellt. Räumliche und zeitliche Diskriminierung wird weitestgehend vermieden. Flächeneffiziente, ressourcenschonende und inklusive Verkehrsarten sind bezahlbar.

**Zugänglich & barrierefrei**  
Die physische und persönliche Zugänglichkeit zu flächeneffizienten, ressourcenschonenden und inklusiven Verkehrsträgern wird verbessert. Diese Angebote sind niederschwellig nutzbar und durchgehend barrierefrei.

**Fahrzeugkomfort & -ausstattung**  
Komfort und Ausstattung der flächeneffizienten, ressourcenschonenden und inklusiven Verkehrsträger wird erhöht.

**Dialog & Beratung Politik**  
Die Inzell Initiative versteht sich als Partner der Politik und bietet Ressourcen in Form von Knowhow, Dienstleistungen und Produkten an, um die Ziele der Modellstadt 2030 gemeinsam mit der Stadtpolitik zu erreichen. Dabei steht die Inzell Initiative für Transparenz und Ausgleich der Interessen der verschiedenen beteiligten Institutionen und Anspruchsgruppen.

**Kommunikation Nutzer**  
Ziele, Maßnahmen und Mehrwert der Modellstadt 2030 werden im Dialog mit den Zielgruppen entwickelt und umfassend kommuniziert.

**Gesamtplan 2030 mit Ressourcen & Verantwortlichkeiten**  
Die Modellstadt baut auf einem Gesamtplan für den Zeithorizont 2030 auf, der die Ebenen Mensch, Raum, Verkehr, Prozess integriert und verschiedene Maßnahmen mit ihren Abhängigkeiten und Effekten eng vernetzt. Dem Gesamtplan werden Ressourcen und Verantwortlichkeiten zugeordnet.

**Spielräume für Verwaltung**  
Die Stadtpolitik gibt der Verwaltung Gestaltungsspielräume und ausreichende finanzielle und personelle Mittel, um Maßnahmen im Rahmen der Modellstadt zeitnah zu testen und umzusetzen.

## Prozess

**Rechtsrahmen anpassen & schaffen**  
Die Maßnahmen der Modellstadt 2030 werden, wenn erforderlich, über Anpassungen der rechtlichen Rahmenbedingungen möglich gemacht. Vorbildcharakter und Ausstrahlungseffekte der Modellstadt rechtfertigen Pionier- und Sonderlösungen.

**Langfristige Investitionen**  
Langfristige Investitionen in die räumliche und verkehrliche Infrastruktur sind in der erforderlichen Höhe zeitnah zu sichern, so dass mittel- und langfristige Maßnahmen im notwendigen Umfang mit Planungssicherheit vorangetrieben und ohne zeitliche Verzögerung umgesetzt werden können.

**Pilotprojekte & Testangebote**  
Maßnahmen im Rahmen der Modellstadt werden in Pilotprojekten und mit temporären Angeboten zeitnah getestet. Erfahrungen aus dem Testbetrieb fließen in die Optimierung der Maßnahmen ein.

**Fortlaufendes Monitoring & Nachsteuerung**  
Die Maßnahmen der Modellstadt 2030 und ihre Effekte werden in einem fortlaufenden Monitoring erfasst. Der Gesamtplan wird zeitnah nachgeführt und nachjustiert.

Das Schaltpult zeigt, welche Werkzeuge zu welchen Zielen beitragen und, welche Ziele mit welchen Werkzeugen erreicht werden können. Im Sinne einer Diskussionsbasis

werden qualitative Zusammenhänge sichtbar gemacht, ohne diese quantitativ zu gewichten. Die prozessualen Ziele und Werkzeuge werden hier nicht betrachtet.

	soziale Teilhabe	aktiv & gesund	funktionsfähig & gestaltbar	Austausch & Begegnung	erreichbare & schwellenlose Region	effiziente Raum- aufteilung	Raumqualität in Aufenthalt & Bewegung	starke Ökologie & Stadtklima	sicher	robust & verlässlich	qualitätsvolle Wegezeit	minimale Ressourcen & Emissionen
Räume neu aufteilen	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Räume gestalten	●	●	○	●	○	●	●	●	●	○	●	○
Räume managen	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	○	●
Räume bepreisen	○	●	●	○	●	●	●	●	○	●	●	●
Verkehr steuern	○	○	●	○	●	●	○	●	●	●	○	●
Nahmobilität & aktive Mobilität	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Nutzungsmischung & -dichte	●	●	●	●	●	●	○	●	○	○	○	●
Effiziente Auslastung	○	○	●	○	●	●	○	●	○	○	○	●
ÖV mit erster & letzter Meile	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Multimodal vernetzen & räumlich verknüpfen	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●
Logistik zeitlich & räumlich organisieren	○	○	●	○	○	●	●	●	●	●	○	●
Kostenwahrheit	○	●	●	○	●	●	○	●	○	●	○	●
Multimodale Angebotsvielfalt	●	○	●	○	●	●	●	○	○	●	●	○
Bezahlbare Angebote	●	○	●	●	●	○	○	○	○	●	○	○
Zugänglich & barrierefrei	●	●	●	●	●	○	●	○	○	●	●	○
Fahrzeugkomfort & -ausstattung	○	○	○	●	○	○	●	○	○	○	●	○

Die Inzell Initiative hat aus den Analysen und Diskussionen des Werkzeugkastens sechs Schlüsselwerkzeuge identifiziert. Diese Werkzeuge tragen zu besonders vielen Zielen bei. Zugleich haben sie eine hohe Wirkung auf

Parkplätze für Sharing-Fahrzeuge

Bewegungsfreiheit beim Gehen

## Räume neu aufteilen

Raum ist eine knappe Ressource der wachsenden und dichter werdenden Stadt München. Die Verfügbarkeit öffentlich nutzbarer und qualitativ gestalteteter Räume ist zugleich wesentliche Grundlage für die Lebensqualität in der Stadt. Zentrales Werkzeug der Modellstadt 2030 ist, Räume zwischen Verkehrsträgern sowie zwischen Verkehr und Aufenthalt neu aufzuteilen. Es gilt, flächeneffiziente, ressourcenschonende und inklusive Verkehrsarten im engen Stadtgebiet zu priorisieren, die vorhandenen Flächen effizienter zu nutzen und mehr Raum für Aufenthalt und Grün zu schaffen. Das Werkzeug trägt zu allen Zielen der Modellstadt bei, von der sozialen Teilhabe über die Funktionsfähigkeit und Sicherheit des Verkehrssystems bis zur hohen Raum- und Umweltqualität. »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 im Sinne der Modellstadt 2030.

mehr Sitzgelegenheiten und nutzbare Freiräume

gute Infrastruktur für Radfahrer

Bäume pflanzen

Straßen und Plätze aufwerten

eigene Spuren für Bus und Tram



andere Werkzeuge und können damit Veränderungsprozesse in Gang setzen. Ohne diese Schlüsselwerkzeuge kann die Transformation hin zu nachhaltiger Lebens- und Mobilitätsqualität nicht gelingen.

Kinder kommen alleine und sicher zur Schule

ältere Menschen sind selbst aktiv und in Bewegung

## Nahmobilität & aktive Mobilität

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 Verkehrsträgern und eine geeignete Verkehrssteuerung. Aus eigener Muskelkraft in der Stadt komfortabel unterwegs zu sein, kann so zum weithin sichtbaren Wahrzeichen der Transformation im Sinne der Modellstadt 2030 werden.

günstige Mobilität für junge Leute

gesund und glücklich unterwegs

Begegnung und Blickkontakt auf der Straße



Man findet wieder  
Parkplätze

Der Verkehr fließt

## Räume bepreisen

Die zeitlich und räumlich differenzierte Bepreisung der Raumnutzung für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr ist ein Schlüsselwerkzeug auf dem Weg zur Modellstadt 2030. »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. So verbessert sich der Verkehrsfluss erheblich und der Parksuchverkehr wird minimiert. Liefer- und Wirtschaftsverkehr sowie effiziente und inklusive Verkehrsarten können gezielt priorisiert werden. Die dynamische Steuerung nach Zeit und Nutzungsintensitäten verteilt die Belastungen und macht sie damit besser handhabbar.

Lass uns gemeinsam fahren  
- ist günstiger



Feinverteilung  
mit Lastenrädern

unterirdische, dezentrale Logistik-Hubs

Geschäfte werden  
zuverlässig beliefert

## Logistik zeitlich & räumlich organisieren

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 sowie auf neuen Konzepten soll die Logistik in Stadt und Region München kurz- bis mittelfristig umgebaut werden. Wichtige Voraussetzungen dafür sind die Neuaufteilung, das Management und die Bepreisung der Räume – mit diesen Werkzeugen geht die Logistik Hand in Hand. Das Schlüsselwerkzeug »Logistik zeitlich & räumlich organisieren« trägt wesentlich zu den Zielen einer hohen Raumqualität und effizienten Raumaufteilung bei. Mit minimierten Emissionen verbessert sich das Stadtklima. Das Verkehrssystem wird für alle Verkehrsteilnehmenden inklusive der an der Logistik Beteiligten sicherer, sauberer, robuster und zuverlässiger.

leise und  
saubere  
Fahrzeuge

Elektrifizierung der  
Logistik

Antizyklische Ver- und  
Entsorgung



vor der Haustür alle  
Mobilitätsangebote  
finden

das Fahrrad im Sharing-  
Fahrzeug mitnehmen

mit dem Leihroller zur  
S-Bahn – auch in der  
Region

## Multimodal vernetzen & räumlich verknüpfen

Das Schlüsselwerkzeug »Multimodal vernetzen & räumlich verknüpfen« 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 Raumaufteilung genauso bei wie zu minimiertem Ressourcenverbrauch und geringeren Emissionen. Intermodale Wege werden angenehmer, kürzer und die Begegnungsmöglichkeiten gestärkt. 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. Zudem bestehen deutliche Abhängigkeiten zu anderen Werkzeugen. So steigert die verbesserte Verknüpfung von Nahmobilität und öffentlichem Personenverkehr die Attraktivität beider. Dafür müssen diese Verkehrsarten zugleich ausgebaut werden und mehr Raum für geeignete Infrastrukturen und attraktive Verknüpfungspunkte erhalten.

verschiedene Verkehrsmittel  
– ein Ticket

schnellste Route mit  
einer App kombinieren



immer überall  
hinkommen ohne  
Auto

Ausbau der  
Tangenten

## ÖV mit erster & letzter Meile

Der öffentliche Personennahverkehr mit erster und letzter Meile ist zentrales Werkzeug und Rückgrat der Modellstadt. Dieser ist in voller räumlicher und zeitlicher Abdeckung in Stadt und Region München weiterzuentwickeln. Ein umfassend attraktiver öffentlicher Verkehr trägt wesentlich zu allen Zielen der Modellstadt 2030 bei. 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 anderen Werkzeugen abhängig: von der Neuaufteilung der Räume, der Nutzungsmischung und -dichte, der multimodalen Verknüpfung sowie der Zugänglichkeit und Barrierefreiheit. Gerade deshalb gilt es, in Planung, Finanzierung und Umsetzung sehr zielgerichtet und rasch zu handeln, um die Früchte der gemeinsamen Anstrengungen rechtzeitig zu ernten.

saubere und  
leistbare  
Angebote für  
alle

neue Verbindungen und  
dichte Takte

Zukunft planen,  
Zwischenlösungen  
schaffen



Die Modellstadt München Mobilität 2030 sucht einen Weg zu höherer Lebens- und Mobilitätsqualität in Stadt und Region München, der nationale und internationale Aufmerksamkeit verdient. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat das Engagement der Inzell Initiative begrüßt. Binnen weniger Monate ist die vorliegende Diskussionsbasis entstanden. Darauf aufbauend wollen wir gemeinsam mit Politik und Zivilgesellschaft die nächsten Schritte gehen.

Wir wollen den Dialog starten – mit Politik, Bürgerschaft, Institutionen und Unternehmen. Wir wollen die vorliegenden Inhalte vertiefen und in einen strategischen Handlungsrahmen überführen. Wir wollen die Umsetzungsgeschwindigkeit deutlich erhöhen und damit eine Trendwende schaffen. Dafür braucht es Interesse, Mut und Tatendrang möglichst vieler Akteure.

Finden wir Unterstützung für die Qualitäten der Vision? Sind das unsere verbindenden Ziele? Wie können wir die Werkzeuge geschickt nutzen? Welche Maßnahmen müssen wir setzen, welche Rahmenbedingungen reformieren?

Wir laden Sie ein, diese Fragen mit uns zu diskutieren.

**Herausgeber**

Inzell Initiative

**vertreten durch**

BMW Group

80788 München

Ansprechpartner

Martin Keil

[martin.keil@bmw.de](mailto:martin.keil@bmw.de)

**und**

Landeshauptstadt München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Blumenstraße 28b, 80331 München

Ansprechpartner

Michael Reiter

[michael.reiter@muenchen.de](mailto:michael.reiter@muenchen.de)

**Autorenschaft und Redaktion**

Dr. Agnes Förster

Andreas Bernögger, M.Sc.

STUDIO | STADT | REGION

Räumliche Prozesse gestalten

[info@studio-stadt-region.de](mailto:info@studio-stadt-region.de)

[www.studio-stadt-region.de](http://www.studio-stadt-region.de)

**Gestaltung**

[www.studiopanorama.de](http://www.studiopanorama.de)

**Visualisierungen**

Thomas Rustemeyer

1. Auflage im Juni 2018, München

... die Modellstadt 2030 im  
Schulterchluss der  
Institutionen vorantreiben.  
Wir laden Politik und Bürger-  
schaft, Institutionen und  
Unternehmen mit ihren  
Ideen und ihrem Tatendrang  
dazu ein.

Modellstadt 2030

München 2030

Mobilität 2030



**INZELL  
INITIATIVE**