

Telefon: 233 - 24393  
Telefax: 233 - 21797

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

### **Mobilitätsplan für München-**

- **Sachstand der Phase II der Modellstadt 2030**
  - **Sachstand und weiteres Vorgehen zum Mobilitätsplan**
  - **Behandlung der Stadtratsanträge**
- 
- a) Gesamtkonzept wichtiger Verkehrsinvestitionen  
Antrag Nr. 08-14 / A 03133  
der Stadtratsfraktion der FDP  
vom 27.02.2012, eingegangen am 27.02.2012
  - b) Paradigmenwechsel im Straßenausbau und bei der Verkehrsberuhigung  
Antrag Nr. 08-14 / A 04731  
der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL  
vom 24.10.2013, eingegangen am 24.10.2013
  - c) Szenarien zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr in München ausarbeiten und Münchens Zukunft gezielt planen – Design statt Desaster  
Antrag Nr. 14-20 / A 02779  
der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL  
vom 13.01.2017, eingegangen am 13.01.2017
  - d) Verkehrswende für mehr Lebensqualität I  
Der Text des Bürgerbegehrens „Saubere Luft“ wird die Basis des neuen Verkehrsentwicklungsplans  
Antrag Nr. 14-20 / A 02924  
der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste  
vom 02.03.2017, eingegangen am 03.03.2017
  - e) Verkehrswende für mehr Lebensqualität II  
Jährliche Befragung zur Verkehrsmittelwahl der Münchnerinnen und Münchner  
Antrag Nr. 14-20 / A 02925  
der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste  
vom 02.03.2017, eingegangen am 03.03.2017
  - f) Verkehrswende für mehr Lebensqualität III  
Aktionsplan „Verkehrswende für saubere Luft“  
Antrag Nr. 14-20 / A 02926  
der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste  
vom 02.03.2017, eingegangen am 03.03.2017
  - g) Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 1  
Den öffentlichen Raum sinnvoller nutzen!  
Antrag Nr. 14-20 / A 04918  
von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger,  
Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan  
vom 30.01.2019, eingegangen am 30.01.2019
  - h) Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 10  
Statusbericht Verkehrswende  
Antrag Nr. 14-20 / A 04927  
von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger,  
Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan  
vom 30.01.2019, eingegangen am 30.01.2019

## **Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 17371**

Anlagen:

1. Antrag Nr. 08-14 / A 03133
2. Antrag Nr. 08-14 / A 04731
3. Antrag Nr. 14-20 / A 02779
4. Antrag Nr. 14-20 / A 02924
5. Antrag Nr. 14-20 / A 02925
6. Antrag Nr. 14-20 / A 02926
7. Antrag Nr. 14-20 / A 04918
8. Antrag Nr. 14-20 / A 04927
9. Bericht Modellstadt München 2030
10. Roadmap der Modellstadt 2030 – Wege zum Ziel
11. Bericht Mobilitäts-Werkstatt für München
12. Visionsbild der Modellstadt 2030 – Weitergezeichnet in der Mobilitäts-Werkstatt
13. Zukunft der Mobilität

### **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2020 (SB)**

Öffentliche Sitzung

#### **I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

##### **1. Anlass**

Mit Beschluss der Vollversammlung (VV) des Stadtrates vom 25.07.2018 „Vom Verkehrsentwicklungsplan zum Mobilitätsplan für München (MobiMUC)“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11704) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, den derzeit noch gültigen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahr 2006 zu einem Mobilitätsplan für München fortzuschreiben. Es ist vorgesehen, den Mobilitätsplan in einer modularen Vorgehensweise zu entwickeln. Dabei sollen die bereits beschlossenen sowie neue Maßnahmen und Konzepte in den Kontext der neuen Herausforderungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung gestellt werden. Der Stadtrat soll zudem über den laufenden Prozess in regelmäßigen Abständen informiert und involviert werden.

Der Stadtrat wird mit diesem Beschluss deshalb über den aktuellen Sachstand sowie die anstehenden Verfahrensschritte unterrichtet. Dabei wird zunächst auf das Ergebnis der sogenannten Phase II der Modellstadt 2030 eingegangen, dessen Erkenntnisse wiederum in den Mobilitätsplan für München einfließen werden. Weiter werden ab Kapitel 4 der Sachstand und das weitere Vorgehen zur Erarbeitung des Mobilitätsplans für München dargestellt.

## 2. Aktueller Sachstand

In etwa zeitgleich mit dem Beginn des Prozesses zur Entwicklung eines Mobilitätsplans für München startete die Inzell-Initiative das Projekt „Modellstadt 2030“, welches sich mit den aktuellen verkehrlichen Herausforderungen der Stadt und der umgebenden Region sowie mit geeigneten Lösungsansätzen auseinandersetzt. An diesem Prozess beteiligte sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammen mit dem Kreisverwaltungsreferat (KVR), dem Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW), um gesellschaftlich, politisch und wirtschaftlich konsensfähige Lösungsansätze und -strategien für die verkehrlichen Herausforderungen gemeinsam mit allen Inzell-Partnern zu diskutieren und die daraus entstandenen Impulse und neu gewonnenen Erkenntnisse in den weiteren Prozess zur Entwicklung des Mobilitätsplans für München sowie auch in alle weiteren, bereits laufenden verkehrlichen Konzeptionen und Projekte einfließen zu lassen.

Am 30.01.2019 fand eine gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung (Federführung), des Bauausschusses, des Kreisverwaltungsausschusses, des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, des Umweltausschusses und des Finanzausschusses statt, bei der die bisherigen Inhalte des Projektes „Modellstadt 2030“ den Stadträtinnen und Stadträten vorgestellt und diskutiert wurden. Anschließend wurde mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.02.2019 „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13893) das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, sich weiterhin an dem Projekt zu beteiligen und den Prozess der Phase II abzuschließen. Bei Phase I lag der Fokus auf der Schaffung einer gemeinsamen Vision<sup>1</sup> und diese der Politik, den Bezirksausschüssen und der Region vorzustellen und zu diskutieren. Die Vision, die von allen Inzell-Partnern gemeinsam entwickelt wurde, galt es in Phase II in einzelnen Arbeitsgruppen zu konkretisieren und dem Stadtrat die erarbeiteten Ergebnisse mit diesem Beschluss inklusive dem angehängtem Arbeitsbericht (Anlage 9) vorzustellen.

Darüber hinaus hat sich der Stadtrat mit Beschluss vom 30.01.2019 zu dem Ziel bekannt, eine Verkehrswende umzusetzen, indem verstärkt auf umweltfreundliche Mobilitätsformen gesetzt wird und der öffentliche Raum zugunsten von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern und öffentlichen Verkehrsmitteln neu aufzuteilen ist. Die Schwerpunktsetzung auf die umweltfreundlichen Mobilitätsformen wird auch durch das vom Stadtrat aufgegriffene Anliegen eines initiierten Bürgerbegehrens „Sauba sog I“ („Luftreinhalteplan München – Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München; Sachstand und weiteres Vorgehen“; VV des Stadtrates vom 25.01.2017, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07383) bestärkt, welches aus Gründen der Luftreinhaltung einfordert, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 % aller Wege innerhalb des Münchner Stadtgebiets mittels abgasfreier Kraftfahrzeuge, ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen. Um dieses vom Stadtrat übernommene Ziel umzusetzen, werden bereits viele Schwerpunkte u.a. im Mobilitätsmanagements des KVR gesetzt (z.B. Vision Zero, Entwicklung einer Mobilitätsdachmarke, Weiterentwicklung Verkehrssteuerung, Sharing-Mobility).

Um sich dem Ziel der Verkehrswende zu nähern, wurde mit dem Beschluss „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 /

1 Die Ergebnisse sind in einer Broschüre festgehalten und unter folgenden Link abrufbar: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Modellstadt2030.html>

V 13893) das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie weitere städtische Referate beauftragt, weitere Beschlussvorlagen bis Sommer 2019 in den Stadtrat einzubringen, wie z.B. den „Grundsatzbeschluss „Autofreie Altstadt“ und „Altstadt-Radring““ (VV des Stadtrates vom 26.06.2019, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14478), den Grundsatzbeschluss „Sharing-Mobility“ (gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat, VV des Stadtrates vom 24.07.2019 Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15209) und den Beschluss zum Pilotprojekt „Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“ (VV des Stadtrates vom 24.07.2019 Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14925).

### **3. Phase II des Projektes „Modellstadt 2030“**

Die Beteiligten<sup>2</sup> der Inzell-Initiative haben sich zum Ziel gemacht, die Mobilitäts- und Lebensqualität auch unter anhaltendem Wachstum zu steigern. Der erste Schritt war demnach, eine gemeinsame Vision zu schaffen, wie nach Auffassung der Expertinnen und Experten die Mobilität in München bis 2030 aussehen sollte.

Zusammengefasst sind die Vision, die Ziele und Werkzeuge in einer Broschüre (<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Modellstadt2030.html>) mit den Leitthemen „Lebensräume gestalten“, „Wege zu Ende denken“ und „Stadtregion vernetzen“. Zur Verdeutlichung der Vision – dargestellt mit acht kleinen Zukunftsgeschichten – wurden aus der Anzahl wirkungsvoller Werkzeuge sechs sogenannte Schlüsselwerkzeuge herauskristallisiert:

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

In dem weiteren Prozess der Konkretisierung der Schlüsselwerkzeuge hat sich gezeigt, dass es zielführend erscheint, diese anhand von vier Raumtypen zu betrachten. Je nach Raumtyp – Innenstadt, Gartenstadtquartier, Gewerbequartier, Von der Tangente in die Fläche – kommen Werkzeuge und Maßnahmen in unterschiedlicher Weise zur Anwendung. In der weiteren Konkretisierung arbeiteten die Inzell-Partner in einzelnen Arbeitsgruppen, die sich anhand von Handlungsebenen (s. Abbildung 1) visualisieren lässt. Die Handlungsebenen bestehen aus den Themenfeldern bzw. folgenden Arbeitsgruppen:

- Mobilitätsplattform
- Öffentliche Mobilitätsangebote/Mobilitätsverbund
- Fuß- und Radverkehr
- Logistik zeitlich und räumlich organisieren
- Steuerung und Bepreisung motorisierter Verkehr

2 Siemens AG, MAN Truck und Bus AG und BMW, die UnternehmerTUM, der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund, die Stadtwerke München mit der Münchner Verkehrsgesellschaft, die Technische Universität München (TUM), die Industrie und Handelskammer (IHK) und die beteiligten städtischen Referate (PLAN, KVR, RGU, RAW)

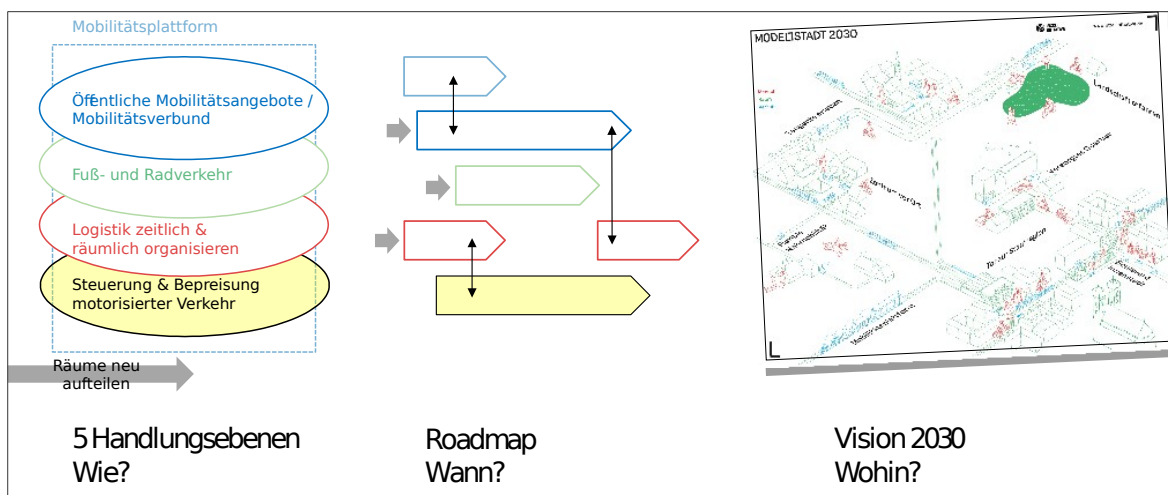


Abbildung 1: bisheriger Weg der Modellstadt 2030 (Hrsg.:Inzell-Initiative, Autorenschaft: Studio Stadt Region, Visualisierung der Vision: Thomas Rustemeyer)

Außerdem wurde in dieser Prozessphase mit dem Modellstadt-Kompass ein erstes Indikatorensystem aufgestellt, dessen Datenverfügbarkeit noch zu prüfen und dann konkret festzulegen ist. Aufgeteilt ist dieser Kompass in Erreichbarkeit, Flächeneffizienz, Umwelt- und Raumqualität sowie Durchgängigkeit.

### Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit für alle Zielgruppen nimmt für alle Modi – zuverlässig und bedarfsgerecht – im Gesamtraum zu. Mögliche messbare Parameter wären z.B. die Reisezeit (verkürzt), stabiler Verkehrsfluss oder geringer Parksuchverkehr.

### Flächeneffizienz

Hier liegt der Fokus auf der Steigerung der Nutzungseffizienz vorhandener Verkehrsflächen. Dabei kann z.B. die Verkehrsfläche gesamt betrachtet werden.

### Umwelt- und Raumqualität

München und Region sind gekennzeichnet durch eine gute Luftqualität, gutes Mikroklima mit hoher Aufenthalts- und Gestaltungsqualität sowie eine lärmarme und möglichst schadstofffreie Mobilität. Als Indikatoren könnten die Lärm-Emissionen, die Luftschadstoff-Emissionen (NO<sub>2</sub> und Feinstaub) sowie beispielsweise CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs verwendet werden. Diese lassen sich über standardisierte Verfahren anhand der Verkehrszahlen berechnen.

### Durchgängigkeit

Verschiedene Mobilitäts- und Transportangebote sind gut miteinander verknüpft und können vom Endnutzer problemlos – ohne administrative Grenzen und Zuständigkeiten – genutzt werden. Hierbei spielt die subjektive Wahrnehmung eine große Rolle. Personen- und Verkehrssicherheit wären hier beispielsweise messbare Parameter.

### **3.1. Roadmap der Modellstadt 2030**

Gegenwärtig arbeiten die Inzell-Partner in einzelnen Arbeitsgruppen an der Konkretisierung der Maßnahmenempfehlungen, die in einer Roadmap (Anlage 10) visualisiert ist. Es wird dargestellt, welche Maßnahmen in welchen Zeitrahmen anzustoßen, zu planen bzw. umzusetzen sind, um die Vision der Mobilität in München 2030, zu erreichen.

Ausschlaggebend ist hierbei der integrative Ansatz, denn nur ein Zusammenspiel der Handlungsebenen mit ihren jeweiligen Maßnahmen führen zu einer sichtbaren und wirksamen Verbesserung der Mobilität in München. Das Hervorheben einzelner Maßnahmen ist im Sinne der Modellstadt 2030 nicht zielführend. Es gibt jedoch unterschiedliche Umsetzungsgeschwindigkeiten. Es werden nun die einzelnen Handlungsebenen vorgestellt. Die hier aufgezeigten Inhalte finden sich in ausführlicher Darstellung in dem Abschlussbericht, der dieser Sitzungsvorlage angehängt ist (Anlage 9).

#### **Mobilitätsplattform**

Das Interesse an einer schwellenlosen und barrierefreien Mobilität wächst zunehmend und dazu gehört auch, dass sich die Reisenden (Echtzeit-)Information übersichtlich, vollständig und aktuell zu allen Verkehrsmodi einholen können. Zusätzlich muss ein einfaches, intermodales, wettbewerberneutrales und diskriminierungsfreies Routing, Buchen und Bezahlen möglich sein. Wenn dies – am besten öffentlich organisiert – besteht, dann kann von einer hohen Akzeptanz seitens der Nutzenden ausgegangen werden. Von Seiten der Modellstadt stellt der ÖPNV den Startpunkt dar und soll den Großraum München abdecken. Die Plattform soll künftig so aufgebaut werden, dass es zum einen attraktiv für die Nutzenden ist und zum anderen können die Informationen für Planungs-, Steuerungs- und Analysevorhaben genutzt werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass Qualitätskriterien und Rahmenbedingungen noch zu definieren bzw. zu schaffen sind. Somit kann eine multimodale Mobilitätsplattform als Katalysator der Verkehrswende verstanden werden.

#### **Öffentliche Mobilitätsangebote/Mobilitätsverbund**

Um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf weitere Verkehrsmodi überhaupt ermöglichen zu können, sind bestehende Angebote (Taktverdichtungen und Beschleunigung bestehender Linien) zu erweitern und Neue (Verstärkung der Infrastruktur, Schaffen von Tangentialen, Netzerweiterung, Mobilitätsstationen), auch über administrative Grenzen hinaus, zu schaffen. Dabei geht es um den Ausbau eines leistungsfähigen ÖV-Netzes und Einführung von z.B. On-Demand-Mobility (ODM)-Services (Bedarfsverkehre) und Sharing-Angeboten. Diese sind einheitlich, möglichst umweltfreundlich, diskriminierungs- und barrierefrei zu gestalten.

Um die Vision 2030 zu erreichen, ist aus rechtlicher Sicht an der Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse von Infrastrukturmaßnahmen zu arbeiten. Hinzu kommt, dass das Personenbeförderungsgesetz weiterentwickelt und auch bezüglich der ODM- und Sharing-Angebote der Frage nach Lizenzierung und Steuerung nachgegangen werden muss. Da der ÖPNV als Rückgrat der Mobilität verstanden wird, ist es wichtig, dass sich die Verkehrsmodi ergänzen und nicht miteinander konkurrieren.

#### **Fuß- und Radverkehr**

Diese Maßnahmen sind kleinteiliger, da es hierbei um die Verbesserung für den Fuß- und

Radverkehr und damit vor allem um die Frage nach der Neugestaltung und Neuverteilung des Raumes geht. Dies ist laut der Zielsetzung der Modellstadt 2030 nur möglich, indem die Flächenverteilung bzw. -neuaufteilung zugunsten von Fuß- und Radverkehr priorisiert und vom Stadtrat im Sinne des Beschlusses „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (VV vom 13.02.2019, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13893) bei konzeptionellen wie konkreten Planungen und Maßnahmen entsprechend zugestimmt wird. Nicht zu unterschätzen ist, dass jede ÖV-Fahrt mit einem hohen Anteil an zurückgelegten Fußwegen verknüpft ist und daher integriert geplant werden muss. Positive Effekte lassen sich durch eine dezidierte Wegeinfrastruktur (z.B. Durchwegungskonzept, Gehwegnasen, Verkehrsberuhigung/Begegnungszonen, „Vision Zero“-Maßnahmen) sowie die Anpassung der Verkehrssteuerung erzielen. Themen wie Verkehrssicherheit, Förderung der Gesundheit, Steigerung der Identifikation mit dem jeweiligen Quartier, der Stadt oder Region und die Neugestaltung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität spielen eine zentrale Rolle. An den genannten Themen wird derzeit in kleinen Schritten gearbeitet, wobei es für die Vision 2030 einen Grundsatzbeschluss zum Fußverkehr und ein beschleunigtes Verfahren in der Fuß- und Radverkehrsplanung und -umsetzung dringend bedarf. Auch in diesem Fall gilt es Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln oder neu zu schaffen. Die Bedeutung der Barrierefreiheit (Querungsmöglichkeiten, Unterschiede in der Fahrgeschwindigkeit, technische Weiterentwicklung der Fahrräder mit/ohne E-Antrieb), die sozialverträgliche Abwicklung von Angeboten wie z.B. kostengünstige Sharing-Angebote (z.B. (Lasten-)Räder, Trikes, Scooter) oder auch die Frage nach erweiterten Gestaltungsspielräumen – v.a. im Bereich der technischen Ausführungen – der Kommunen (FGSV-Richtlinien, StVO, Sanktionsmöglichkeiten für Falschparker) sind auf den Prüfstand zu stellen.

### **Logistik zeitlich und räumlich organisieren**

Da dieses Themenfeld komplex und vielschichtig ist, bietet sich eine Einordnung in mehrere Ebenen von XS (Kleinverteilung z.B.: Paketlieferung, private Einkäufe) über M (z.B. kleinteiliger Handel, Gewerbe, Handwerk) bis hin zu XL (z.B. industrieller Schwerlastverkehr, Belieferung von großen Unternehmen) an. Ziel ist, dass die Ver- und Entsorgung sicher, effizient und emissionsarm erfolgt. Dies hat zur Folge, dass zum einen auf die technischen Aspekte (z.B. Elektrifizierung der Flotten/Fahrzeuge) und zum anderen auf die zeitliche Flexibilisierung und räumliche Neuorganisation eingegangen werden muss. Dabei werden die Themen des Stromnetzausbaus, unterirdische Verteil- und Anliefermöglichkeiten, Schaffen von Lieferzonen bzw. priorisierte Stellplätze, Ausbau von Paketstationen an ÖV-Haltestellen und Konzepte zur Belieferung zu anderen Tages- oder Nachtzeiten, diskutiert. Insoweit sind v.a. rechtliche Rahmenbedingungen zu prüfen und eine Bestandsaufnahme aller Facetten des Wirtschaftsverkehrs in München mit gleichzeitiger Potenzialabschätzung durchzuführen. Es ist wichtig zu eruieren, ob ein Gesamtkonzept für den Wirtschaftsverkehr und Logistik zu erarbeiten ist.

Bei den gerade beschriebenen Handlungsebenen „Öffentliche Mobilitätsangebote/Mobilitätsverbund“, „Fuß- und Radverkehr“ und „Logistik zeitlich und räumlich organisieren“ spielt das Thema der Flächenumverteilung und das Schaffen neuen Raumes für entsprechende Mobilitätsangebote eine große Rolle.

Daher sind die Bausteine gesamtheitlich zu betrachten, um die vorhandenen und neu gewonnenen Flächen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bedarfsgerecht und im Sinne der grundsätzlichen Ziele der Verkehrsplanung<sup>3</sup> aufzuteilen.

Hierbei ist zudem das Thema der Aufenthaltsqualität als integraler Bestandteil zu berücksichtigen. Vorstellbar für den Umgang mit Zielkonflikten im Infrastrukturausbau ist eine Erarbeitung von Entscheidungsrichtlinien, die wiederum Gestaltungsspielräume für Kommunen erlauben.

### **Steuerung und Bepreisung motorisierter Verkehr**

Der Transformationsprozess kann nicht nur durch eine alleinige Angebotsschaffung erfolgen, es werden auch steuernde Maßnahmen benötigt, da die derzeitige Verkehrsnachfrage des MIV die Kapazitäten übersteigt bzw. bei anhaltenden Wachstum übersteigen wird (Stau, zunehmender Parksuchverkehr, Flächenkonflikte). Negative Folgen wie steigende Emissionen und der wachsende Energieverbrauch sowie das Ziel, den Raum zugunsten von Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Aufenthaltsqualität neu aufzuteilen, schließen eine Ausweitung der Flächen rein für den MIV aus. Fahrverbote oder dergleichen scheinen aus Sicht der Modellstadt 2030 auch nicht zielführend. Ein Bepreisungssystem unterscheidet ruhenden und fließenden Verkehrs. Zum ruhenden Verkehr wird über eine Ausdehnung und eine Preisanpassung der bestehenden und neuen Parklizenzegebiete diskutiert, wobei hier die rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen sind und dabei der enge Austausch zwischen der Landeshauptstadt München und dem Freistaat Bayern bzw. der Bundesregierung intensiviert wird. Für die Bepreisung des fließenden Verkehrs ist es notwendig, Fragen bezüglich der rechtlichen Rahmenbedingungen (Höhe der Bepreisung dynamisch oder fester Preis), der technischen Ausgestaltung (Erfassung des MIV), der Sozialverträglichkeit (Vermeidung von unerwünschten Nebenwirkungen) und der Reinvestition der eingenommenen Mittel in den nächsten Schritten nachzugehen. Es ist geplant, hierfür eine stadtweite Strategie unter Einbeziehung regionaler Aspekte zu entwickeln und entsprechende Maßnahmen zur Umsetzung und Zielerreichung zu definieren.

### **3.2. Weiteres Vorgehen zur Modellstadt 2030**

Die jeweiligen Handlungsebenen weisen unterschiedliche Arbeitsstände auf, die es weiter zu vertiefen gilt. Diesen Prozess wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weiter begleiten und die neu gewonnenen Erkenntnisse in die Erarbeitung des Mobilitätsplans für München einfließen lassen. Dabei werden konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt, diskutiert, bewertet, weiterentwickelt und führen dann zu weiteren notwendigen Schritten wie z.B. die Entwicklung einer stadtweiten Strategie zur Bepreisung im Verkehr oder auch die Initiierung eines Grundsatzbeschlusses zum Fußverkehr in München sowie einer Beauftragung vom Stadtrat. Eine weitere Möglichkeit ist, in Zusammenarbeit mit den in der Inzell-Initiative beteiligten städtischen Referaten,

3 Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.03.2006 zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07218) wurden die grundsätzlichen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt München zu Mobilität und Verkehr grundlegend definiert. Als wesentliche Ziele des Verkehrsentwicklungsplans wurden damals Maßnahmen zur Verkehrsverminderung und -verlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel sowie die stadtverträgliche Gestaltung des notwendigen Verkehrs benannt.



aus den Maßnahmenvorschlägen abgeleitet geeignete Pilotprojekte zu entwickeln und einzuleiten. Darüber hinaus werden konkrete Planungsprojekte ausgewählt, in denen die Schlüsselwerkzeuge und definierten Handlungsebenen der Modellstadt 2030 herangezogen und angewendet werden können. Mögliche Projekte sind die autofreie Altstadt, das Siedlungsgebiet Freiham oder auch die Parkstadt Schwabing. Des Weiteren soll im Rahmen der Weiterbearbeitung der Modellstadt 2030 auch der öffentliche Dialog und eine gemeinsame Bearbeitung von verkehrlichen Lösungen mit der Stadt und der Region weiter fortgeführt und intensiviert werden. Das kann nur geschehen, wenn ein integrativer Ansatz und damit die Vernetzung und Zusammenarbeit zwischen Stadt und Region, verfolgt wird. Dabei bietet sich konkret eine Verzahnung der geplanten Internationalen Bauausstellung (IBA) in der Metropolregion München mit der Modellstadt 2030 an. Die IBA soll schwerpunktmäßig Projekte zum Leitthema „Räume der Mobilität“ umsetzen und wird derzeit in einer regional besetzten Arbeitsgruppe unter dem Dach des Vereins Europäische Metropolregion München (EMM e.V.) weiter vorbereitet. In der AG IBA wird ein Vorschlag zur Organisationsform und zur Finanzierung einer IBA erarbeitet und es sollen auch bestehende Projektideen, wie zum Beispiel der Modellstadt 2030, auf IBA-Kriterien geprüft, gegebenenfalls weiterentwickelt und neue Projektideen identifiziert werden. Besonderes Augenmerk liegt dabei immer auf Projekten, die eine vernetzte Mobilität in die und in der Region im Fokus haben und – wie die Modellstadt 2030 – alle Ebenen der Mobilität in der Region umfassen und bündeln. Diese Handlungsebenen reichen von Experimenten und kleinen Utopien „vor der Haustür“, die Regeln und Räume auf Zeit verändern, über Transformationen durch konkrete Bauprojekte bis hin zu neuen Governance-Instrumenten mit gemeinsamen Zielen und Raumvisionen.

Solche Projekte können zum Beispiel die Ausweitung schienengebundener Infrastruktur in die Region, die Stärkung von tangentialen Verbindungen innerhalb der Region, sowie die Schaffung von Mobilitätsdrehscheiben (Umsteigeknotenpunkte in der Region). Aber auch beispielsweise die Verbesserung der Radinfrastruktur (Radschnellverbindungen) oder auch die Einführung von On-Demand-Mobility-Angebote. Zusätzlich zu Projekten der verkehrlichen Infrastruktur könnte beispielsweise auch die Nutzungsmischung von Angeboten z.B. an Bahnhaltstellen zusätzliche Angebote Coworking-Spaces, Gastronomieangebote, Einrichten von Mikrohubbs und Paketstationen etc., einen Beitrag zu innovativen Mobilitätslösungen leisten.

Mittels einer IBA könnten auch neue Steuerungs-, Finanzierungs- und Organisationsformen getestet werden, die während des IBA-Zeitraums und vielleicht darüber hinaus die Mobilitätsversorgung vereinfachen und verbessern. Ein Beispiel für diesen Optimierungsbedarf wäre eine Weiterentwicklung des Personenbeförderungsgesetzes im Hinblick auf Lizenzierung und Steuerung.

#### **4. Sachstand zur Erarbeitung des Mobilitätsplans für München**

Im Jahr 2019 wurde schwerpunktmäßig das Projekt der „Modellstadt 2030“ aktiv begleitet, um gesellschaftlich, politisch und wirtschaftlich konsensfähige Lösungsansätze und -strategien für die verkehrlichen Herausforderungen gemeinsam mit allen Inzell-Partnern zu diskutieren und die daraus entstandenen Impulse und neu gewonnenen Erkenntnisse in den weiteren Prozess zur Entwicklung des Mobilitätsplans für München sowie auch in alle weiteren, bereits laufenden verkehrlichen Konzeptionen und Projekte einfließen zu lassen.

Die Erkenntnisse der Modellstadt 2030 sind eine wichtige Grundlage für die Fortschreibung des Mobilitätsplans für München. Neben den entwickelten Schlüsselwerkzeugen und den Handlungsebenen wurde deutlich, dass in der gegenwärtigen Wachstumsphase ein integrativer Ansatz der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung zwingend notwendig ist, um bereits bei der strukturellen Nutzungsverteilung im Stadtgebiet die Verkehrsnachfrage positiv zu beeinflussen. Somit sind Mobilitätsplan und räumliche Stadtentwicklungsplanung in engem Zusammenhang weiter zu betreiben. Dies gilt beispielsweise auch für die aktuelle Fortschreibung der Stadtentwicklungskonzeption Perspektive München, in deren Rahmen die strategischen und fachlichen Ziele zu den Themen Mobilität und Siedlungsentwicklung überarbeitet werden und in enger Verzahnung in einen neuen Stadtentwicklungsplan (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.05.2019 „Dringend erforderlich: eine langfristige Strategie für Münchens Wachstum“; Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14382) einfließen sollen. Werden nun diese Inhalte sowie vorangegangene Planungen gebündelt, entsteht ein Entwurf eines Gesamtplans für die Zukunft der Mobilität (Anlage 13). Dies zeigt zum einen z.B. schon beschlossene Maßnahmen wie eine Radschnellverbindung in den Münchner Norden (Pilotprojekt „Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“; VV des Stadtrates vom 24.07.2019 Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14925), der ÖPNV-Ausbau (Nahverkehrsplan gemäß Beschlüssen der VV des Stadtrates vom 30.09.2015, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03603; vom 24.01.2018, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10475 und vom 23.01.2019, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12213) oder auch „Autofreie Altstadt“ und „Altstadt-Radlring“ (VV des Stadtrates vom 26.06.2019, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14478). Des Weiteren ist auch der Blick in die Zukunft gerichtet, welche Korridore z.B. für den verstärkten Ausbau des ÖVs, mögliche HOV-Lanes (High-occupancy vehicle lane<sup>4</sup>) sowie die Radschnellverbindungen vorstellbar sein können.

Darüber hinaus wurde zu den „Zukunftsgeschichten“ und „Schlüsselwerkzeugen“ der Modellstadt 2030 eine Bürgerwerkstatt durchgeführt, um die Relevanz und Tragfähigkeit dieser Instrumente für die Entwicklung des Mobilitätsplans in der Öffentlichkeit zu spiegeln. Somit war das Ziel der Bürgerwerkstatt, das Visionsbild aus der Modellstadt 2030 mit den Anregungen, Ideen und Kritikpunkten der Bürgerinnen und Bürger, der Vertreterinnen und Vertreter der Institutionen und Verbände weiter zu entwickeln und zu konkretisieren (Anlage 12). Zum einen konnten die Inhalte der Modellstadt 2030 kritisch geprüft und die formulierten Ziele wie Werkzeuge abgewogen und priorisiert werden. Zum anderen konzentrierte sich die Veranstaltung auch auf die Auseinandersetzung mit den persönlichen Wünschen und die Bereitschaft zur Veränderung der eigenen Verhaltensweisen der Teilnehmenden. Fazit war, dass im Rahmen der Diskussion in der Veranstaltung die Grundaussage der Modellstadt 2030 überwiegend Übereinstimmung fand differenziert weitergedacht wurde und damit ein erweitertes Visionsbild entstand (Anlage 12). Aus der Diskussion heraus ergaben sich einige Themenschwerpunkte wie die Einführung neuer multimodaler Angebote, Ausbau der Radinfrastruktur, Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) oder auch die Implementierung eines angepassten Bepreisungssystems des ruhenden und fließenden Verkehrs. In Anlage 11 sind die Gesamtergebnisse der Mobilitäts-Werkstatt dargestellt.

Des Weiteren ist innerhalb der Prozessphase der Modellstadt mit dem Modellstadt-

4 High-occupancy vehicle lane: Fahrbahn für stark belegte Fahrzeuge

Kompass ein erstes Indikatorensystem aufgestellt worden. Wichtig hierbei ist, dass die Datenverfügbarkeit und die Indikatoren nochmals zu prüfen sind. Nichtsdestotrotz können diese Ergebnisse für die Erarbeitung eines Mobilitätspanels (regelmäßige Erfassung des Verkehrsverhaltens und -veränderung) hilfreich sein und gegebenenfalls integriert werden. Das Einrichten eines Mobilitätspanels dient dem Monitoring bisheriger Planungen und Umsetzungen sowie Verkehrsversuche mit dem Ziel zu prüfen, ob getroffene Konzepte und Maßnahmen entsprechend effektiv oder gar effizient sind. Über das Mobilitätspanel sollen aktuelle Informationen zum Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner erfasst werden.

## **5. Weiteres Vorgehen zum Mobilitätsplan für München**

Neben der weiteren Begleitung des weitergehenden Prozesses der „Modellstadt 2030“ sollen nun nächste konkrete Schritte zur Entwicklung des Mobilitätsplans für München in Angriff genommen werden, die im Organisieren und Durchführen einer erweiterten Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2020/2021 und die Erstellung eines Konzeptes für ein Mobilitätspanel bestehen. Zugleich ist das Visionsbild der zukünftigen Mobilität (Anlage 13) zu diskutieren und weiter auszuarbeiten, indem die möglichen Korridore v.a. bezüglich des ÖV- und Radschnellwegeausbaus weiter konkretisiert werden sowie neue Formen der Raumneuaufteilung wie z.B. mögliche HOV-Lanes untersucht werden. Bei Fertigstellung wird auf die einzelnen Elemente genauer eingegangen werden.

Darüber hinaus werden auch multimodale Mobilitätskonzepte in der Stadtentwicklungs- und Bebauungsplanung weiterverfolgt, die attraktive Alternativen zur Nutzung des Kraftfahrzeugs (Kfz) in der Alltagsmobilität bieten. Diese können einen nennenswerten Beitrag zur Beeinflussung und Steuerung des Verkehrsaufkommens von Anfang an liefern.

### **5.1. Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die Auftaktveranstaltung zur Fortschreibung der „Perspektive München“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12615), fand am 26. Februar 2019 unter dem Titel „Für München“ statt. Im Fokus standen die Zukunftsfragen der Stadtentwicklung mit dem wesentlichen Baustein der Mobilität, die eine der größten Herausforderungen darstellt. Es wurde deutlich, dass „Mobilität“ bei den Bürgerinnen und Bürgern großen Gesprächsbedarf erzeugt. Auch für Expertinnen und Experten ist es wichtig, gezielter mit den Bürgerinnen und Bürger in einen Dialog zu treten. Dies zeigte auch eine „Mobilitätswerkstatt“, die mit ca. 100 Bürgerinnen und Bürgern, teils zufällig ausgewählt, am 9. Mai 2019 stattfand. Intention war, die Visionen und Ideen der Bürgerinnen und Bürger in den Mobilitätsplan einzubinden. Die Grundaussage der Modellstadt 2030 wurde nicht in Frage gestellt, sondern vielmehr differenziert weitergedacht und damit in ein erweitertes Visionsbild überführt (Anlage 12). Die Ergebnisse stellen aufgrund der Anzahl der Anwesenden – nahe 100 Personen, die sich vermehrt aus Teilnehmenden von Institutionen sowie Interessierte über freie Anmeldung zusammensetzten, die aktiv das Thema der Mobilität bespielen – keine Repräsentativität der gesamten Bürgerschaft dar. Nichtsdestotrotz geben die Äußerungen ein wichtiges Meinungsbild der Bürgerinnen und Bürger und tragen einen Teil zur Erarbeitung des Mobilitätsplans bei. Die Informationen und Erkenntnisse aus der Mobilitätswerkstatt und der Modellstadt 2030 werden nun in

internen Workshops mit den städtischen Referaten und weiteren relevanten Akteurinnen und Akteuren (IHK, Handelsverband Bayern, Citypartner, Handwerkskammer, etc.) vertieft und aufbereitet. Die daraus abgeleiteten Konzepte und Handlungsempfehlungen dienen als Grundlage für die breite Öffentlichkeitsbeteiligung (den crossmedialen Dialog), die 2020/2021 stattfinden soll.

Der Crossmedialer Dialog besteht aus einem Online-Dialog, Veranstaltungen mit städtischen und regionalen Akteurinnen und Akteuren und versucht, möglichst alle Nutzergruppen und Mobilitätsbedürfnisse einzubeziehen. Abschließend sollen in einer Abschlussveranstaltung alle gesammelten und ausgewerteten Informationen zusammengefasst und vorgestellt werden. Die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung werden in den Mobilitätsplan für München eingearbeitet und dem Stadtrat vorgelegt.

## **5.2. Mobilitätspanel**

Parallel zur Aufstellung eines Mobilitätsplans ist als weiterer Baustein ein Monitoring-Konzept auf Grundlage von Daten, Verkehrsversuchen sowie aus den Erfahrungen bisheriger Planungen und Umsetzungen, zu entwickeln. Somit können Konzepte und Maßnahmen nach Effektivität oder Effizienz beurteilt werden. Momentan wird das Mobilitätsverhalten durch die Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD). Die Ergebnisse liegen aus den Jahren 2002 und 2008 vor. Die aktuellen Ergebnisse der MiD mit dem Befragungszeitraum 2016/2017 sind in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14977 (VV, vom 23.10.2019) einsehbar.

Diese Zeitabstände sind in Anbetracht der derzeitigen Dynamik im Mobilitätssektor – v.a. in der technischen Entwicklung – zu lang. Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist es daher zwingend notwendig zusätzlich zur MiD ein Mobilitätspanel einzurichten, welches in einem regelmäßigen Turnus durchgeführt wird. Es ist vorstellbar, die Befragung ca. alle drei Jahre durchzuführen. Es sollen aktuelle Informationen zum Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner erfasst werden. Mit der Verbesserung der Datengrundlage entsteht eine verlässliche Fortschreibung von Zeitreihen, eine mögliche Parametrisierung und Kalibrierung von Verkehrsmodellen sowie ein interkommunales Benchmarking. Hauptziel ist es, eine fundierte Datengrundlage zu erstellen und fortzuschreiben. Darauf aufbauend kann schneller auf Veränderungen reagiert werden, um die Mobilitätsqualität sicherzustellen.

Da die Komplexität der Anforderungen an Daten, Methodik und Auswertung zunimmt, soll die Konzeption des Mobilitätspanels mit Hilfe eines Experten erstellt werden. Dafür sind jedoch Personal- und Sachmittel nötig, die im Eckdatenbeschluss zum Haushalt 2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V15064; siehe Lfd. Nr. 8) nicht bzw. nicht vollständig genehmigt wurden. Um das Monitoring anstoßen und umsetzen zu können, ist es zwingend notwendig, auf die im Beschluss „Bürgerbegehren Altstadt-Radlring und Bürgerbegehren Radentscheid“, geforderte Stelle „Sachbearbeitung zur Entwicklung eines Monitoringkonzepts“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15585, Kapitel 3.2 Personalmittel) zurückzugreifen. Nach der Erarbeitung eines Konzepts, sollen dann voraussichtlich spätestens im Jahr 2023 erste Befragungen durchgeführt werden, vorbehaltlich der Bereitstellung von Finanzmitteln.

## **6. Personal- und Sachmittelbedarf im Referat für Stadtplanung und Bauordnung**

### **Stadtentwicklungsplanung (HAI) – Verkehrsplanung (Abt. 3)**

Die im Zusammenhang mit dem anhaltenden Wachstum unabdingbare Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, in diesem Fall des Mobilitätsplans für München (MobiMUC), und der Zielsetzung, diesen kontinuierlich an die derzeitigen Rahmenbedingungen anzupassen, geht weit über die bisherigen Aufgaben der Verkehrsentwicklungsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung hinaus und erfordert dauerhaft zusätzliche Personalkapazitäten in der Abteilung Verkehrsplanung. Des Weiteren sind für die nächsten Schritte (Öffentlichkeitsbeteiligung und Erstellung eines Mobilitätspanels) sowie die weitere Bearbeitung der Modellstadt 2030 und des Mobilitätsplans Personal- und Sachmittel erforderlich.

Eine Stelle wurde mit Beschluss „Erarbeitung des Mobilitätsplans für München – Personal- und Sachmittelbedarf“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16277) vom Münchner Stadtrat vom 06.11.2019 bereits beschlossen.

Neben dem Personalbedarf wurden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses zum Haushalt 2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V15064; siehe Lfd. Nr. 8) vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in der Bekanntgabe im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 24.07.2019 auch Sachmittel angemeldet.

Die hierfür notwendigen Sachmittel in Höhe von insgesamt 275.000 € wurden aufgrund der festgelegten Kürzungen der Sachmittelausweitungen für den Haushalt 2020 gestrichen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird aus diesem Grund eine erneute Anmeldung der Haushaltsmittel zum Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2021 veranlassen. Die zu vergebenden Leistungen an Dritte bezüglich der Konzepterstellung des Mobilitätspanels und der Öffentlichkeitsbeteiligung stehen daher unter dem Vorbehalt, dass die Bereitstellung der Haushaltsmittel mit der Beschlussfassung über den Haushalt 2021 erfolgt.

### **7. Behandlung der Stadtratsanträge**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu den vorliegenden Anträgen wie folgt Stellung:

#### **Gesamtkonzept wichtiger Verkehrsinvestitionen, Antrag Nr. 08-14 / A 03133 der Stadtratsfraktion der FDP vom 27.02.2012**

Die Stadtratsfraktion FDP hat am 27.02.2012 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / A 03133 gestellt (Anlage 1). Darin wird gefordert, ein Gesamtkonzept wichtiger großer Verkehrsinvestitionen zu erstellen. Der anliegende Antrag wurde zuletzt in der Vollversammlung vom 25.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11704) aufgegriffen.

Im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätsplans werden auf alle Verkehrsarten bezogene infrastrukturelle wie konzeptionelle Maßnahmen entwickelt und unter Berücksichtigung von Planungsvorläufen priorisiert sowie in eine zeitliche Reihung gebracht. Für die Maßnahmen erfolgt im Mobilitätsplan für München eine Kostenabschätzung. Damit wird im Rahmen des Mobilitätsplans für München auch eine Darstellung aller wichtigen großen Verkehrsinvestitionen inkl. Priorisierung erfolgen.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03133 der Stadtratsfraktion FDP vom 27.02.2012 kann nur nach

Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Paradigmenwechsel im Straßenausbau und bei der Verkehrsberuhigung, Antrag Nr. 08-14 / A 04731 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 24.10.2013**

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat am 24.10.2013 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / A 04731 gestellt (Anlage 2). Darin wird gefordert, dass von weiteren Planungen innerstädtischer „Entlastungs-/Umgehungsstraßen“ Abstand genommen wird. Der VEP soll dahingehend überarbeitet werden, dass entsprechende Straßenplanungen aus dem VEP entfernt werden. Der anliegende Antrag wurde zuletzt in der Vollversammlung vom 25.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11704) aufgegriffen.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.02.2019 „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13893) hat sich der Stadtrat zu dem Ziel bekannt, die Verkehrswende umzusetzen, indem verstärkt auf umweltfreundliche Mobilitätsformen gesetzt wird und der öffentliche Raum zugunsten von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern und öffentlichen Verkehrsmitteln neu aufzuteilen ist. Die Schwerpunktsetzung liegt somit auf der Förderung und dem Ausbau der umweltfreundlichen Mobilitätsformen. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass im Zuge der weiteren Stadtentwicklung auch eine Verlegung einer Straße oder die Entlastung und z.B. die Umgestaltung einer Straße im Zusammenhang mit einer neuen Straßenverbindung eine zielführende Lösung sein kann. Im Zuge der ohnehin zunehmenden Flächenknappheit werden solche Maßnahmen zwingend auf das Notwendigste beschränkt sein müssen.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04731 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 24.10.2013 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Szenarien zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr in München ausarbeiten und Münchens Zukunft gezielt planen – Design statt Disaster, Antrag Nr. 14-20 / A 02779 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 13.01.2017**

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat am 13.01.2017 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 02779 gestellt (Anlage 3). Darin wird gefordert, Zukunftsszenarien zur Thematik Mobilität und Verkehr zu erarbeiten. Der anliegende Antrag wurde zuletzt in der Vollversammlung vom 25.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11704) aufgegriffen.

Gemäß dem Vorschlag für das weitere Vorgehen werden durch Betrachtung von Szenarien mögliche Entwicklungen der Mobilität abgeschätzt. Neben einem Basisszenario, bei dem die heutige Situation fortgeschrieben wird, sollen mindestens zwei Szenarien betrachtet werden, denen eine positive Entwicklung im Hinblick auf die Eckpunkte aus Antragspunkt 1 zugrunde gelegt werden. Die im Antrag vorgeschlagenen Szenarien „Weiter so“, „Gleichbleibende Verkehrsmenge beim Kfz-Verkehr“ und „Lebenswertes München“ werden bei der endgültigen Auswahl und Definition der

durchzurechnenden Szenarien berücksichtigt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02779 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 13.01.2017 wird entsprochen.

### **Verkehrswende für mehr Lebensqualität I**

**Der Text des Bürgerbegehrens „Saubere Luft“ wird die Basis des neuen Verkehrsentwicklungsplans, Antrag Nr. 14-20 / A 02924 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017**

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste hat am 02.03.2017 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 02924 gestellt (Anlage 4). Darin wird gefordert, dass die Zielsetzung des Bürgerbegehrens, wonach bis zum Jahr 2025 80% des Verkehrs in München durch abgasfreie Fahrzeuge, den ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr zurückgelegt werden sollten, Basis des neuen VEP wird. Darüber hinaus soll im Rahmen des VEP ein Zielkorridor für dieses Ziel erarbeitet werden. Der anliegende Antrag wurde zuletzt in der Vollversammlung vom 25.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11704) aufgegriffen.

Gemäß dem Vorschlag für das weitere Vorgehen werden durch die Betrachtung von Szenarien mögliche Entwicklungen der Mobilität abgeschätzt, u. a. wird auch ein Szenario mit der im Antrag geforderten Zielsetzung zugrunde gelegt. Die Möglichkeit der Festlegung eines jährlichen Zielkorridors wird – auch im Rahmen des Monitorings des Mobilitätsplans – geprüft. Die Frage, inwieweit dieses Ziel erreichbar ist und mit welcher Geschwindigkeit, wird nach erfolgter Szenariobetrachtung beantwortet.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02924 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **Verkehrswende für mehr Lebensqualität II**

**Jährliche Befragung zur Verkehrsmittelwahl der Münchnerinnen und Münchner, Antrag Nr. 14-20 / A 02925 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017**

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste hat am 02.03.2017 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 02925 gestellt (Anlage 5). Darin wird gefordert, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung jährlich eine Befragung zum Verkehrsverhalten durchführt und den Stadtrat und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse informiert. Falls notwendig, sollen geeignete Maßnahmen zur Nachsteuerung vorgeschlagen werden. Der anliegende Antrag wurde zuletzt in der Vollversammlung vom 25.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11704) aufgegriffen.

Gemäß dem Vorschlag für das weitere Vorgehen soll nach Zuschaltung der erforderlichen zusätzlichen Sachmittel im Rahmen des Mobilitätsplans für München ein Vorschlag für ein Monitoring-Konzept dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden. Ein erstes Monitoring wird im Rahmen der Zustandsanalyse nach dieser Beschlussfassung durchgeführt. Wie im Vortrag der Referentin beschrieben, sollen im ersten Schritt ein

Konzept erstellt werden und voraussichtlich im Jahr 2023 unter der Bedingung der Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel die ersten Befragungen stattfinden. Eine jährliche Befragung ist nicht zielführend, da aufgrund des Befragungsumfangs die damit verbundene Analyse und Auswertung mehr Zeit erforderlich ist. Zudem können in einer jährlichen Befragung lediglich Schwankungen und keine nachhaltigen Verkehrsveränderungen dargestellt werden, da spürbare Veränderungen im System Mobilität nur über längere Zeiträume aufgezeigt und bewertet werden können. Vorstellbar ist ein Befragungszeitraum im Rhythmus von drei Jahren, um auch den zu Befragenden Zeit zur Gewöhnung an ein geändertes Mobilitätsangebot zu geben.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02925 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **Verkehrswende für mehr Lebensqualität III**

#### **Aktionsplan „Verkehrswende für saubere Luft“, Antrag Nr. 14-20 / A 02926 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017**

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste hat am 02.03.2017 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 02926 gestellt (Anlage 6). Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, ein Paket mit schnellstmöglich umzusetzenden Maßnahmen zu erarbeiten, die dazu führen, dass 80% des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet bis 2025 durch abgasfreie Kfz, den ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden. Dabei sollen die vom Bürgerbegehren im „Aktionsplan saubere Luft“ vorgeschlagenen Schritte überprüft sowie die Vorschläge der MVG zur Errichtung von Busspuren umgesetzt werden. Der anliegende Antrag wurde zuletzt in der Vollversammlung vom 25.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11704) aufgegriffen.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.02.2019 „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13893) hat sich der Stadtrat zu dem Ziel bekannt, die Verkehrswende umzusetzen, indem verstärkt auf umweltfreundliche Mobilitätsformen gesetzt wird und der öffentliche Raum zugunsten von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern und öffentlichen Verkehrsmitteln neu aufzuteilen ist.

Bislang hat der Stadtrat in diesem Zusammenhang folgende Fachkonzepte beschlossen: „Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12597), „Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs Zweites Maßnahmenbündel“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15495), „Grundsatzbeschluss „Autofreie Altstadt“ und „Altstadt-Radlring““ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14478), Grundsatzbeschluss „Sharing-Mobility“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15209) und Pilotprojekt „Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14925).

Die Frage, inwieweit das 80% - Ziel erreichbar ist und mit welcher Geschwindigkeit, wird in der Maßnahmenentwicklung im Mobilitätsplan für München beantwortet werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02926 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 wird entsprochen.



**Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 1****Den öffentlichen Raum sinnvoller nutzen!****Antrag Nr. 14-20 / A 04918 von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan****vom 30.01.2019, eingegangen am 30.01.2019**

Die Stadtratsfraktion SPD – Herr StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herr StR Gerhard Mayer, Herr StR Hans Dieter Kaplan – haben am 30.01.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 04918 gestellt (Anlage 7). Darin soll sich die Landeshauptstadt München zum Ziel bekennen, bei zukünftigen Verkehrsplanungen eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten von ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr vorzunehmen.

Für eine lebenswerte Stadt ist ein sehr gut ausgebautes und hochwertiges Mobilitätsangebot eine der Grundvoraussetzungen. Die grundlegenden, strategischen verkehrlichen Ziele und Maßnahmen der Landeshauptstadt München sind im Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrsplan festgehalten. Der Nahverkehrsplan wird derzeit aktualisiert und legt die Qualitätsstandards (Taktzeiten, Einzugsbereiche usw.) sowie infrastrukturelle Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in München fest. Der noch geltende Verkehrsentwicklungsplan wird zu einem Mobilitätsplan für München weiterentwickelt mit dem Ziel der Förderung des Umweltverbundes (öffentlicher Personennah-, Fuß- und Radverkehr) und auch der Stärkung von tangentialen Wegebeziehungen. Dies bedingt eine Neugestaltung und neue Aufteilung des öffentlichen Raums. Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.02.2019 „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13893) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, den Prozess der Phase II abzuschließen und den Arbeitsstand dem Stadtrat vorzustellen. Außerdem sollen die daraus entstandenen Impulse und die neu gewonnenen Erkenntnisse in weitere Planungen und Prozesse der Verkehrsplanung und damit auch in separate Fachbeschlüsse einfließen. Somit fließen nun die Erkenntnisse in die jeweiligen Planungsprojekte ein, mit dem Ziel, bei zukünftigen Verkehrsplanungen eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten von ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr vorzunehmen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse je nach verschiedenen Nutzergruppen (Frauen – Männer, Eltern, Erwerbstätige, mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder und Jugendliche, Arbeitslose etc.) unterscheiden können. Es gilt, den neuen Herausforderungen, die sich u. a. aus dem soziodemografischen Wandel der Stadtgesellschaft ergeben, gerecht werden zu können.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04918 von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan vom 30.01.2019 wird entsprochen.

## **Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 10**

### **Statusbericht Verkehrswende**

**Antrag Nr. 14-20 / A 04927 von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan vom 30.01.2019, eingegangen am 30.01.2019**

Die Stadtratsfraktion SPD – Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan – haben am 30.01.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 04927 gestellt (Anlage 8). Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, auf einer eigenen Webseite zum einen bereits realisierte und zum anderen in Planung oder auch in Realisierung befindliche Projekte der „Verkehrswende“ mit Umsetzungsterminen und -zeiträumen darzustellen.

Alle Informationen und Dialogangebote zur Verkehrsplanung werden unter [muenchen.de/verkehrsplanung](http://muenchen.de/verkehrsplanung) veröffentlicht. Die Webseite zeigt übersichtlich Pilotprojekte und Modellquartiere, Grundlagen, Ziele und Strategien, Mobilitätsarten und weitere Themen. Alle Projekte, die einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten, sind bzw. werden hier dargestellt.

Derzeit wird der Verkehrsentwicklungsplan zu einem Mobilitätsplan für München fortgeschrieben. Der Mobilitätsplan soll maßgeblich zur Verkehrswende beitragen. Um diesen Prozess transparent darzustellen, werden unter dem Short-Link [muenchen.de/mobilitaet](http://muenchen.de/mobilitaet) aktuelle Sachstände vermittelt und Infomaterialien bereitgestellt. Des Weiteren finden sich hier Verlinkungen zu Projekten, die in den Mobilitätsplan für München einfließen. Auch auf [muenchen-mitdenken.de](http://muenchen-mitdenken.de) finden sich die zentralen Informationen und Dialogangebote zur Mobilitätsplanung in München.

Aufgrund der Übersichtlichkeit und um Doppelungen zu vermeiden, ist es nicht zielführend eine weitere Webseite zu erstellen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung soll prüfen, inwiefern Projekte und deren Umsetzungstermine und -zeiträume noch unter dem Short-Link [muenchen.de/mobilitaet](http://muenchen.de/mobilitaet) ergänzt werden können bzw. bei einzelnen Themenschwerpunkten um weitere Informationen zu ergänzen sind.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04927 von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan vom 30.01.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Referat für Gesundheit und Umwelt haben der Sitzungsvorlage zugestimmt und einen Abdruck erhalten.

### **Beteiligung des Bezirksausschusses.**

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

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

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

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die beschriebenen Inhalte des Sachstandes und des weiteren Vorgehens zum Mobilitätsplan und der Modellstadt 2030 zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat stimmt der Durchführung – vorbehaltlich der bereitgestellten Sachmittel – einer Öffentlichkeitsbeteiligung in Form eines Crossmedialen Dialogs zu.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, ein Konzept für das Mobilitätspanel als Instrument des Monitorings zu erstellen und bis spätestens 2023 die ersten Befragungen durchzuführen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Beteiligten der Inzell-Initiative an dem noch offenen Arbeitsstand der Arbeitsgruppen innerhalb der Modellstadt 2030 weiterzuarbeiten und die Ergebnisse in dem Inzell-Steuerkreis und dem Stadtrat vorzustellen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den in der Inzell-Initiative beteiligten städtischen Referaten, aus den Maßnahmenvorschlägen der Modellstadt 2030 abgeleitet geeignete Pilotprojekte zu entwickeln und einzuleiten.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Anmeldung der erforderlichen einmaligen Sachmittel in Höhe von 275.000 € zum Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2021 zu veranlassen.
7. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03133 der Stadtratsfraktion der FDP vom 27.02.2012 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

8. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04731 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 24.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02779 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 13.01.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02924 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02925 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02926 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04918 der Stadtratsfraktion SPD von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan vom 30.01.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04927 der Stadtratsfraktion SPD von Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan vom 30.01.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

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

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3**  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

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

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3