

Telefon: 233 - 24393
233 - 22779
Telefax: 233 - 21797

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

Vom Verkehrsentwicklungsplan zum Mobilitätsplan für München (MobiMUC)

- 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 „Sauba sog i. Reinheitsgebot für 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) Verkehrswende für mehr Lebensqualität IV
Austausch mit Wien und Zürich pflegen, um Autoverkehr zu reduzieren
Antrag Nr. 14-20 / A 02927
der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste
vom 02.03.2017, eingegangen am 03.03.2017
- h) Stadtratshearing zur „Stadt von Morgen“
- umweltfreundliche und zukunftsfähige Mobilität im urbanen Raum von Morgen
Antrag Nr. 14-20 / A 02945
der Stadtratsfraktion Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL
vom 10.03.2017, eingegangen am 10.03.2017

- i) Mobilitätskonzept München 2030
Antrag Nr. 14-20 / A 03283
von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Jens Röver,
Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Johann Sauerer
vom 25.07.2017, eingegangen am 25.07.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11704

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 02927
8. Antrag Nr. 14-20 / A 02945
9. Antrag Nr. 14-20 / A 03283
10. Übersichtsplan in Untersuchung
11. Übersichtsplan in Planung
12. Übersichtsplan 10-Minuten-Stadt
13. Übersichtsplan Vision 2030+
14. Schemata MobiMUC

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.07.18 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Im Beschluss wird ein Überblick über die in den letzten Jahren umgesetzten und geplanten Konzepte wie auch gesamtstädtischen Maßnahmen gegeben. Zudem wird dargestellt, vor welchen Herausforderungen die Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt München derzeit steht und wie der Prozess hin zu einem Mobilitätsplan für München aussieht.

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

1. Anlass

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 sowie entsprechende Handlungs- und Maßnahmenkonzepte der Landeshauptstadt München zu Mobilität und Verkehr zuletzt grundlegend festgelegt. Als wesentliche Ziele des Verkehrsentwicklungsplans wurden damals Maßnahmen zur Verkehrsverminderung und -verlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel sowie die stadtverträgliche Gestaltung des notwendigen Verkehrs benannt.

Seit der Aufstellung des VEP 2006 sind dem Münchner Stadtrat im Bereich der Verkehrsentwicklungsplanung eine Vielzahl von Konzepten, Maßnahmen und Projekten

vorgelegt worden, durch die der bestehenden VEP bereits teilweise fortgeschrieben wurde. Die Landeshauptstadt München steht inzwischen weiteren Herausforderungen und geänderten Rahmenbedingungen (Klimaschutz, Luftreinhaltung) gegenüber, die auch verkehrlich bewältigt werden müssen. Sie hat in vielen Bereichen enormes Wachstum erlebt (Bevölkerung, Wirtschaft). Der, nach gegenwärtigen Prognosen, auch noch weiter anhaltende Zuzug bedingt eine Zunahme an Siedlungsfläche und an Mobilitätsnachfrage, die in der Verkehrsinfrastruktur abgebildet werden müssen. Ebenso gilt es, den Mobilitätsbedürfnissen und -anforderungen der Bürgerinnen und Bürgern der Landeshauptstadt München wie auch der Region gerecht zu werden.

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt München unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung ist zudem eine Maßnahme der gültigen 6. Fortschreibung des Luftreinhaltplans für die Stadt München (M 16) aus 2015.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist es daher notwendig, die seitdem vorgelegten Maßnahmen und Konzepte in einem **Mobilitätsplan für München (MobiMUC)** zusammenzuführen und die veränderten Rahmenbedingungen sowie Herausforderungen zu berücksichtigen. Dabei wird der Blick auf den Planungshorizont 2030+ gerichtet.

1.1. Rückblick

Der geltende VEP enthält viele Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Fuß- und Radverkehr wie auch für den motorisierten Verkehr, welche seit der Aufstellung bereits umgesetzt wurden. Als wesentliche Schritte können die Einführung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit auf einzelnen S-Bahn-Linien, die Realisierung der Tunnel Ost und Südwest am Mittleren Ring, die Verkehrsnachfragesteuerung durch Parkraummanagement, die Schaffung des Vorrangstraßennetzes für den Wirtschaftsverkehr oder den Ausbau des Fahrrad-Haupttroutennetzes mit Bezug zum Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) benannt werden.

Neben den im VEP enthaltenen Maßnahmen und grundlegenden Zielen sind weitere gesamtstädtische Konzepte und Programme durch die Verwaltung in den letzten Jahren aufgegriffen und beschlossen worden (s. a. Anlage 10, 11 und 14).

1.1.1. Öffentlicher Personennahverkehr

Als maßgebend für die Weiterentwicklung der Qualitätsstandards des ÖPNV ist der Beschluss zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03603; Beschluss der Vollversammlung vom 30.09.2015) mit dem Auftrag zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2003 aufzuführen.

Am 24.01.2018 hat sich die Vollversammlung des Münchner Stadtrats mit den Beschlüssen „Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes – Bekenntnisbeschluss für die Entlastungsspanne U9 sowie dafür erforderliche Vorhaltemaßnahmen für einen zusätzlichen U-Bahnhof am Hauptbahnhof“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10475) und „Tram Nordtangente – Wiederaufnahme der Planung einer Tram durch den Englischen Garten (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10293) für neue Angebotsplanungen ausgesprochen.

Darüber hinaus hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrats mit dem Trassierungsbeschluss für die „Tram Westtangente von Aidenbachstraße (Ratzingerplatz) bis zum Romanplatz“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10614 vom 21.03.2018) Festlegungen für die konkrete Umsetzung einer neuen Tramverbindung getroffen.

1.1.2. Nahmobilität

Um die Grundvoraussetzungen der Flächeneffizienz im öffentlichen Raum zu gewährleisten, hat der Stadtrat mit dem Beschluss "Nahmobilität in München – Konzeption und weiteres Vorgehen" (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 12380, Beschluss der Vollversammlung vom 24.07.2013) der Stadt- und Verkehrsplanung die Möglichkeit gegeben, mit Nahmobilitätskonzepten – insbesondere mit Bezug zum Fußverkehr – eine dauerhaft verträgliche und zukunftsfähige Siedlungsentwicklung in den bestehenden aber auch zukünftigen Stadtquartieren (z. B. Freiam) zu schaffen.

1.1.3. Radverkehr

Im Jahr 2009 wurde bereits der erste Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München „Radverkehr in München. Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München“ (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 01793, Beschluss der Vollversammlung vom 29.07.2009) gefasst.

Im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs sind zudem die „Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für das Pilotprojekt „schnelle Radverbindung für den Münchner Norden““ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06451; Beschluss der Vollversammlung vom 19.10.2016) sowie der Grundsatzbeschluss zur „Förderung des Radverkehrs in München. Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09964; Beschluss der Vollversammlung vom 21.02.2018) zu benennen.

1.1.4. Fließender und ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Auch im Bereich des fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs wurden maßgebende Projekte für die stadtverträgliche Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von der Verwaltung erarbeitet und durch den Münchner Stadtrat beschlossen. Insbesondere sind hier der Beschluss zum „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – fachliche Bewertung, Priorisierungsvorschlag und weiterer Untersuchungsbedarf der drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03651, Beschluss der Vollversammlung vom 19.11.2015), der vierspurige Ausbau des Föhringer Ring (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03680, Beschluss der Vollversammlung vom 15.03.2017) sowie der Beschluss zur Weiterentwicklung des Parkraummanagements in München („Parkraummanagement – Fortschreibung Sektor V“, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2017) zu nennen.

Mit dem Beschluss „Verkehrskonzept Münchner Norden“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01145, Beschluss der Vollversammlung vom 22.10.2014) wurden die Grundlagen für eine stadtbezirks- und verkehrssystemübergreifende Planung im Norden Münchens gesetzt. Die Vorlage thematisiert im ÖPNV u. a. die Verbindungsspanne von der U 2 zur U 6 (U 26) sowie die Stadt-Umland-Bahn auf dem DB-Nordring. Für den Individualverkehr wird eine Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die Bundesautobahn A 99 vorgeschlagen.

1.1.5. Verkehrssicherheit

Am 25.04.2018 hat die Vollversammlung des Stadtrats die ersten Grundzüge eines neuen - in den nächsten Jahren zu entwickelnden und umzusetzenden – Verkehrssicherheitskonzepts beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10837). Erstmals gibt sich die Landeshauptstadt München damit ein strategisches Ziel für die Verkehrssicherheit - die Vision Zero. Sie bedeutet nicht nur das konkrete Ziel, eines Tages keine getöteten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr mehr beklagen zu müssen. Es bedeutet eine Erweiterung der Verwaltungskultur bei Planung, Bau und Betrieb der Straßenverkehrsinfrastruktur. Die Landeshauptstadt München ist gehalten, den Menschen mit seinen psychischen und körperlichen Gegebenheiten als Maßstab zu nehmen. Das bedeutet anzuerkennen, dass bei aller Eigenverantwortung Menschen nun mal Fehler machen. Es bedeutet zu berücksichtigen, dass Menschen zudem eine sehr geschwindigkeitsabhängige körperliche Verletzlichkeit haben. Und es bedeutet stärker als bisher Fehler verzeihend zu arbeiten. Um diesen Anspruch umzusetzen, hat der Stadtrat das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, in Abstimmung mit allen Beteiligten ein Maßnahmenprogramm samt Ressourcenbedarf auszuarbeiten und noch in 2019 zur Umsetzung beschlussmäßig vorzulegen.

1.2. Zukünftige Herausforderungen für die Verkehrsplanung

1.2.1. Bevölkerungswachstum

Seit der Aufstellung des VEP im Jahr 2006 hat sich die Bevölkerung allein in der Landeshauptstadt München von rund 1,36 Mio. um 14 % auf 1,56 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner (Stand Dezember 2017) erhöht. Ähnliche Entwicklungen sind auch in der Planungsregion 14 (etwa 11 % Zuwachs zwischen 2006 und 2016) und bzgl. anderer struktureller Kenngrößen wie die Anzahl der Arbeitsplätze oder der Pendlerinnen und Pendler zu beobachten. Gerade bei den Auspendlerinnen und Auspendlern aus der Stadt ins Umland ist eine Zunahme von mehr als 40 %¹ zu beobachten. Da Mobilität bzw. der Ortswechsel von A nach B ein notwendiges Bedürfnis des Menschen ist, liegt es nahe, dass das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im letzten Jahrzehnt ebenfalls kontinuierlich zugenommen haben. Dies wird durch die Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland – Aufstockung für die Landeshauptstadt München (MiD) für die Jahre 2002 und 2008 belegt. Für die Ergebnisse der kommenden MiD werden gleiche Tendenzen erwartet. Darüber hinaus gehen die Bevölkerungsprognosen für die Landeshauptstadt wie auch die Region von weiteren Zuwächsen bis zum Jahr 2030 aus. Der notwendige Wohnraum wird sich nur bereitstellen lassen, wenn die Strategien der Langfristigen Siedlungsentwicklung Verdichtung, Umstrukturierung und Erweiterung am Stadtrand mit Nachdruck und im Einklang mit der Entwicklung der verkehrlichen Infrastrukturen verfolgt werden.

Dabei ist die Verkehrsentwicklungsplanung in doppelter Weise gefordert, da zum einen der Aspekt des zusätzlichen Verkehrs im allgemeinen abgewickelt werden muss, zum anderen aber auch neue Verkehrskonzepte im Hinblick auf die (Bauleit-)Planung neuer oder zukünftig wesentlich dichter Quartiere zu entwickeln sind, die den Zuwachs an motorisiertem Individualverkehr eingrenzen müssen (E-Carsharing, Mobilitätsstationen usw.). Die Veränderungen werden sich räumlich in unterschiedlicher Weise und Intensität

1 Quelle: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (2017): Region München. Datengrundlagen 2015. S.55.

in der Stadt niederschlagen. Für die stark wachsenden Stadtteile sind zudem übergeordnete Verkehrskonzepte erforderlich.

1.2.2. Schülerverkehr

Mit dem Bevölkerungswachstum geht auch eine Zunahme an Schülerinnen und Schülern einher, die eine entsprechend ausgebaute Bildungsinfrastruktur (Neu-, Um- und Erweiterungsbauten) benötigen. Nach dem 1. Schulbauprogramm im Jahr 2016, das 38 Projekte mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 1,8 Mrd. € umfasste, wurde dem Stadtrat am 04.07.2017 das 2. Bauprogramm zur Beschlussfassung vorgelegt. Es beinhaltet 38 Bauprojekte an insgesamt 42 Schulen. Die Schulstandorte erreichen hinsichtlich der Schülerzahlen – auch schon als Einzelstandorte – mobilitätsrelevante Größenordnungen. So kann bei einem 6-zügigen Gymnasium von etwa 1.500 Schülerinnen und Schülern, und damit Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ausgegangen werden. Campusstandorte versorgen je nach Schulart und Zügigkeit der dort vorhandenen bzw. vorgesehenen Schulen durchaus mehrere Tausend Schülerinnen und Schüler. Beispielhaft genannt seien an dieser Stelle der künftige Schulcampus Messestadt Riem mit Gymnasium und Realschule (rd. 2.300 Schülerinnen und Schüler) und der Bildungscampus Freiham mit Grundschule, Sonderpädagogischem Förderzentrum, Realschule und Gymnasium (bis zu 3.000 Schülerinnen und Schüler). Hier bedarf es leistungsfähiger Anbindungen insbesondere an das ÖPNV-Netz.

1.2.3. Umwelt und Klimaschutz

Neben dem gestiegenen Verkehrsaufkommen in der Region haben sich in diesem Zeitraum auch die Rahmenbedingungen bzw. die gesetzlichen Anforderungen wesentlich verändert. Das Thema Klimaschutz ist mehr in der Fokus gerückt und mit der Aufstellung des Luftreinhalteplans sind für den Verkehr Grenzen gesetzt worden, die eingehalten werden müssen. Um diese zu erreichen, ist eine Änderung des Verkehrsverhaltens Voraussetzung.

Klimaschutz

Vor dem Hintergrund der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens 2015 und des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung hat die Landeshauptstadt München in der Vollversammlung des Stadtrats am 27.09.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08521) neue Klimaschutzziele definiert:

Die Landeshauptstadt München setzt sich zum Ziel, bis zum Jahr 2050 die weitgehende Klimaneutralität (jährlich 0,3 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Einwohnerinnen und Einwohner) zu erreichen und bis zum Jahr 2030 die energiebedingten Treibhausgasemissionen jährlich auf drei Tonnen CO₂-Äquivalente pro Einwohnerinnen und Einwohner zu reduzieren.

Eine besondere Bedeutung zur Erreichung dieses Ziels der Klimaneutralität in 2050 kommt dem Verkehrssektor zu, da er aktuell² zu etwa einem Drittel der gesamten CO₂-Emissionen der Stadt beiträgt und bislang keine wesentliche Reduzierung erfahren hat. Hierbei ist der Anteil des Pkw-Verkehrs bei den CO₂-Emissionen im Bereich Verkehr

2 Bezieht sich auf die Datenbasis des Jahres 2014, vgl. Fachgutachten „Klimaschutzziel- und -strategie München 2050“, Sitzungsvorlage 14-20 / V 08582.

am größten, gefolgt von den Emissionen im Bereich der Lastkraftwagen.

Luftreinhaltung

Der Gesundheitsschutz der Münchner Bevölkerung und die Luftreinhaltung haben höchste Priorität. Während die gesetzlichen Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) seit 2012 dank der erfolgreichen Umweltzone in München eingehalten werden können, wird bei Stickstoffdioxid der Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ teilweise an den Hauptverkehrsstraßen deutlich überschritten. Eine im Auftrag des Landesamtes für Umwelt erstellte und im Juli 2017 veröffentlichte Modellberechnung hat ergeben, dass auf rund 24 % der untersuchten Münchner Hauptverkehrsstraßen (123 von 511 km) der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid zum Teil erheblich überschritten wird.³ Hauptverursacher für die hohen Werte bei Stickstoffdioxid ist nachweislich fast ausschließlich der Diesel-Verkehr in der Stadt.

Mit der Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshof vom 27.02.2017 (Az. 22 C 16.1427⁴) ist der Druck auf den Freistaat Bayern erhöht worden, ein Konzept zu entwickeln, das die schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte zum Ziel hat. Auch das Bundesverwaltungsgericht hat in einer Grundsatzentscheidung vom 27.02.2018 (Az. 7 C 30.17⁵) die Notwendigkeit der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte unterstrichen.⁶

Lärmschutz

Ebenso steht der Lärm unverändert stark im Fokus. Trotz punktueller Verbesserungen werden Grenz- bzw. Richtwerte für die Lärmvorsorge und Lärmsanierung häufig nicht eingehalten und Menschen gesundheitsgefährdendem Verkehrslärm ausgesetzt. Im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München (2013), der das Ziel hat, den Umgebungslärm soweit wie möglich zu vermindern, wurden hierfür insbesondere verkehrslenkende und -planerische Maßnahmen wie Verkehrsverflüssigung, Förderung der lärmarmen Verkehrsträger und Verminderung des motorisierten Individualverkehrs diskutiert und vorgeschlagen. Diese Maßnahmen gilt es in Hinblick auf eine lärmindernde Verkehrsplanung weiterzuentwickeln. Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung muss es daher sein, die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse und Umwelt- und Gesundheitsanforderungen besser miteinander zu vereinbaren.

Saubasog i

Mit dem Aufgreifen der Inhalte des initiierten Bürgerbegehrens „Saubasog i“ durch den Münchner Stadtrat im Rahmen der Beschlussfassung zum „Luftreinhalteplan München – Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München; Sachstand und weiteres Vorgehen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07383, Beschluss der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 25.01.2017 mit Verweis auf den beschlossenen Ergänzungsantrag der SPD- und CSU-Fraktion) wurden auch die Anforderungen durch die Politik sowie der Münchner Bürgerinnen und Bürger an die

3 <https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/>

4 [http://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2017-N-102838?](http://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2017-N-102838?AspxAutoDetectCookieSupport=1)
AspxAutoDetectCookieSupport=1

5 https://www.anwalt.de/rechtstipps/bundesverwaltungsgericht-v-zu-fahrverboten-bverwg-c-und-bverw-g-c_129379.html

6 Vgl. Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10628 und 11152

Verkehrsentwicklungsplanung anspruchsvoller.

Vom Stadtrat wurde hierin beschlossen, dass aus Gründen der Luftreinhaltung mindestens 80 % des Verkehrs innerhalb des Münchner Stadtgebiets bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen.

1.2.4. Digitalisierung und Vernetzung

Parallel zu den gesetzlichen Vorgaben hat sich auch in der Forschung und Entwicklung vieles getan – mit weitreichenden Auswirkungen auf die Mobilität. Die Digitalisierung und Vernetzung machen es möglich, Informationen in Echtzeit und unterwegs zu erhalten und die eigene Verkehrsmittel- und Routenwahl entsprechend zu gestalten oder gar steuernd auf diese einwirken zu können. Die Digitalisierung und Vernetzung wirken zudem fördernd auf die Entwicklung des Automatisierten und Autonomen Fahrens, welches nicht nur technische, sondern auch rechtliche und verkehrsplanerische Anforderungen mit sich bringt. Welche neuen Mobilitätsangebote ergeben sich durch das Autonome Fahren, wer kann als Mobilitätsdienstleister für solche Angebote zukünftig auftreten und wie fügt sich dies in die verkehrsplanerischen Ziele der Landeshauptstadt München ein?

1.2.5. Elektromobilität

Vor dem Hintergrund der Luftreinhaltung und dem dargestellten Ziel, mindestens 80 % des innerstädtischen Verkehrs bis 2025 durch emissionsfreie Kraftfahrzeuge, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr abzuwickeln, gewinnt die Elektromobilität zunehmend an Bedeutung.

Auf Bundesebene wurden u. a. mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) vom 12.06.2015 und der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV) vom 09.03.2016 sowie mit einer Vielzahl an Förderprogrammen des Bundes und des Landes Bayern bereits erste Rahmenbedingungen gesetzt und Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität ergriffen.

Mit den Stadtratsbeschlüssen zum „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860) hat der Münchner Stadtrat deutschlandweit das größte kommunale Programm zur Förderung der Elektromobilität beschlossen, das seit 2015 umgesetzt wird.

In den Handlungsfeldern des IHFEM werden bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, wie z. B. der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur mit dem Ziel, bis Ende 2019 rund 1.100 Ladepunkte auf öffentlichem Grund im Stadtgebiet München zu errichten, die sukzessive Umstellung der Busflotte der Münchner Verkehrsgesellschaft mit dem Ziel bis Ende 2019 eine erste E-Buslinie in München zu betreiben oder die Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks.

1.2.6. Das Ziel „Vision Zero“

Die Umsetzung der „Vision Zero“ erfordert ein neues integriertes Denken und Arbeiten von der Verkehrsentwicklungsplanung, über die Detailplanung und den Bau von Infrastruktur bis hin zum Betrieb der Straßenverkehrsinfrastruktur mittels Verkehrssteuerung, Verkehrsordnung und Kommunikation. Neue Methoden und Verfahren der Modellierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen, der Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits oder auch neue systemverändernde Fahrzeugtechnologien, wie das hochautomatisierte Fahren oder die Elektromobilität bergen Chancen und Risiken für das zentrale Thema der Verkehrssicherheit, die es zu beobachten und zu bewerten gilt und auf die aktuell zu reagieren ist. Das vom Stadtrat beauftragte integrierte Verkehrssicherheitsmanagement erfordert zudem referats- und institutionenübergreifende Arbeitsprozesse sowie die Beteiligung in den wichtigsten Kooperationsprojekten und Zukunftsvorhaben, wie beispielsweise dem EU-Projekt ECCENTRIC, der Inzell-Initiative und der Modellstadt 2030.

Die vorangegangenen Ausführungen zeigen auf, wie sich die Herausforderungen an die Verkehrsentwicklungsplanung seit 2006 verändert haben. Die vielseitigen Anforderungen aus den Bereichen Gesellschaft, Technik, Recht, strukturelle Entwicklung und Politik gilt es nun, in ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept für München zu integrieren.

1.2.7. Verkehrsbeziehung zwischen Stadt und Region

Wie in Kapitel 1.2.1 sind neben wachsenden Bevölkerungszahlen auch zunehmende Pendlerverflechtungen zwischen der Landeshauptstadt München und der Region zu beobachten. Der ein- und ausströmende Kraftfahrzeugverkehr über die Stadtgrenze ist zwischen den Jahren 2007 und 2016 um rund 7 % gestiegen.

Zurückzuführen lässt sich dies u. a. auf den hohen Wohnungsdruck innerhalb der Landeshauptstadt und entlang der Achsen von S-Bahnlinien, welcher dazu führt, dass verstärkt in die S-Bahn Zwischenräume oder außerhalb des Verbundraumes gezogen wird. Da diese Gebiete oftmals schlecht an den ÖPNV angebunden sind (unzureichende Busanbindung, lange Reisezeiten, unterschiedliche Ticketsysteme, keine einheitliche Fahrtauskunft usw.), bilden sich kaum adäquate Alternativen zum eigenen Kraftfahrzeug. Um diesen Effekten entgegenzuwirken, müssen Konzepte wie die Ausweitung des Verbundraumes, ein einheitlicher Dachtarif oder ein Mobilitätsverbund für die gesamte Region (verstärkte Vernetzung ÖPNV und innovative neue Mobilitätsangebote/Sharing-Konzepte) diskutiert werden. Zudem sollten tangentielle (Bus-)Verbindungen sowie die Optimierung von inter- und multimodalen Informationen mehr in den Fokus rücken.

1.3. Modellstadt München 2030

Die Projektidee der Modellstadt München 2030 wurde im November 2017 im Steuerkreis der Inzell-Initiative, die vom Oberbürgermeister geleitet wird, vorgestellt. Die Inzell-Initiative entstand 1995 als eine Kooperation der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW) und der Landeshauptstadt München zur gemeinsamen Lösung von Verkehrsproblemen. Akteure aus der Verwaltung, Industrie und Wissenschaft sind aktiv bei der Umsetzung zukunftsfähiger Lösungen beteiligt, wie bspw. die erfolgreiche Einführung des Parkraummanagements. Weitere Themenfelder sind Projekte wie

City2Share, die Weiterentwicklung des Parkraummanagements, diverse Projekte zur Elektromobilität, aber auch die derzeit laufende Machbarkeitsuntersuchung zur Radschnellverbindung in den Münchner Norden.

Das grundlegende Ziel ist es, München als Mustermobilitätsstadt aufzustellen, die aufzeigt, dass eine Steigerung von Lebens- und Mobilitätsqualität gleichzeitig trotz Wachstums möglich ist.

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

Die Projektidee wurde im Rahmen eines Stadtratshearings Mobilität am 07.02.2018 (s. a. Kapitel 2) vorgestellt und darauf aufmerksam gemacht, dass im 1. und 2. Quartal 2018 drei interne Workshops mit den Beteiligten aus der Inzell-Initiative (Siemens AG, MAN Truck und Bus AG und BMW, die UnternehmerTUM (in Vertretung des Digital Hub Mobility⁷), 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) veranstaltet werden. Innerhalb der Workshops haben sich die Beteiligten mit den o. g. Visionen, Zielen und Maßnahmen beschäftigt. Daraus wurde ein gemeinsames Mobilitätsbild für München und die Region bis zum Jahr 2030 entwickelt. Erste Ergebnisse wurden dem Steuerkreis der Inzell-Initiative am 08.06.2018 vorgestellt. Die Erkenntnisse der „Modellstadt München - Mobilität 2030“ fließen in den Mobilitätsplan (MobiMUC) ein (siehe Kapitel 3).

2. Zusammenfassung des Stadtratshearings Mobilität am 07.02.2018

Wie in den vorangegangenen Ausführungen beschrieben, ist die Mobilität in München und der gesamten Region eine der zentralen Herausforderungen für die nächsten Jahre. Stadt und Region stehen angesichts des anhaltenden Wachstums vor großen Herausforderungen bei der Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse. Um diese Herausforderungen und Herangehensweisen zu diskutieren, hatte der Oberbürgermeister zu einem Stadtratshearing Mobilität geladen. Fachleute haben im Rahmen des Hearings ihre unterschiedlichen Blickwinkel, Erfahrungen und Lösungsansätze vorgestellt.

Im Anschluss an die Vorträge trat man in eine Diskussion mit Vertretungen aus der Stadtpolitik, um wichtige Fragen zur zukünftigen Mobilität zu erörtern. Dabei stand der Bezug zu München und der Region stets im Vordergrund.

Zusammenfassend sind folgende Themenschwerpunkte angesprochen worden:

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

- Öffentlicher Verkehr
- Flächenkonkurrenz gegenüber Vereinbarkeit verschiedener Verkehrsmittel
- Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum der Stadt Leipzig
- Modellstadt München 2030 (s. Kapitel 1.3)
- Mobilitätswende

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die geltende Standardisierte Bewertung ist für stark wachsende Großstädte wie München nicht mehr geeignet und sollte daher reformiert werden, um mehr Gelder für Ballungsräume zu sichern. Generell soll weiter gedacht, geplant und umgesetzt werden. Dazu zählen die Ausweitung des Verbundraumes, die Angebotsenerweiterung - zum einen infrastrukturell (Ringerschließung), zum anderen angebotsorientiert (On Demand, Mobilitätsangebote wie Ausweitung von CarSharing). Hinsichtlich der Angebote erarbeitet die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) Vorschläge, welche dem Stadtrat als Beschluss im Sommer 2018 vorgelegt werden sollen. Dieser beinhaltet u. a. die Darlegung, dass das Einrichten von Busspuren attraktivitätssteigernd wirkt, da ein im Stau stehender Bus keinen Nutzen generiert. Darüber hinaus wird auf die Schwierigkeit der Personal- wie Fahrzeugbeschaffung verwiesen. In dem Hearing kam deutlich hervor, dass der ÖPNV höchste Priorität haben und die Verwaltung sowie der Bund die Vorhaben mutiger angehen muss. Dazu ist auch eine ausreichende finanzielle Ausstattung notwendig. Zudem wird empfohlen, Abstand von Extremszenarios wie einem kostenlosem ÖPNV für alle zu nehmen. Es muss über eine nachhaltige Finanzierungsform bezüglich des Ausbaus und der (bezahlbaren) Nutzung des ÖPNV nachgedacht werden. Auch denkbar wäre eine „Umsetzungsplattform“ gemeinsam mit der Region, um die Nutzung des ÖV attraktiver zu gestalten und gleichzeitig die Vernetzung zwischen Stadt und Region zu stärken. Hierbei spielen auch Einzelmaßnahmen, wie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Überdachung der Haltestellen, Schaffung von Gastronomieangeboten etc.) eine Rolle.

Flächenkonkurrenz gegenüber Vereinbarkeit verschiedener Verkehrsmittel

Unabhängig davon über welches Verkehrsmittel und welche Innovationen (Stichwort Autonomes Fahren) gesprochen wurde, ist das Thema Flächenkonkurrenz immer wieder in den Fokus gerückt worden. Es können gute Ideen vorgeschlagen werden, jedoch ist der Platz in einer Stadt wie München dafür endlich bis kaum vorhanden. Daher kann grundsätzlich nur von einer Flächenumwidmung gesprochen werden und dies erfordert ein Umdenken, inwieweit die Vereinbarkeit verschiedener Verkehrsmittel möglich und umsetzbar ist. Im Vordergrund steht nicht die Restriktion bzw. die Bevorzugung einer Verkehrsart – dennoch muss der Fokus klar auf einer Förderung der emissionsfreien oder -armen Mobilität liegen. Es geht um das Zusammenspiel von Raum(-gestaltung) und Mensch. Hier spielt die Akzeptanz und die Verhaltensanalyse der am Verkehr Teilnehmenden eine große Rolle. Dies sollte häufiger mit Hilfe von Verkehrsversuchen ermittelt werden, um die Akzeptanz und Partizipation der Bürgerinnen und Bürger sowie weiterer Akteure zu eruieren.

Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum der Stadt Leipzig

Die Stadt Leipzig stellte ihren Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum vor, der im Zeitraum von 2011 bis 2014 fortgeschrieben wurde. Ein großer Baustein der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans war die Öffentlichkeitsbeteiligung und das

Zusammenbringen der Ziele verschiedener Akteure an einen Runden Tisch.
In Leipzig hat man den Prozess durch neun Fachgutachter begleitet und an einen klassischen VEP angelehnt, welcher aus den Schritten bestand:
Öffentlichkeitsbeteiligung/Runder Tisch, Zielsetzung, Szenarienbetrachtung, Ableitung von Handlungsmaßnahmen und Evaluierung.

Mobilitätswende

Eine Grundaussage des Hearings war, dass ein Weitermachen so wie bisher nicht mehr möglich ist. Ebenso dauert der Zeitrahmen bis zur Entscheidung und deren Umsetzung zu lange, da in der Regel nach einer Lösung ohne Fehler gesucht werde. Der Appell war, dass es keine perfekte Lösung geben wird und ein Abwarten nicht zur Lösung von Verkehrsproblemen beiträgt. Die Beteiligungskultur sei im Rahmen zu halten, um die Umsetzung nicht künstlich auf Jahrzehnte hinauszuzögern. Der Punkt der Verzahnung Stadt-Region (v. a. im Bereich des Öffentlichen Verkehrs) muss generell stärker gedacht werden. Bei den steigenden Pendlerzahlen (vgl. Kapitel 1.2) ist es erforderlich, im stetigen Austausch mit den Beteiligten aus Stadt und Region zu stehen. Es sollen daher vorhandene Planungen auch tatsächlich umgesetzt, bevor neue Konzepte vorgestellt werden.

Aus den Fachvorträgen und der Diskussion lassen sich folgende Punkte zusammenfassen, die von der Mehrheit der Teilnehmenden genannt worden sind:

- Mut zu Entscheidungen und zu kurzfristigen Umsetzungen, ggf. temporäre Verkehrsversuche
- Mobilität als Daseinsvorsorge
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit
- Ausbau des ÖPNV auch durch kurzfristige und schnell realisierbare Maßnahmen (z. B. Busspuren)
- Autonomes Fahren als sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV, insbesondere in weniger dicht bedienten Regionen
- eine attraktive und praktikable Angebotsausweitung (Sharing, Mobilitätsstationen, Radwege, Nahmobilität, nutzerguppenabhängig) statt Restriktionen
- ÖV- und Angebotsausweitung regional denken (Verkehrsverflechtungen gehen über administrative Grenzen hinaus)
- Öffentlicher Raum muss als Aufenthaltsraum verstanden werden, dessen Qualität sichergestellt werden muss
- Effektivere Nutzung von öffentlichen Flächen (Flächenkonkurrenz)
- Alternative Angebotsformen sind vorhanden, die jedoch bisher wenig genutzt werden.
- Umfassende Einbindung der Bevölkerung
- Verkehrsmittelwahl muss für die jeweilige Personengruppe und den vorgesehenen Fahrtzweck passen
- „München muss seinen eigenen Weg gehen“

Für das weitere Vorgehen wurde im Hearing festgehalten, dass die Landeshauptstadt München gemeinsam mit der Region die ÖV-Offensive und die Notwendigkeit einer stärkeren finanziellen Förderung gegenüber der Bundesregierung (Stichwort „Zug nach Berlin“) einfordert.

Das Projekt „Zug nach Berlin“ knüpft an den erfolgreichen Parlamentarischen Abend „Busse nach Berlin“ vom November 2015 an, der als Folgeprojekt der Wohnbaukonferenz 2015 durchgeführt wurde. Ziel des für voraussichtlich 2019 geplanten regionalen Kooperationsprojektes ist, eine bedarfsgerechte Finanzausstattung der verkehrlichen Infrastrukturversorgung voranzubringen. Zudem sollen die Finanzierungsmöglichkeiten für den ÖPNV-Ausbau in prosperierenden Regionen insgesamt geändert werden. Das Projekt wird aus Mitteln der „Regionspauschale“ aus dem entsprechenden Referatsbudget beim Bereich Regionales finanziert.

Des Weiteren soll aufgrund der Dynamik, die sich im Mobilitätsbereich entwickelt hat, der VEP fortgeschrieben und das Vorgehen dazu in einem Beschluss bis zur Sommerpause 2018 in den Stadtrat eingebracht werden.

Ergänzende Informationen, insbesondere die Vortragsunterlagen der Fachreferentinnen und -referenten zum Stadtratshearing Mobilität vom 07.02.2018 sind im Internet auf den Seiten⁸ des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu finden.

3. Mobilitätsplan für München (MobiMUC)

3.1. Aufstellung und Inhalte eines Mobilitätsplans für München

Wie in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben, sind seit dem letzten VEP 2006 deutliche Veränderungen in der Verkehrsplanung und Umsetzung zu verzeichnen, die über die damals formulierten Inhalte hinaus gehen. Dies führt dazu, dass wie es auch ausdrücklich seitens der Stadtpolitik und der Experten aus dem Stadtratshearing (vgl. Kapitel 2) benannt wurde, eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans unabdingbar ist, wenn zukünftige Themen wie das Autonome Fahren, eine klimaneutrale Mobilität, Aspekte der Luftreinhaltung oder Lärmschutzes und weitere beachtet werden müssen (vgl. Anlage 14).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beabsichtigt daher, als nächsten Schritt ein übergeordnetes Planwerk zu schaffen, in dem die Ziele und Strategien der Entwicklung der Mobilität dargestellt werden. Diese werden in einem Mobilitätsplan für München (MobiMUC) zusammengeführt. Außerdem ist es von großer Bedeutung in der gegenwärtigen Wachstumsphase eine räumlich abgestimmte und integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu betreiben. Der Mobilitätsplan bedient auch die Schnittstelle zur räumlichen Stadtentwicklungsplanung. MobiMUC bildet den zukünftigen Rahmen und dient als Orientierung für Politik, Verwaltung, Unternehmen, Interessenverbänden sowie vor allem den Münchner Bürgerinnen und Bürgern.

Im Wesentlichen wird MobiMUC in einer modularen Vorgehensweise aufgebaut, um erstens die bereits beschlossenen Maßnahmen und Konzepte in den Kontext der neuen Herausforderungen zu stellen und zweitens den Stadtrat in regelmäßigen Abständen und zu Meilensteinen in Form von Bekanntgaben oder Beschlüssen zu informieren und zu involvieren. Darüber hinaus soll der Prozess zur Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans auf diese Weise vereinfacht und somit auch beschleunigt werden.

⁸ <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Projekte/Stadtratshearing-Mobilitaet.html>.

Die beschriebenen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung – Verkehr vermindern, verlagern und umweltverträglich abwickeln, stellen die Grundlage dar und besitzen weiterhin Gültigkeit. Doch aufgrund der genannten Herausforderungen und den damit verbundenen Änderungen ist die bisherige Herangehensweise zu überdenken und eine Weiterentwicklung von Maßnahmen und Konzepten zu prüfen. Ein wesentliches Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung – v. a. in Verbindung mit dem Lärmaktionsplan, der Luftreinhalteplan sowie der Entwicklung der Elektromobilität – ist neben der Lärminderung auch die Reduzierung der lokalen Luftschadstoffbelastung wie auch die Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor. Die Stadtverwaltung bereitet derzeit einen Masterplan zur Luftreinhaltung vor, der bis Mitte 2018 fertig gestellt sein und alle Maßnahmen zur Verbesserung der Luftsituation bündeln soll. Zwischen dem Masterplan zur Luftreinhaltung und dem Mobilitätsplan besteht naturgemäß eine enge Wechselwirkung und gegenseitige Ergänzung. Gemäß Maßnahme 16 der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans sind Leitbilder, Handlungsfelder und Ziele zu definieren, die eine nachhaltige und umweltschonende Mobilität fördern. Zum Zeitpunkt dieser Sitzungsvorlage ist dies größtenteils nur durch eine Senkung des MIV – im besonderen von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren – und das Umrüsten des Wirtschafts-/Lieferverkehrs auf abgasneutrale Antriebe erreichbar. Hierfür sind insbesondere auch die Entwicklungen im Technologiesektor (Elektroautos, Digitalisierung und Vernetzung) mit entscheidend.

Grundsätzlich muss auch die Bereitschaft vorhanden sein, entscheidungs- und umsetzungsorientierter zu agieren, als langfristig auf die vermeidlich perfekte Lösung hinzuarbeiten.

Im Stadtratshearing wurden durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits erste Visionen vorgestellt, z. B. den Gedanken der 10-Minuten-Stadt weiterzuentwickeln (s. a. Anlage 12) und diese durch geeignete Ziele wie auch Maßnahmen umzusetzen. Durch eine Quartiersaufwertung und damit einhergehend die Schaffung von Angeboten in der Nähe (technische und soziale Infrastruktur, Freiraumqualität, Nahversorgung, etc.), möchte man die Bürgerinnen und Bürger motivieren, die Wege mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder auch zu Fuß zurück zu legen anstatt das Kraftfahrzeug zu nutzen. Hervorgehoben wird dies durch die Aussagen im Stadtratshearing, dass eine Steigerung der Nutzung des Kraftfahrzeugs (Kfz) innerhalb der Stadt langfristig nicht abzuwickeln sei. Unstrittig ist, dass in peripheren Gegenden der MIV auch künftig aufgrund mangelnder Alternativen bevorzugt genutzt wird. Trotzdem gilt es auch in diesen Räumen und im regionalen Umfeld die Fahrten im MIV auf nachhaltige Mobilitätsformen zu verlagern. Um die vorher genannten Wirkungen zu erreichen, muss ein entsprechend attraktives Angebot geschaffen werden. Dies ist durch Flächenumwidmungen und Investitionen in umweltfreundliche Mobilitätsformen erreichbar, die eine Steigerung der Aufenthaltsqualität zur Folge hat, indem der öffentliche Raum durch Aufwertungsmaßnahmen attraktiver gestaltet wird (Stadtmobiliar, Begrünung, Mobilitätsangebote). Des Weiteren können durch eine Investition in umweltfreundliche Mobilitätsformen die Ziele des Luftreinhalteplans sowie eine klimaneutrale Mobilität erreicht werden. Dabei sind Maßnahmen wie z. B. Mobilitätsstationen mit Sharingangeboten und die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur notwendig. Erforderlich ist zudem die Analyse, Weiterentwicklung und Ausweitung der Ergebnisse aus den Modellquartieren City2Share, Smarter Together und Citvitas Eccentric. Notwendig ist außerdem die Einführung sogenannter Mobilitätskonzepte, die

v. a. in Neubaugebieten und im Bereich künftiger Bebauungspläne zugrunde gelegt werden und Rahmenbedingungen setzen.

Eine wesentliche Chance wird im Ausbau des ÖPNV gesehen. Ein leistungsfähiger ÖPNV muss das Rückgrat der urbanen Mobilität bilden. Ziel ist es, diesen durch kurzfristige und schnell realisierbare Maßnahmen attraktiver zu gestalten, wie bspw. mit Hilfe der Einrichtung neuer Busspuren. Hierzu soll dem Stadtrat im Sommer 2018 ein Beschlussskizzenentwurf vorgelegt werden. Weitere Planungen wie die Querverbindung U26, die Tram Nordtangente sowie der DB-Ring sind zu konkretisieren. Generell sind ÖV- und Angebotsausweitungen auch regional zu denken und erfordern einen Austausch zwischen Stadt und Umland. Momentan befinden sich sieben der acht Landkreise im Münchner Umland in der Aufstellung bzw. Fortschreibung ihres Nahverkehrsplans. Dies ist ein idealer Zeitpunkt, um ins Gespräch zu kommen und vor allem im Hinblick auf die Pendlerinnen und Pendler, einen integrierten Ansatz zu entwickeln.

Neben lokalen und räumlich begrenzten Zielsetzungen soll großräumiger gedacht werden, wie z. B. mit einem Ringschluss für MIV, ÖV und Rad (vgl. Anlage 13). Auf dem Mittleren Ring ist eine gemeinsame Nutzung der Infrastruktur vorstellbar. Darüber hinaus sind weitere Ringverbindungen außerhalb des Mittleren Rings für den Radverkehr, den ÖV sowie einer Verbindung eines DB Nord- und Südrings denkbar. Ziel ist es demnach nicht nur eine Verkehrsart zu fokussieren, sondern eine inter- und multimodale Mobilität mit Zielrichtung emissionsfreier bzw. -armer Verkehre in München und der Region zu ermöglichen. Wie ist nun das Ziel einer inter- und multimodalen Mobilität in München der Region zu erreichen? Wie ist zu eruieren, wo Engpässe bestehen bzw. wo eine Ausweitung der bestehenden Infrastruktur Sinn macht? Wie kann Verkehrssicherheit über alle Verkehrssysteme hergestellt werden?

Um diese Fragen zu beantworten, soll eine Analyse von verschiedenen Szenarien vorgenommen werden. Hierfür werden Szenarienthesen formuliert, die eine mögliche zukünftige Situation darstellt. Was bedeutet das für die Nutzung der verschiedenen Verkehrsarten? Wann stoßen diese auf ihre Grenzen? Was müsste an infrastrukturellen Maßnahmen erfolgen? Darauf aufbauend lassen sich Handlungsstrategien ableiten, die Antwort auf diese und weitere Fragen geben sollen.

Folgende Szenarien mit dem Zeithorizont 2030+ könnten beispielsweise betrachtet werden: ein Basisszenario, ein Szenario 1: „Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs bleibt konstant“ und ein Szenario 2: „Sauba sog i“.

In allen drei Szenarien werden die bekannten Prognosen (Bevölkerung, Erwerbstätige) für den Planungshorizont 2030+ zugrunde gelegt. Das Basisszenario geht dabei vom heutigen Mobilitätsverhalten aus und berücksichtigt ausschließlich die verkehrlichen Auswirkungen aufgrund der prognostizierten Zuwächse. Szenario 1 setzt voraus, dass eine Steigerung des Verkehrsaufkommens im Kraftfahrzeugverkehr gegenüber heute nicht mehr möglich ist und zeigt die Konsequenzen für die übrigen Verkehrssysteme auf. In Szenario 2 wird das Ziel aus „Sauba sog i“ (vgl. Kapitel 1.2.3) untersucht, bei dem bereits bis 2025 80 % des Verkehrs mit umweltgerechten Verkehrsmitteln oder abgasfreien Kraftfahrzeugen abgewickelt werden.

Wie bereits erwähnt, gewinnen die Themen Digitalisierung und Vernetzung zunehmend an

Bedeutung und werden meist mit dem Begriff der Smart City gleichgesetzt. Dazu gehört das Datenmanagement, sprich die intelligente Vernetzung von Angeboten, die eine Unterstützung im Alltag ermöglichen. Dabei soll der Zugang zu Mobilitätslösungen komfortabel, praktikabel und bezahlbar sein, wie z. B. mit Hilfe einer gemeinsamen Applikation (App) über alle Verkehrsmittel hinweg. Bisher gibt es je nach Anbieterin bzw. Anbieter verschiedene Apps (z. B. MVG More, DriveNow, Car2go, DB Navigator, Call a Bike etc.), die den Nutzerinnen und Nutzern die alltägliche Verwendung erschweren. Daher sollte eine App entwickelt werden, die die Mobilitätsangebote verschiedener Anbieterinnen und Anbieter bündeln. Dabei einhergeht der Gedanke an autonom fahrende Fahrzeuge, die als On-Demand-Shuttle fungieren und v. a. in peripheren Gebieten eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV darstellen. Auch das Thema des Ridesharing soll in diesem Zusammenhang näher untersucht werden.

Viele Unternehmen sind sich der Veränderung im Bereich der Mobilität bewusst und richten heute schon ihr Strategien darauf aus. Dies bedeutet direkt die Schaffung von zusätzlichen (Mobilitäts-)Angeboten und indirekt von neuen Arbeitsplätzen. Ähnliche Entwicklungen sind im Wirtschaftsverkehr (City-Logistik) zu beobachten und sollten tiefergehend untersucht werden.

Das Ziel einer Smart City bedeutet auch, mehr testen zu können sowie einen größeren Wissenstransfer unter- und miteinander zu ermöglichen. Dies bildet einen elementaren Baustein eines Mobilitätsplans für München.

3.2. Crossmedialer Dialog

Trotz bestehender und zukünftiger Mobilitätsangebote ist zu beachten, dass die Mobilitätsbedürfnisse nach verschiedenen Nutzergruppen (Eltern, Erwerbstätige, mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder und Jugendliche, Arbeitslose etc.) und unterschiedlichen Fahrtzwecken (nicht jede/r kann und will alle Angebote nutzen) zu eruieren sind. Es gilt, den neuen Herausforderungen u. a. aus dem soziodemografischen Wandel der Stadtgesellschaft gerecht werden zu können.

Da es sich um komplexe Fragestellungen handelt, die eine interdisziplinäre Herangehensweise erfordern, erscheint ein iterativer Entwicklungsprozess, der eine Beteiligung der Münchner Bürgerinnen und Bürger, des Münchner Stadtrats, der Stadtverwaltung und Verbänden aus Industrie, Wissenschaft und Forschung vorsieht, zielführend. Ebenso werden die Fachreferate sowie der Senioren- und Behindertenbeirat eingebunden.

Um die eben genannten Akteure umfassend einzubeziehen, soll es folgende Bausteine der Öffentlichkeitsphase und Partizipation geben.

Veranstaltung mit Expertinnen und Experten, dem Stadtrat sowie der Stadtverwaltung

Eine erste Veranstaltung fand bereits mit dem Stadtratshearings Mobilität am 07.02.2018 (vgl. Kapitel 2) statt, in dem die Verwaltung und die Politik die derzeitigen Herausforderungen im Verkehr diskutierten. Zudem haben Expertinnen und Experten ihre Blickwinkel und Erfahrungen vorgestellt.

Online-Dialog

Die Münchner Bürgerinnen und Bürger haben während eines Online-Dialogs, welcher

voraussichtlich im 1. und 2. Quartal 2019 stattfinden soll, die Möglichkeit mitzuwirken, indem sie ihre Ideen, Vorstellungen und Ziele für eine Mobilität 2030+ in München und der Region einbringen können. Der Online Dialog ist analog zur „Perspektive München“ aufgebaut und besteht aus vier Phasen. Als erster Schritt wird über die wesentlichen Inhalte informiert und darauf aufbauend eine (moderierte) Online-Umfrage zu den Zielen und Maßnahmen der Mustermobilitätsstadt München 2030+ durchgeführt. Abschließend sind die Ergebnisse zu dokumentieren und auszuwerten.

Stadtbereichsveranstaltungen

Da nicht alle Bevölkerungsgruppen mit einem Online-Dialog erreicht werden können, sind Veranstaltungen in verschiedenen Stadtbereichen zu organisieren. Dabei soll mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung über Herausforderungen für die Innenstadt, den Münchner Osten, den Norden/Nordwesten sowie den Westen/Südwesten diskutiert werden, um den lokalen Bezug herzustellen. Die gesamtstädtischen Ziele des Mobilitätsplans sollten die Interessenslagen in den verschiedenen Bereichen der Stadt berücksichtigen.

Veranstaltungen mit regionalen Akteuren

Wie schon im Hearing genannt, ist die Vernetzung zwischen Stadt und Umland unabdingbar. Daher sind innerhalb eines Termins der Modellstadt München 2030 regionale Akteure einzubeziehen, um gemeinsam Lösungen bzw. einen integrierten Ansatz zu finden. Darüber hinaus wird es auch Veranstaltungen zur Mobilität in der Europäischen Metropolregion (EMM) geben.

Abschlussveranstaltung

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sollen im Rahmen einer Abschlussveranstaltung Ende 2019 dem Münchner Stadtrat sowie den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt werden.

Daraus ergeben sich konkretere Ziele, weitere Maßnahmen und ggf. Vorschläge zur Umsetzung, die im Planwerk „Mobilitätsplan für München“ (MobiMUC) für die Verkehrsentwicklungsplanung bis zum Jahre 2022 münden. Wie in den vorangegangenen Ausführungen beschrieben ist der betrachtete Zeithorizont 2030+.

Die Europäische Union (EU) hat in den Jahren 2009 und 2010 einen Leitfaden für einen „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) formuliert, der Kommunen bei der Aufstellung unterstützen soll. Die Erarbeitung eines SUMP anhand des Leitfadens wird durch die EU in Teilbereichen gefördert. Es empfiehlt sich daher, den Mobilitätsplan in Anlehnung an den Leitfaden zu erstellen, um Fördergelder beantragen zu können.

Der Leitfaden für die Aufstellung eines SUMP sieht folgende Bausteine vor:

- Ausgangspunkt: Ziel Verbesserung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger
- Problem- und Chancenanalyse
- Zielsetzung, Szenarienbetrachtung
- Ableiten von Handlungskonzepten und Maßnahmenpaketen
- Erstellen eines Abschlussberichts

Ziel ist es, mit MobiMUC einen Rahmen für die Verkehrsplanung in München zu schaffen, welcher flexibel aufgebaut sein muss. Hierbei ist ein Monitoring-Konzept auf Grundlage von Daten sowie aus den Erfahrungen bisheriger Planungen und Umsetzungen sowie

Verkehrsversuche durchzuführen. Es ist zu prüfen, ob getroffene Konzepte und Maßnahmen entsprechend effektiv oder gar effizient sind. Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist es daher notwendig – zusätzlich zur MiD – ein Mobilitätspanel einzurichten, welches in einem regelmäßigen Turnus (etwas alle zwei bis drei Jahre) durchgeführt wird. Über das Mobilitätspanel sollen aktuelle Informationen zum Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner erfasst werden (z. B.: Anzahl der zurückgelegten Wege, Art der genutzten Verkehrsmittel, Fahrtzweck etc.). Das Mobilitätspanel geht von einer zeitlichen Betrachtung aus und setzt voraus, dass die selben Personen in regelmäßigen Zeitabständen periodisch befragt werden.

3.3. Gemeinsamer Ausschuss mit dem Schwerpunkt Mobilität

Im Themenfeld Verkehr und Mobilität sind verschiedene Referate und Fachdienststellen der Landeshauptstadt München zuständig und involviert. In Abhängigkeit der Aufgaben- und Fragestellung – insbesondere mit Blick auf die Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans hin zu einem Mobilitätsplan für München – ist teilweise eine referats- und dienststellenübergreifende Zusammenarbeit und Abstimmung erforderlich, um unterschiedliche Betrachtungsweisen darzulegen oder einen gemeinsamen Entscheidungsvorschlag vorzubereiten.

Ein gesonderter Fachausschuss zur Behandlung der Themen Verkehr und Mobilität existiert in der Landeshauptstadt München nicht. Um referats- und ausschussübergreifende Inhalte und Beschlussvorlagen zukünftig diskutieren und vorberaten zu können, wird die Organisation eines gemeinsamen Ausschuss mit dem Schwerpunkt Verkehr und Mobilität empfohlen, welcher zweimal im Jahr zu festgelegten Zeitpunkten stattfinden soll. Inhalte und ggf. Sitzungsvorlagen können im gemeinsamen Ausschuss fach- und zeitgerecht vorgestellt und erörtert werden. Es findet ein effektiver und effizienter Austausch zwischen den im Bereich Verkehr und Mobilität betroffenen Fachdienststellen und dem Münchner Stadtrat statt.

Für den Ausschuss sind das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Gesundheit und Umwelt, die Stadtkämmerei sowie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung als feste Vertretungen gesetzt. Weitere Referate können bei Bedarf hinzugezogen werden. Die Organisation des gemeinsamen Ausschusses erfolgt durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

4. Personalbedarf 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 das Wachstum anzupassen, geht weit über die bisherigen Aufgaben der Verkehrsentwicklungsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung hinaus und erfordert dauerhaft zusätzliche Personalkapazitäten in der Verkehrsabteilung.

Die Stellenbedarfe wurden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses zum Haushalt 2019 vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in der Bekanntgabe im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 13.06.2018.

5. Behandlung der Stadtratsanträge (in chronologischer Reihenfolge)

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.

Im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätsplans werden Maßnahmen entwickelt und unter Berücksichtigung von Planungsvorläufen priorisiert sowie in eine zeitliche Reihung gebracht. Für die Maßnahmen erfolgt ebenfalls eine Kostenabschätzung, welche im Mobilitätsplan aufgelistet werden.

Der Antrag Nr. 08-14 / A 03133 der Stadtratsfraktion FDP vom 27.02.2012 ist damit aufgegriffen und die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im Januar 2019.

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.

Gemäß dem Vorschlag für das weitere Vorgehen wird nach Zuschaltung des erforderlichen zusätzlichen Personals im Mobilitätsplan für München untersucht, welche konkrete Maßnahmen entwickelt und geprüft werden. Dabei wird der Schwerpunkt bei der Stärkung des ÖPNV als Rückgrat der urbanen Mobilität liegen.

Der Antrag Nr. 08-14 / A 04731 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 24.10.2013 ist damit aufgegriffen und die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im Januar 2019.

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.

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.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 02779 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 13.01.2017 ist damit aufgegriffen und die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im Januar 2019.

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.

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.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 02924 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 ist damit aufgegriffen und die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im Januar 2019.

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.

Gemäß dem Vorschlag für das weitere Vorgehen soll nach Zuschaltung des erforderlichen zusätzlichen Personals 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.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 02925 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 ist damit aufgegriffen und die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im Januar 2019.

**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 soll die vom Bürgerbegehren im „Aktionsplan saubere Luft“ vorgeschlagenen Schritte überprüft sowie die Vorschläge der MVG zur Errichtung von Busspuren umgesetzt werden.

Die MVG erarbeitet derzeit Vorschläge zur Errichtung von neuen Busspuren, welche dem Stadtrat als Beschluss voraussichtlich im Sommer 2018 vorgelegt werden sollen. Die Frage, inwieweit das 80% - Ziel erreichbar ist und mit welcher Geschwindigkeit, wird in der Maßnahmenentwicklung im Mobilitätsplan für München beantwortet werden. Bei der Maßnahmenentwicklung werden die im Antrag vorgeschlagenen Maßnahmen geprüft.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 02926 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 ist damit aufgegriffen und die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im Januar 2019.

**Verkehrswende für mehr Lebensqualität IV
Austausch mit Wien und Zürich pflegen, um Autoverkehre zu reduzieren, Antrag Nr.
14-20 / A 02927 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017**

und

**Stadtratshearing zur „Stadt von Morgen“ - umweltfreundliche und zukunftsfähige
Mobilität im urbanen Raum von Morgen, Antrag Nr. 14-20 / A 02945 der
Stadtratsfraktion Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 10.03.2017**

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat am 02.03.2017 bzw. 10.03.2017 die anliegenden Anträge Nr. 14-20 / A 02927 und Nr. 14-20 / A 02945 gestellt (Anlage 7 und 8). Darin wird gefordert, dass die Stadtverwaltung ein Stadtratshearing zur „Stadt von Morgen“ ausrichtet und sich zudem intensiv mit den Stadtverwaltungen in Wien und Zürich austauscht.

Gemäß dem Vorschlag für das weitere Vorgehen wurde in der ersten Phase der Fortschreibung des VEP ein Stadtratshearing Mobilität am 07.02.2018 durchgeführt. Im Zuge dieses Hearings wurden auch Experten und Stadtverwaltungen aus anderen Städten mit ähnlichen Herausforderungen eingeladen, die im Rahmen des Hearings ihre unterschiedlichen Blickwinkel, Erfahrungen und Lösungsansätze vorgestellt haben. Die Stadt Leipzig hat eine ähnlich Entwicklung bzgl. des Wachstums wie München erlebt und schien daher als Stadt geeignet dessen Erfahrungen und Vorgehensweise darzustellen. Aus Leipzig wurde die Erarbeitung des Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum, welcher von 2011 bis 2014 fortgeschrieben wurde, vorgestellt. Darüber hinaus hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung im September 2017

Zürich besucht und sich dort mit den dortigen Fachleuten ausgetauscht. Grundsätzlich befinden sich die Fachabteilung Verkehrsplanung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung mit den unterschiedlichsten Fachleuten im engen Austausch, darunter eben auch mit den Stadtverwaltungen in Wien und Zürich.

Den Anträgen Nr. 14-20 / A 02927 und 14-20 / A 02945 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 02.03.2017 bzw. 10.03.2017 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Mobilitätskonzept München 2030, Antrag Nr. 14-20 / A 03283 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Johann Sauerer vom 25.07.2017

Die Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Johann Sauerer haben am 25.07.2017 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03283 gestellt (Anlage 9). Darin wird gefordert, dass der Oberbürgermeister eine Projektgruppe – bestehend u.a. aus dem Zentrum für Digitalisierung.Bayern und dem BitKom Mobilitätshub – ins Leben ruft, welche innovative Ideen und Maßnahmen für ein Mobilitätskonzept München 2030 entwickelt.

Eine derartige Projektgruppe wurde bereits in der Inzell – Initiative unter dem Titel „Modellstadt München 2030“ gegründet und dem Inzell-Steuerkreis im November 2017 vorgestellt. Im ersten Halbjahr 2018 fanden drei Workshops zu den Themen Visionen, Ziele und Maßnahmen, die Beteiligten aus der Inzell-Initiative (Siemens AG, MAN Truck und Bus AG und BMW, die UnternehmerTUM, welche das Digital Hub Mobility vertritt, IHK, TUM, der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund, die Stadtwerke München mit der Münchner Verkehrsgesellschaft und die beteiligten städtischen Referate) erarbeiten. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Sommer 2018 vorgestellt. Die Anregung zur Erweiterung des Teilnehmerkreises, wie im Antrag vorgeschlagen, wird aufgenommen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03283 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Johann Sauerer vom 25.07.2017 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Das Baureferat, das Direktorium, das Kommunalreferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Gesundheit und Umwelt, das Referat für Bildung und Sport, die Stadtkämmerei und das Sozialreferat haben der Sitzungsvorlage zugestimmt und Abdruck erhalten.

Der Behindertenbeirat hat der Sitzungsvorlage zugestimmt und gibt folgende Stellungnahme ab:

Der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München begrüßt, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Oswald Utz, grundsätzlich das Ziel, mit einem MobilitätsPLAN einen ganzheitlicheren Planungsansatz zu verfolgen als mit der gewohnten VEP-Methodik, die die Verkehrsmittel im Fokus hatte.

Dies kann aber nur gelingen, wenn die Perspektive der Betroffenen – also aller „mobilitätsbedürftigen“ Menschen – stärker als bisher berücksichtigt wird. Ob die Stadt München dazu wirklich bereit ist, wird sich bald bei der Überarbeitung des Nahverkehrsplans NVP erweisen, an der erstmals - aufgrund gesetzlicher Vorgaben - Vertreter von Menschen mit Behinderungen aktiv beteiligt sind.

Der Facharbeitskreis Mobilität bedauert, dass im vorliegenden Beschlussentwurf die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen so gut wie nicht angesprochen werden. Natürlich wird dort gelegentlich erwähnt, dass Behindertenbeirat und Seniorenbeirat einzubinden seien. Die vom Facharbeitskreis Mobilität in langjähriger Arbeit aufgegriffenen Themen und Problemfelder, die beim 1. Fachtag „Mobilität für alle – wie erreichbar ist die Innenstadt“ im März 2017 eindrucksvoll präsentiert und vor kurzem in einer Dokumentation (<http://www.behindertenbeiratmuenchen.de/index.php/downloads/broschueren-flyer>) veröffentlicht wurden, tauchen im Beschlusstext nicht ansatzweise auf.

Der Seniorenbeirat hat der Sitzungsvorlage zugestimmt und gibt folgende Stellungnahme ab:

Der Seniorenbeirat legt Wert darauf, in künftige Diskussionen und Entscheidungen zum Thema Mobilität - das die ältere Generation stark berührt - weiter mit einbezogen zu werden.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

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 Entwicklungen und zukünftigen Herausforderungen im Bereich Verkehr und Mobilität, die Inhalte Modellstadt München 2030 und die Zusammenfassung des Stadtratshearings Mobilität vom 07.02.2018 zur Kenntnis.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in Kooperation mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, den bestehenden Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2006 hin zu einem Mobilitätsplan für München (MobiMUC) weiterzuentwickeln. Das Referat für Stadtplanung und

Bauordnung wird die Stadtwerke München GmbH (SWM) und die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG mbH) an der Erstellung des Mobilitätsplans beteiligen.

3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Öffentlichkeitsphase und Partizipation entsprechend den in Kapitel 3.2 des Vortrags der Referentin beschriebenen Inhalten durchzuführen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt im Rahmen der Erstellung und des Monitorings des Mobilitätsplans für München ein Mobilitätspanel zu konzipieren, um aktuelle Informationen über das Verkehrsverhalten der Münchnerinnen und Münchner zu erfassen. Dem Stadtrat wird über Konzeption, Umsetzung und Finanzierung des Mobilitätspanels eine gesonderte Beschlussvorlage vorgelegt.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, kontinuierlich im Hinblick auf die sich laufend ändernden Rahmenbedingungen zu prüfen, ob Anpassungen des Mobilitätsplans erforderlich sind. Eventuell erforderliche Anpassungen sind dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.
6. Das Referat für Bauordnung und Stadtplanung wird beauftragt, in 2019 das Projekt „Zug nach Berlin“ durchzuführen und eventuell dazu erforderliche Vergabeverfahren zu externen Arbeitsbausteinen (Veranstaltungsorganisation) durchzuführen. Bei den Adressatinnen und Adressaten sollen insbesondere eine bedarfsgerechte, also deutlich höhere Finanzierung von Projekten des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region sowie eine zur Erreichung der Aufgaben der Mobilitätsausstattung angemessene Anpassung der Fördervoraussetzungen eingefordert werden.
7. Es wird zweimal im Jahr ein gemeinsamer Ausschuss mit dem Themenschwerpunkt Mobilität und Verkehr durchgeführt. Die im Bereich Verkehr und Mobilität zuständigen Referate – das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Gesundheit und Umwelt, die Stadtkämmerei sowie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – sind als Vertretungen im gemeinsamen Ausschuss gesetzt. Weitere Referate können bei Bedarf hinzugezogen werden. Die Organisation des gemeinsamen Ausschusses erfolgt durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung.
8. Die zusätzlich für erforderlich gehaltenen Personalbedarfe werden zur Kenntnis genommen. Die Bedarfe sind im Rahmen des Eckdatenbeschlusses zum Haushalt 2019 vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung angemeldet worden. Im Falle einer Zustimmung durch den Stadtrat wird hierzu in Form einer Beschlussvorlage in der zweiten Jahreshälfte 2019 erneut vorgetragen.
9. Der Punkt 1 des Ergänzungsantrags der GRÜNEN/RL vom 24.05.2017 (Nr. 14-20 / A 03130) ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03133 der Stadtratsfraktion der FDP vom 27.02.2012 ist damit aufgegriffen. Die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im Januar 2019.
11. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04731 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 24.10.2013 ist damit aufgegriffen. Die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im

Januar 2019.

12. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02779 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 13.01.2017 ist damit aufgegriffen. Die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im Januar 2019.
13. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02924 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 ist damit aufgegriffen. Die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im Januar 2019.
14. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02925 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 ist damit aufgegriffen. Die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im Januar 2019.
15. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02926 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 ist damit aufgegriffen. Die nächste Vorlage erfolgt voraussichtlich im Januar 2019.
16. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02927 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 02.03.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
17. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02945 der Stadtratsfraktion Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 10.03.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
18. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03283 der Stadtratsfraktionen von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Johann Sauerer vom 02.03.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
19. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das 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 Baureferat
4. An das Kommunalreferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschafts
7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
8. An das Referat für Bildung und Sport
9. An die Stadtkämmerei
10. An das Sozialreferat
11. An den Seniorenbeirat
12. An den Behindertenbeirat
13. An die Stadtwerke München GmbH
14. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
15. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
21. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/3

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3