

# Verkehrsprobleme gemeinsam lösen

Eine Initiative von BMW und der  
Landeshauptstadt München

1995  
2005

**10 Jahre  
Inzell-Initiative**



Landeshauptstadt  
München

**BMW Group**

# Ein Jahrzehnt Überwindung ideologischer Schützengräben



Christian Ude  
Oberbürgermeister,  
Landeshauptstadt  
München

Im September 1995 haben sich zum ersten Mal Stadträte, Vertreter von BMW, Fachleute aus städtischen Referaten, Vertreter des Freistaats Bayern, der Deutschen Bahn AG und der Wirtschaftsverbände zusammengesetzt, um gemeinsam Verkehrsprobleme des Ballungsraums zu diskutieren und abseits der tagespolitischen Streitigkeiten einvernehmliche Lösungen zu suchen. Bis heute ist diese Zusammenarbeit ein wertvoller Baustein für eine gemeinsam getragene Verkehrspolitik.

Basis hierfür sind drei Überlegungen, die unverändert gültig sind:

- Wenn in der Verkehrspolitik Fortschritte erzielt werden sollen, geht dies nicht in der politischen Zuspitzung, sondern nur mit einem Mindestmaß an Gemeinsamkeit.
- Wichtig ist die Überwindung alter ideologischer Schützengräben, denn jeder weiß heute: Wir brauchen alle Verkehrsmittel, die wir aber sinnvoll einsetzen und nutzen müssen.
- Die fundierten inhaltlichen Auseinandersetzungen im Rahmen der Inzell-Initiative unterstützen die politische Entscheidungsfindung, ersetzen diese aber nicht.

Es freut mich sehr, dass die Inzell-Initiative seit nunmehr zehn Jahren eine verlässliche Plattform darstellt, auf der zu Fragen der Mobilität auf Basis des weitestmöglichen Konsenses gemeinsame Lösungsansätze verabredet werden können.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'C Ude', written in a cursive style.

# Die Suche nach dem größten gemeinsamen Nenner

Zehn Jahre Inzell-Initiative – das bedeutet zehn Jahre des Überwindens von Ressentiments, zehn Jahre der Abkehr von alten, festgefahrenen Positionen, zehn Jahre des Dialogs und des Aufeinanderzugehens.

Die konstruktive Zusammenarbeit der vergangenen Jahre beruht auf der gemeinsamen Einsicht, dass alle Beteiligten von einem kooperativen und offenen Lösungsansatz in der Verkehrsplanung profitieren.

Im Rahmen unserer gesellschaftlichen Verantwortung und im Interesse des Wirtschaftsstandorts München beteiligt sich die BMW Group gerne mit fachlichem Know-how und vorhandenen Ressourcen an der Entwicklung und Umsetzung zukunftsweisender Verkehrskonzepte im Großraum München – ohne dabei das Entscheidungsprimat der Politik in Frage zu stellen.

Die Inzell-Initiative hat sich bisher als Arbeitsforum gleichberechtigter Partner gut bewährt. Es gibt aber durchaus noch Themen und Bereiche, bei denen der größte gemeinsame Nenner noch gefunden werden muss.

Es ist meine feste Überzeugung, dass „Inzell“ den geeigneten Rahmen bietet, um mit Mut und Kreativität gemeinsam auch den verkehrlichen Herausforderungen der Zukunft zu begegnen.



Prof. Dr.  
Burkhard Göschel  
Vorstandsmitglied  
der BMW AG

A stylized, handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes.

# Inzell-Initiative: Von der Idee in die Zukunft

von Univ.-Prof. i.R. Dr./UCB Hartmut Keller, ehemaliger Leiter des Fachgebiets Verkehrstechnik und Verkehrsplanung der TU München

Inzell hat außer der Lage an der Salzstraße ursprünglich mit München recht wenig gemein. Dennoch ist „Inzell“ in der Landeshauptstadt zum Synonym für eine Initiative geworden, mit der Verantwortliche und Betroffene gemeinsam die Herausforderungen im Verkehr bewältigen wollen.

Wie kam es zu dem Engagement? Nach dem starken Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Zuge der Olympischen Spiele 1972 hatte sich die Verkehrsnachfrage erheblich verstärkt. Sowohl Straßen- als auch Schienensystem zeigten zunehmend Überlastungserscheinungen. Lösungsansätze wurden sehr polarisierend diskutiert. In den 90er-Jahren wurden einige Forschungs- und Entwicklungsprojekte zur Verkehrstelematik national und von der EU gefördert, an denen sich Münchner Unternehmen, Institutionen und städtische wie staatliche Stellen beteiligten.

In diese Zeit fällt das erste Treffen in Inzell mit vielseitigen Ergebnissen: Unter den Beteiligten bestand Einigkeit, dass ein mehrheitsfähiges Verkehrskonzept nur in Zusammenarbeit von Stadt, Umland, Staat und Wirtschaft Aussicht auf Erfolg haben wird, wenn es wirtschaftliche Prosperität, Mobilität und Lebensqualität in der Stadt dauerhaft sichern soll. Angesichts der vielfältigen und widerstreitenden Aufgabenstellungen einigten sich die ersten „Inzellianer“ auf elf Schwerpunkte für ein mehrheitsfähiges Verkehrskonzept. Zugleich beschloss man die weitere Zusammenarbeit und formulierte für sechs Projekte konkrete Ansätze. Dies betraf damals beispielsweise den weiteren Ausbau der A99 West und Nord oder

die Vereinfachung der Regeln vor allem für den ruhenden Verkehr in der Altstadt.

Die Inzell-Initiative ist nach fünf weiteren Plenumsworkshops und weit mehr Projektgruppensitzungen etabliert. Obwohl ihre Arbeit keine verkehrspolitischen Entscheidungen ersetzt, hat sie sich zu einem verkehrspolitischen Forum für den Ballungsraum entwickelt. Das Rezept lautet Präsentation, Diskussion, Anstöße, Lösung, Umsetzung. Alle Beteiligten übernehmen in der von Paten geleiteten Projektarbeit Verantwortung für Problemlösungen.

Eine Aufgabe und Herausforderung für morgen ist nach wie vor die Verkehrsentwicklung im Kontext der ganzen Region, dabei sind Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur verstärkt integriert zu gestalten. Hierzu sollten die Akteure in den Landkreisen sowie Städten und Gemeinden noch stärker eingebunden werden. Das sind wichtige Vorzeichen, unter denen verkehrliche Aktivitäten und einzelne Maßnahmen in der Region München, in Zeiten des internationalen Wettbewerbs der Regionen, stärker gesehen und diskutiert werden sollten. Auch die Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements können dazu einen Beitrag leisten, in diesem Zusammenhang kommt der Münchner Verkehrszentrale besondere Bedeutung zu.

Die Inzell-Initiative hat sich in den zehn Jahren bewährt, indem sie dazu beigetragen hat, dass unter den Maximen des Wünschenswerten und Machbaren ein Weg gefunden wurde, in Zukunft den Verkehr für Wirtschaft, Mobilität und Lebensqualität zu gestalten, statt ihn als Problem zu empfinden.

28./29. September  
Der Beginn  
in Inzell

30. Oktober  
Inzell II  
in Haar

26. Juni  
Inzell III  
in Unterhaching

1995

1996

1997

1998

Juni

Wiederinbetriebnahme der Tram 17 Hauptbahnhof – Romanplatz

Juni

Bürgerentscheid für drei Tunnels am Mittleren Ring

November

Elektronische Fahrplanauskunft EFA aus dem Internet abrufbar

Oktober

Start Versuchsphase Blaue Zonen im Kreuzviertel

# Die Basis



Die Teilnehmer des 6. Plenumsworkshops „Inzell VI“ am 8. Juli 2005 in Unterschleißheim

**Angesichts vielfältiger Aspekte und widerstreitender Ansichten bei der Aufgabe, ein mehrheitsfähiges Verkehrskonzept für den Ballungsraum München zu entwickeln, verständigten sich die Teilnehmer beim ersten Treffen im Jahr 1995 in Inzell auf elf Schwerpunkte. Diese sind auch heute noch immer unverändert die gemeinsame Basis, auf der die Inzell-Initiative arbeitet.**

1. Die Entwicklung von Siedlungsstrukturen muss sich am Netz der öffentlichen Verkehrsmittel orientieren.
2. Je näher am Zentrum, desto geringer muss der Anteil des Autoverkehrs sein.
3. Der Durchgangsverkehr soll von dicht besiedelten Gebieten fern gehalten werden.
4. Wer Verkehrsberuhigung von Wohnvierteln will, muss Verkehr auf Hauptachsen bündeln.
5. Durch kooperatives Verkehrsmanagement wird die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme gesteigert und verbessert.
6. Der öffentliche Personennahverkehr hat Vorrang.
7. Das Park+Ride-System zur Vernetzung der Verkehrsmittel ist zu verbessern.
8. Für die Stadt muss ein Konzept zum Parkraummanagement erarbeitet werden.
9. Beim Individualverkehr hat der Wirtschaftsverkehr Vorrang.
10. Durch Förderung von Logistiksystemen ist der Güterverkehr zu optimieren.
11. Durch einen höheren Besetzungsgrad des Pkw-Verkehrs soll Verkehr vermieden werden.

September	Oktober	Juli	August	Oktober	Januar	Juni
1999	2000	2000	2000	2001	2001	2001
Start des Forschungsprojekts MOBINET	Stadtrat beschließt Parkraummanagement	Stadtrat beschließt P+R - Konzept	Baubeginn Petuelunnel und A99 Westabschnitt	Stadtrat beschließt Parkleitsystem	Stadtrat beschließt Kooperatives Verkehrsmanagement in München	Parkraummanagement im Lehel und in Altschwabing eingeführt

26. Juni  
Inzell IV  
in Freising

# Die Stationen

## 1995 – der Beginn in Inzell

„Abseits der tagespolitischen Streitigkeiten gemeinsame verkehrspolitische Lösungen suchen“ – mit diesem Ziel laden Oberbürgermeister Christian Ude und die BMW AG im September 1995 Entscheidungsträger aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und anderen Organisationen nach Inzell ein. In zwei Tagen einigt man sich auf elf Schwerpunkte (s. links), die bis heute gelten. Sechs Projekte – von der Verkehrstelematik bis zur Blauen Zone – werden vereinbart.

## 1996 – Inzell II in Haar

Unter dem Stichwort „Rote Routen“ gründet die Initiative eine Arbeitsgruppe unter der Patenschaft von BMW, die systematisch Verbesserungsansätze für das Hauptstraßennetz zusammenträgt, um sie ins städtische Verkehrskonzept einfließen zu lassen. Das zweite Projekt ist das damals intensiv diskutierte Parkraummanagement. Es wird konsequent weiterentwickelt und erfolgreich umgesetzt.

## 1998 – Inzell III in Unterhaching

Zahlreiche Inzell-Themen finden Eingang in das Forschungsprojekt MOBINET, das vom Bundesforschungsministerium mit insgesamt 22,5 Millionen Euro gefördert wird. Die Inzell-Initiative passt ihre Projektstruktur an: in die Foren „Parken“ (Patenschaft: IHK für München und Oberbayern), „Öffentlicher Verkehr“ (MVV) und „Rote Routen“ (BMW).

## 2001 – Inzell IV in Freising

Das Forum „Verkehrsmanagement Wirtschaftsraum München“ mit

dem Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München als Pate wird neu gegründet. Hier sind unter anderem die Projekte Verkehrsmanagementzentrale und Mobilitätsdienste zusammengefasst. Weitere Themen 2001 in Freising: Anwohnerparken, P+R im Umland und City-Anlieferungsprojekt CAPRI.

## 2004 – Inzell V in Germering

Die regionale Dimension erhält größere Bedeutung: Das Forum „Verkehrsentwicklung in Stadt und Region“ (Patenschaft: Planungsreferat und IHK für München und Oberbayern) entsteht. Auch in den Projekten des Forums „Verkehrsmanagement“ soll das Umland stärker integriert werden. Das Forum „Parken“ ruht ab sofort, da die Projekte erfolgreich abgeschlossen wurden. Die Wegweisung der Roten Routen soll optimiert werden. Das neue Forschungsprojekt „arrive - Angebote für eine mobile Region“ wird formuliert.

## 2005 – Inzell VI in Unterschleißheim

*arrive* startet. Damit ist ein wichtiges Instrument auf den Weg gebracht, das auf zahlreiche in den Inzell-Foren formulierte Fragen Antworten bringen soll. Weitere wichtige Themen sind die Erweiterung des MVV-Verbundraums, die Zieldiskussion zu den Roten Routen sowie ein Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan. Das Forum „Stadt und Umland“ widmet sich den Möglichkeiten einer strategischen und operativen interkommunalen Kooperation bei der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Julii

Dezember

Januar

Februar

Julii

September

November

2002

Eröffnung Petuertunnel;  
Start des Mobikids-Projekts

2003

Neue Verkehrszentrale München geht in Betrieb

Eröffnung der Blauen Zonen in der Münchner Innenstadt

Start der BALANCE-Steuerung an 60 Ampeln

Inbetriebnahme der Info-Tafeln MOBINET

Baubeginn Mittlerer Ring Ost; Eröffnung Fahrradparkhaus am U-Bahnhof Kieferngarten

Abschluss Forschungsprojekt MOBINET

# Schmusekurs oder Grabenkämpfe? Neue Aufgaben und Perspektiven

von Prof. Dr. phil. Andreas Knie, Hochschullehrer an der TU Berlin,  
Wissenschaftler am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)

Es gibt kaum ein Politikfeld, das sich so starr und reformresistent entwickelt hat wie das des Verkehrs. Lagerdenken und Ideologiefixiertheit sind hier nach wie vor dominant.

Doch jenseits der gut gesicherten Barrikaden zeigt sich schon seit längerem, dass die alten Grabenkämpfe längst zu sinnentleerten Ritualen geworden sind. Eine moderne, hoch ausdifferenzierte und vielfach vernetzte Gesellschaft wird nicht mehr durch den Streit um das Auto, um autofreie Zonen oder um Tempolimit und die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs geprägt.

Die autofreie Welt wird es in dieser Gesellschaft nicht geben; allerdings wird dieses Verkehrsmittel in einer pluralen Gesellschaft auch niemals ein Monopol beanspruchen können. Was Not tut, sind lebensweltliche und gebrauchorientierte Verknüpfungen.

Dies bedarf der Kommunikation miteinander. „Inzell“ ist schon seit vielen Jahren das Synonym für einen informellen, inoffiziellen, lagerübergreifenden, diskursorientierten Ansatz.

„Inzell“ steht für eine Bypass-Lösung, die jenseits der formalen Strukturen und Lager neue Lösungen sondiert und die Realisierung durchdenkt, noch bevor die eingeschliffenen Rezeptionskulturen reagieren.

„Inzell“ konnte nur erfolgreich werden, weil es starke Partner gibt. Ob Automobilunternehmen, Stadtverwaltung oder Interessengruppen, unter dem Synonym sind kompetente und authentische Spieler miteinander im Gespräch. In Augenhöhe und immer in der Gewissheit, im eigenen Markt

bundesweit zum Leader zu gehören, wird hier um neue Lösungen gerungen. In dieser Hinsicht hat die Inzell-Initiative starke Beachtung über München hinaus gefunden.

Eine Erfolgsgeschichte kann aber auf Dauer nur fortgeschrieben werden, wenn sie sich mit den Rahmenbedingungen weiterentwickelt. „Inzell“ kann seine Wirkungstiefe weiter steigern. So hat sich die hohe Regelungsdichte im Verkehrsbereich immer wieder als Innovationshemmnis erwiesen. Auch die historisch gewachsenen Zuständigkeitsverteilungen stimmen an einigen Stellen nicht mit den Bedürfnissen des Verkehrsbereiches überein.

Zur Überwindung solcher Hemmnisse ist es notwendig, dass sich auf allen Seiten neue Routinen des Umgangs einspielen und dass man gemeinsam auch über die Grenzen der derzeitigen Rahmenbedingungen hinausdenkt. Hierzu braucht es eine umsichtige Kommunikation und eine permanente Synchronisierung der Interessen.

„Inzell“ könnte dabei ein neues Signal sein, bei dem eine starke kommunale Verwaltung selbstbewusst ihr Instrumentarium reflektiert, Bürger, Unternehmen und benachbarte Gebietskörperschaften einbindet und auf diese Weise neue Wege geht.

Ein solches Experiment benötigt einen lokalen, vertrauensvollen Kontext, um wirkliche Grenzüberschreitungen zu wagen; „Inzell“ könnte ein solcher (virtueller) Ort werden.

2. März  
Inzell V  
in Germering

September

Baubeginn automatische Anwohner Tiefgarage Donnersbergerstr.

Dezember

Das neue Busnetz startet in München

April

Das Parkleitsystem ist ausverhandelt

Mai

Feuertaufe für Verkehrsmanagement der Allianz Arena

Juni

Parkraummanagement in Haidhausen und Au

8. Juli  
Inzell VI  
in Unterschleißheim

Juli

Start des Forschungsprojekts arrive

2004

2005

# Die Inzell-Initiative

**In der Inzell-Initiative führen alle mit Verkehrsfragen befassten Akteure aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung einen hochkarätigen Dialog über die Verkehrsprobleme im Ballungsraum München. Sie entwickeln gemeinsam strategiefähige Lösungen.**

## **In der Inzell-Initiative arbeiten zusammen:**

ADAC Südbayern e.V.  
Autobahndirektion Südbayern  
Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz  
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Forschung  
BMW Group  
Bund Naturschutz in Bayern e.V.  
CityPartner München e.V.  
Deutsche Bahn AG  
DB Station & Service AG  
Gemeinde Haar  
Gemeinde Neubiberg  
Gemeinde Oberschleißheim  
Gemeinde Unterhaching  
GREEN CITY e.V.  
Handelsverband BAG Bayern e.V.  
Handwerkskammer für München und Oberbayern  
Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern

Landeshauptstadt München  
Landesverband des Bayerischen Einzelhandels  
Landkreis Dachau  
Landkreis München  
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)  
Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern  
P+R Park & Ride GmbH  
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum  
Polizeipräsidium München  
Regierung von Oberbayern  
Regionaler Planungsverband München  
S-Bahn München GmbH  
Stadt Freising  
Stadt Garching  
Stadt Germering  
Stadt Unterschleißheim  
Stadtwerke München GmbH - MVG  
Technische Universität München

**Verkehrsprobleme  
gemeinsam lösen**

Eine Initiative von BMW und der  
Landeshauptstadt München

Herausgeber:  
BMW Group  
Landeshauptstadt München  
Redaktion:  
Dirk Keßler, BMW Group  
Jörg Weber, Landeshauptstadt München  
Gesamtgestaltung:  
Infografik S. Oberländer  
Text:  
albertZWEI media GmbH  
September 2005