

# Verkehrsprobleme gemeinsam lösen

Eine Initiative von BMW und der  
Landeshauptstadt München

W o r k s h o p

am 28. und 29. September 1995 in  
Inzell/Oberbayern

Dokumentation

Teil 1

"Verkehrsprobleme gemeinsam lösen"  
Eine Initiative von BMW  
und der Landeshauptstadt München

### **Workshop**

am 28. und 29. September 1995  
in Inzell/Obb.

### **Moderation**

Daniel Wiener, Basel  
Beate Kuhnt, Zürich

### **Koordination**

Christian Böhm  
Dietmar Sandler  
Regina Baumgärtner  
Böhm • Glaab • Sandler & Partner  
Architektur und Stadtplanung, München

**Teil 1**

Teilnehmer	5
Programmablauf	6
1 Anlaß u. Ziel der Initiative	7
2 Themenschwerpunkte	7
3 Ablauf des Workshops	10
3.1 Analyse	10
3.2 Weitblick	14
3.3 Fokussierung	26
Plattform	32
Pressereaktionen	38

**Teil 2 (gesondertes Heft)**

Anhang:

- Vortrag zum Thema  
Ulrich Pfeiffer
- Statements  
zur Verkehrsplanung in München

# Teilnehmer



Christian Ude,  
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

Cornelius Mager,  
Büro des Oberbürgermeisters

Christiane Thalgott, Stadtbaurätin

Norbert Bieling, Planungsreferat HA 1, 31-2

Dr. Klaus Schußmann, Stadtdirektor, Referat für  
Arbeit und Wirtschaft

Dr. Hans-Peter Uhl, berufsmäßiger Stadtrat, Kreis-  
verwaltungsreferent

Joachim Lorenz, berufsmäßiger Stadtrat, Umwelt-  
schutzreferent

Angelika Lintzmeyer, Umweltschutzreferat

Constanze Lindner-Schädlich, SPD, Mitglied des  
Stadtrats

Wolfgang Wiehle, CSU, Mitglied des Stadtrats

Helmut Steyrer, Die Grünen, Mitglied des Stadtrats

Helmut Knüttel, Geschäftsführer des Münchner Ver-  
kehrs- und Tarifverbundes

Herbert König, Leiter der Verkehrsbetriebe der  
Landeshauptstadt München

Helmut Niederhofer, Mitglied des Vorstandes der  
BMW AG

Detlef Frank, BMW AG, Beauftragter des Vorstan-  
des für Verkehr und Umwelt

Richard Gaul, BMW AG, Leiter Presse- und  
Öffentlichkeitsarbeit

Thomas Steffes, BMW AG, Pressesprecher Verkehr  
und Umwelt, Wissenschafts-PR

Prof. Dr. Hans-Hermann Braess, BMW AG, Leiter  
Forschung und Wissenschaft

Lutz J. Janssen, BMW AG, Leiter Verkehrsforschung  
und Verkehrstechnik

Manfred Rein, BMW AG EW-2

Josef Seybold, Industrie- und Handelskammer für  
München und Oberbayern

Erich Dahringer, Industrie- und Handelskammer für  
München und Oberbayern

Dr. Peter Siebel, Oberste Baubehörde im Bayeri-  
schen Staatsministerium des Inneren

Dr. Otto Goedecke, Geschäftsführer des Regionalen  
Planungsverbandes

Klaus-Dieter Josel, Deutsche Bahn AG, Geschäfts-  
bereich Nahverkehr

Günter Gross, Geschäftsführer des Landesverbandes  
des Bayerischen Einzelhandels

Georg Wäsler, Geschäftsführer, Gewerkschaft Han-  
del, Banken und Versicherungen im DGB,  
Bezirk München

Prof. Ferdinand Stracke, Lehrstuhl für Städtebau  
und Regionalplanung an der TU München

Prof. Peter Kirchhoff, Lehrstuhl für Verkehrs- und  
Stadtplanung an der TU München

Ulrich Pfeiffer, empirica Bonn

Klaus Bäumler

Gislinde Bass

Beate Kuhnt, Moderation

Daniel Wiener, Moderation

Dietmar Sandler, Koordination

# Programmablauf

"Verkehrsprobleme gemeinsam lösen"  
Eine Initiative von BMW  
und der Landeshauptstadt München

## Workshop

### Donnerstag, 28. September 1995

- 9.30 Eröffnung durch  
Christian Ude, Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Helmut Niederhofer, Mitglied des  
Vorstandes der BMW AG
- 10.00 Vortrag zum Thema,  
Referent: Ulrich Pfeiffer, Mitglied der  
Kommission Stadt 2000
- 10.45 Einführung durch die Moderatoren,  
Frau Kuhnt und Herrn Wiener, in den  
Ablauf des Workshops; Beginn
- 13.00 Mittagessen  
nachmittags: Arbeitsgruppen und  
Plenum/Zwischenberichte

### Freitag, 29. September 1995

- 8.00 Frühstück
- 9.00 Plenumsdiskussion und Vereinbarung  
der Ziele für den 2. Tag
- 9.30 Arbeitsgruppen und Plenum / Zwischen-  
berichte
- 12.30 Mittagessen  
nachmittags Arbeitsgruppen / Plenum
- 15.30 Abschlußplenum und Ausblick  
Ende 17.00 Uhr

## 1 Anlaß und Ziel der Initiative

Verkehr ist eines der Reizthemen in der Münchner Öffentlichkeit. Die Verkehrsentwicklung in München stellt eine wachsende Belastung für die Bürgerinnen und Bürger als auch für die Wirtschaft dar. Die negativen Auswirkungen auf Klima, Umwelt und Lebensqualität in der Stadt drängen zum Handeln. Seit Jahren sind von Seiten städtischer Referate, Parteien, mehrerer Organisationen, Unternehmen und Einzelpersonen Konzepte und Vorstellungen zur Münchner Verkehrspolitik in einer heftig geführten öffentlichen Diskussion. Zwar sind inzwischen in einigen Bereichen Verbesserungen erzielt worden oder werden Maßnahmen erprobt, jedoch gibt es bis heute keinen prinzipiellen Lösungsansatz in der Verkehrsplanung, der auf die Unterstützung einer breiten Mehrheit zählen könnte. Es mangelt an einer adäquaten "Streitkultur" und der Fähigkeit zur Konsensbildung.

Ausgehend vom dringenden Handlungsbedarf wurden auf Initiative von BMW und der Landeshauptstadt München die wichtigsten Partner in Verkehrsplanungsfragen zu einem zweitägigen Workshop eingeladen, um - über alle gegensätzlichen Ansätze in Einzelfragen hinweg - den Versuch zu unternehmen, eine Verständigung in verkehrspolitischen Kernfragen für München zu erreichen. Im Rahmen des Workshops sollte im kleinen Kreis eine grundsätzliche Diskussion ermöglicht werden mit dem Ziel, gemeinsame Positionen herauszufinden und, wenn möglich, Handlungsstrategien für das weitere Vorgehen in München zu entwerfen.

Im Vordergrund stand dabei die Absicht, inhaltliche Gräben zu überwinden, ins Gespräch zu kommen und Vertrauen zu schaffen. Mit der für München neuen Form einer gemeinsamen Veranstaltung der Stadtverwaltung und eines Automobilkonzerns sollten neue Rahmenbedingungen für einen konstruktiven Dialog zwischen privater Wirtschaft, Verbänden, öffentlicher Verwaltung und Politik geschaffen werden.

Mit der Vorbereitung der Veranstaltung wurde das Büro Böhm-Glaab-Sandler & Partner, München, beauftragt. Der Workshop wurde von den Moderatoren Frau Beate Kuhnt, Zürich, und Herrn Daniel Wiener, Basel, geleitet.

## 2 Themenschwerpunkte

Verkehr ist Dienstleistung für praktisch alle Funktionen unseres Lebens. In der öffentlichen Auseinandersetzung über Verkehrspolitik in München wird die Komplexität des Themas deutlich. Nahezu alle Lebensbereiche sind betroffen. Bei der Diskussion über die einzelnen Vorschläge zum Ausbau oder Umbau der Verkehrs-Infrastruktur und den zahlreichen technischen Neuerungen können die Zusammenhänge zu Fragen der Umwelt, der Stadtentwicklung und auch des „Zeitgeistes“ nicht ausgeklammert werden.

Ziel des Workshop war es, Wege zu einem mehrheitsfähigen Verkehrskonzept aufzuzeigen und - angesichts der Vielzahl von Problemstellungen - festzulegen, welche Themen zuerst angegangen werden sollen. Von vorn herein war der Workshop darauf angelegt, daß ein Grundstein für weitere Gespräche gelegt wird und die Idee einer konstruktiven und zielführenden Diskussion für einzelne Aspekte weiter vertieft werden kann.

Aufgrund dieser Zielsetzungen erschien nur eine offene Programmplanung geeignet. Anhand von Themenschwerpunkten, die für den Workshop eine Anregung sein sollen, waren die Teilnehmer - alle selbst Experten in Verkehrsplanungsfragen - eingeladen, daraus die Themen auszuwählen oder durch weitere Themen zu ergänzen, die sie aus ihrer persönlichen wie fachlichen Sicht für wesentlich halten.

Die Themenschwerpunkte waren wie folgt gegliedert und als Hintergrund für die Diskussion bewußt in Form von Fragen formuliert:

# Themenschwerpunkte

## Stadtplanerische Grundlagen, Ansprüche, Ziele

- Wie stellen sich die Ziele Münchens bei der Langfristentwicklung dar (Einwohnerzahl, Beschäftigte, Wirtschaftskraft, Kultur etc.)?
- Wie stellt sich die Entwicklung und die Zusammenarbeit mit dem Umland dar?
- Welche Vorstellungen hat der Stadtbewohner von Umfeldqualität, Immissionsschutz, Mobilität und Komfort?
- Was fordert er hinsichtlich Stadtgestalt, Benutzbarkeit von Freiflächen, Straßen und Plätzen in der Stadt?
- München muß ein attraktiver Wirtschaftsstandort bleiben. Welche Anforderungen ergeben sich hieraus für die Verkehrsplanung?
- Welche Ansprüche hinsichtlich der Erreichbarkeit von Freizeitbereichen bestehen?
- Welche Zukunftsprognosen für das Verkehrsaufkommen auf und innerhalb des Mittleren Rings können als Planungsgrundlage dienen?
- Wie kann der Mittlere Ring entlastet und der erwartete verstärkte Ost-West-Verkehr bewältigt werden?
- Was sind Spezifika der Bereiche innerhalb des Mittleren Rings, welche Zwänge/Möglichkeiten ergeben sich aus der hier vorhandenen vertikalen Nutzungsschichtung und der hohen Dichte?
- Welcher Belang soll Priorität in welchem Stadtquartier haben? Kann in den Bereichen innerhalb des Mittleren Rings, deren Qualität und Attraktivität sehr stark auf dem engen Nebeneinander von Wohnen, Einkaufen, Freizeit, Kultur und Arbeiten beruhen, überhaupt ein Aspekt uneingeschränkter Vorrang haben?
- Für welche Teilbereiche sind bereits akzeptierbare Lösungen gefunden?
- Welche Investitionen will und kann die Gesellschaft für den Verkehr bereitstellen?

## Grundzüge eines Gesamtverkehrskonzepts

- Von welchem Grundkonsens kann im besten Falle ausgegangen werden?
- Welche Rollen sollen die einzelnen Verkehrsarten innerhalb eines Gesamtverkehrskonzepts gemäß ihren spezifischen Vorteilen erhalten?
- Welche strukturellen Ziele sind anzustreben, um die Zahl der notwendigen Wege zu vermindern? (polyzentrische Konzepte, Zuordnung Arbeit und Wohnen, Infrastruktureinrichtungen in den Stadtquartieren, regionale Verteilung, Tangentialverbindungen)
- Wie kann das Zusammenspiel der Verkehrsarten optimal gestaltet werden?
- Vom Gesamtkonzept zum Detail - welche Fragen sind zuerst, welche erst nachrangig zu diskutieren?

## Optimierung der einzelnen Verkehrsarten - Verminderung ihrer spezifischen Nachteile

- Wie läßt sich der Verkehr auf den Hauptstraßen umweltschonend und dennoch nutzergerecht organisieren?
- Welche Maßnahmen sind geeignet, die Probleme im ruhenden Verkehr zu mindern?
- Reicht der heutige und der geplante Bedienstandard der öffentlichen Verkehrssysteme aus, um eine nennenswerte Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zu bewirken? Was kann beim öffentlichen Nahverkehr getan werden, um dessen spezifische Nachteile zu reduzieren und seine Vorteile besser zu nutzen? (Betriebszeiten, Streckenangebot, Umsteigemöglichkeiten, Zugfolge, Service, Sicherheit, Preispolitik, Information)
- Was kann für Fußgänger und Radfahrer in Sachen Sicherheit, Wetterunabhängigkeit und geringere Immissionsbelastung getan werden?

- Welche Entwicklungen können die spezifischen Nachteile des heutigen Kfz-Verkehrs verringern, was seine Vorteile noch stärker zum Tragen bringen? (Emissionen, Kraftstoffverbrauch, City-Cars, Sicherheit, Flächenverbrauch, Mehrfachnutzung - Carsharing, Car-pooling, Straßeninfrastruktur, Kooperatives Verkehrsmanagement)

## Probleme bei der Umsetzung von Verkehrskonzepten

- Wie kann eine Verlagerung des Modal Split vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Nahverkehr/Fußgänger-/Radverkehr gelingen?
- Jeder will möglichst wenig Verbote - welche anderen Lösungen gibt es, welche Beschränkungen sind unvermeidlich? Wie weit darf der „Staat“ zukünftig in die Freiheit des Einzelnen eingreifen, um vom Verkehr verursachte Probleme zu lösen?
- Wie weit kann auf die Einsicht der „mündigen Bürger“ gebaut werden, welche Angebotsverbesserungen (Information, Verkehrsleitsysteme, Attraktivitätssteigerung öffentlichen Nahverkehrs - Betriebszeiten, Streckenangebot, Umsteigemöglichkeiten, Zugfolge, Service, Sicherheit, Preispolitik) können zu dem gewünschten Ziel führen?
- Welche Beschränkungen und Verbote (Stellplatzangebot und -bewirtschaftung bei Ziel und Quelle, road + city-pricing, Zufahrtsbeschränkungen für motorisierten Individualverkehr abhängig von Benutzergruppe, Emissionen, Zeiten) sind wirklich sinnvoll und welche sind in absehbarer Zeit als rechtlich verbindlich anzusehen?
- Wie können solche Beschränkungen kontrolliert werden? (Schranken, Ausweise, Parküberwachung)
- Kann eine Parkraumbewirtschaftung durch private Firmen kostengünstiger und effektiver umgesetzt werden?
- Wie sind auch kurzfristig spürbare Verbesserungen zu erreichen?
- Wie können unumgängliche Restriktionen in der Öffentlichkeit vermittelt werden?

## Unternehmen und Verbände und ihre Verantwortung für die Stadtentwicklung - Möglichkeiten einer Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München

- Können durch mehr Einfluß aller direkt Beteiligten (Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft, Interessengemeinschaften) bei Planungsfragen bessere Lösungen erreicht werden?
- Welche Interessen haben die einzelnen von der Planung Betroffenen, wo können in Zukunft neue Mitwirkungsmöglichkeiten beim Planungsprozeß, jenseits der Beteiligung nach BauGB, sein?
- Welche „Spielregeln“ für das Zusammenwirken bei Fragen der Stadtplanung sind zu vereinbaren?
- Mehr private Mitwirkung bedeutet mehr privater Einfluß. Welche Verantwortungen, auch hinsichtlich finanzieller Beteiligung, entstehen hieraus?
- Welche Beispiele aus anderen Themenbereichen und anderen Ländern gibt es zu diesem Thema?

## Weiteres Vorgehen

- Beim Workshop sollen verkehrsplanerische Themenstellungen und Spielregeln für eine zukünftige verstärkte Kooperation diskutiert und vereinbart werden. Die Themen sollten sinnvolle Einstiege in interessante und machbare Lösungswege für die Münchner Verkehrsproblematik darstellen.

Zur Vorbereitung des Workshops waren die Teilnehmer aufgefordert, Ihre persönlichen Gedanken zum Thema Verkehrsplanung in München mit Angabe der als wichtig empfundenen Literatur in einer kurzen Darstellung zusammenzufassen. Diese Statements wurden vor dem Workshop allen Teilnehmern zugesandt. Sie sind im Anhang dokumentiert.

# Analyse

## 3 Ablauf des Workshops

Die Moderatoren gliederten den Ablauf des Workshops methodisch in drei Phasen:

1. Analyse
2. Weitblick
3. Fokussierung

Damit sollte sowohl die durch das Workshopthema gegebene Vielfalt durch die Meinung der Teilnehmer selbst zum Ausdruck kommen, als auch eine zielgerichtete Diskussion mit anschließenden konkreten Aufgabenstellungen erreicht werden.

### 3.1 Analyse

Die Teilnehmer wurden aufgefordert, die Schwierigkeiten, Probleme und Hindernisse in Hinblick auf Verkehr und

- » Lebensqualität
- » Mobilität und
- » wirtschaftliche Prosperität

zu benennen. Die Nennungen sollten individuell - je nach persönlicher Priorität - erfolgen. Die einzelnen Äußerungen wurden auf Papierbögen notiert und thematisch geordnet in einem Kreis ausgelegt. Sie werden hier entsprechend der Reihenfolge wiedergegeben:

Nennungen:

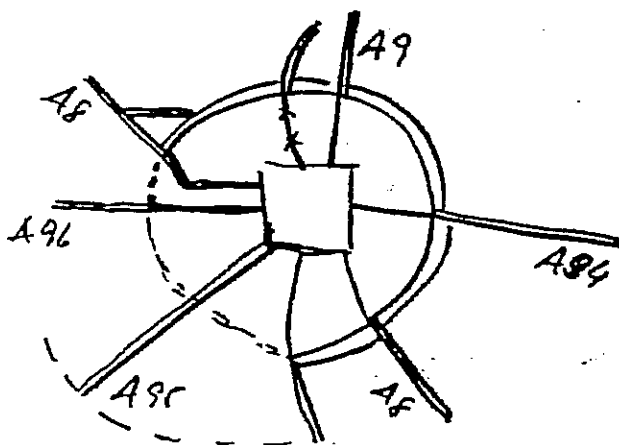
- **Mobilitätsanforderungen steigen schneller als die Infrastruktur**
  - » Verkehrsnachfrage wird zu groß und zu steigend
  - » Langfristigkeit der Problemlösung
  - » Verkehrsmenge
- **Zielkonflikte / Ambivalenz von Verkehr \***
  - » Attraktivität / Belastung
  - » gesellschaftliche Wertsetzungen und Sachzwänge
  - » Verkehr, Lebensqualität, Mobilität und wirtschaftliche Prosperität bedingen sich gegenseitig: Systemoptimierung ist schwierig
  - » Ideologien
  - » unterschiedlich begrenzte, teure Infrastruktur
  - » Konflikt zwischen wirtschaftlicher Bedeutung und Umweltbeeinträchtigung
  - » Konkurrenz der Verkehrsmittel
  - » Nutzungskonkurrenz
- **Auswirkungen von Maßnahmen sind zu wenig bekannt, weil es Informationsdefizite gibt \***
- **Organisation / Logistik**
  - » Unausgereifte Logistiksysteme
  - » Bevorrechtigung von Lieferverkehr, Anwohnerverkehr, Versorgung funktioniert nicht
  - » geringe Pkw-Besetzungszahlen
  - » Transportbedürfnisse
  - » „Just in time“ funktioniert nicht wegen Stau; mehr Lagerflächen notwendig
- **Sortierung des Verkehrs nach Notwendigkeit fehlt \***
  - » Was ist Wirtschaftsverkehr?
  - » Informationsdefizite
- **Technische Standards der Nutzfahrzeuge \***
- Themen, die im weiteren Verlauf nicht weiter vertieft wurden.

- **Mangelhafte Flexibilität \***
  - » Begrenzte Verfügbarkeit (zeitlich/räumlich) der Infrastruktur
  - » Verkehrsspitzen
  - » Gleichschrittgesellschaft
- **disperse Siedlungsentwicklung in der Region**
  - » Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten verursacht Pendlerströme
  - » Lebensraum vs. Verwaltungsgrenzen
  - » Fehlen von regionalen Entscheidungskompetenzen bzw. Anreizen (z.B. Gewerbesteuer)
  - » fehlende Rahmenbedingungen
- **Reale Kosten der Beförderung \***
  - » knappe Verkehrsressourcen, unzureichend bewirtschaftet
  - » Folgekosten des Verkehrs ungeklärt
  - » subventionierte Infrastruktur
- **Verkehrskosten \***
  - » finanzielle Restriktionen
  - » Ressourcen-Bindung
- **Eingeschränkte Erreichbarkeit von Geschäften, Zielorten, ÖV Außenbereichen (vor allem nachts), fehlende Schienenanbindung \***
- **bestehende Netzstruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) \***
  - » Fehlende Tangenten
  - » Verkehrssysteme zu radial
- **ÖPNV-Standard ist unzureichend hinsichtlich Sicherheit, Überfüllung, Reisezeit, Erscheinungsbild**
  - » Tarif- u. Infosysteme des ÖPNV sind kompliziert und nicht transparent
  - » Tarifstruktur
  - » mangelnde Attraktivität des ÖPNV durch unbefriedigende Ausstattung (v.a. S-Bahn), Zeitbedarf, Tarifsysteme, schwierigen Gepäcktransport
- **Parkprobleme \***
- **Stau in der Rush-Hour**
  - » Zeitverluste für Transporte, Taxis etc.
  - » erhöhter Zeitbedarf
- **Trennungswirkung von Verkehrsflächen**
  - » Verlust von Schönheit u. Gemächlichkeit durch Größe und Geschwindigkeit der Verkehrsmittel
  - » Platzverbrauch
  - » Beeinträchtigung der Stadtbildqualität
  - » Flächenbeanspruchung
- **Emissionen, Lärm, Abgase \***
  - » Lebensqualität vs. Lärmbelastung
  - » Abgasemissionen bzw. -belastung
  - » Verkehrsgeräusche
- **Verkehrssicherheit \***
- **Sinnhaftigkeit von Regeln**
  - » Mißachtung von Regeln
  - » Rücksichtsloses Verhalten von Verkehrsteilnehmern
  - » Belästigung durch Radfahrer
- **„Individuelle Schizophrenie“**
  - » Überregulierung / „NIMBY“ (not in my backyard)
  - » Schere zwischen Anspruch und Verhalten
  - » wachsender Egoismus / fehlende Toleranz
  - » Individualisierung / Wunsch nach Abschirmung
  - » Lebensqualität vs. Individualität
  - » Lebensqualität vs. Bequemlichkeit, Komfort
  - » Überbewertung der Individualinteresse
  - » Schweigende Betroffene
- **Politischer Mut u. Gestaltungswille fehlt**
- **Positive Öffentlichkeitsarbeit fehlt**
- **Unterschiedliche Lobby für Verkehrsmittel \***
- **Kein geschlossener Autobahnring**
- **Sackbahnhof Fernverkehr \***

# Analyse

Die Teilnehmer bekamen anschließend die Aufgabe gestellt, für die aufgelisteten Problempunkte Beispiele zu nennen und - wenn möglich - konkrete Orte in München, z.B. eine Straße, einen Platz oder ein Stadtviertel, vorzustellen, die für die einzelnen Probleme einen typischen Fall darstellen. Zudem sollten auch die Hindernisse, die einer Lösung entgegenstehen, aufgezeigt werden.

Hierzu wurden je nach Neigung der Teilnehmer Arbeitsgruppen gebildet. Gemäß der Zielsetzung, daß die Teilnehmer die Themen des Workshops selbst bestimmen sollten, ergab sich bei der Bildung der Arbeitsgruppen, daß einige Themenfelder weiterbearbeitet, andere (mit \* gekennzeichnete) Themen jedoch mangels Interesse nicht weiter verfolgt wurden. Bei der weiteren Bearbeitung wurden thematisch verwandte Themen teilweise zusammengelegt.



Thema: kein geschlossener Autobahnring

**Folgende Beispiele wurden genannt:**

**Thema:**

**Disperse Siedlungsentwicklung in der Region**

**Beispiele:**

- » Grassierende Einheimischen-Verfahren
- » Versuch, vorhandene Flächenressourcen um S-Bahnhaltestellen für Bauland zu mobilisieren gestaltet sich sehr schwierig.
- » Hemmnisse: Privatinteressen
- » großes Konfliktpotential
- » Ergebnis: Stückwerk

**Thema: Kein geschlossener Autobahnring**

**Beispiel: A 99**

- » Jansen-Plan eines geschlossenen Autobahnringes wurde nicht weiter verfolgt.
- » Folge: Durchgangsverkehr von der Bundesautobahn A 8 (Stuttgart - München) wird unnötig tief ins Stadtgebiet gezogen: führt z.B. zu Stau in der Verdistraße
- » Verteilerfunktion ist im Süden unvollständig: führt z.B. zur Belastung des Luise-Kiesselbach-Platzes und zu Schleichverkehr im Umland (z.B. Grünwald)

**Thema: Verkehrsprobleme sind Stauprobleme**

**Staubeispiel: Luise Kiesselbach Platz**

- » örtlicher Kapazitätsengpaß
- » komplizierte Straßenführung?
- » sehr hohe Verkehrsmengen (ca. 155.000 Fahrzeuge/Tag)
- » Dritte Dimension für kreuzungsfreie Verkehrs-führung ist nicht genutzt.
- » Blick auf Frauentürme: Vorrang?
- » Finanzknappheit gegen (unerwünschte) Investition?
- » Weg von Hadern nach Neuperlach ist trotz Stau schneller als mit ÖPNV!

## Thema: Mangelhafte Attraktivität des ÖPNV

Beispiel: S 2 nach Petershausen

- » Abstimmung von Zubringer und S-Bahntakt
- » 40-Minutentakt der S-Bahn: Fahrgast muß Fahrplan kennen, sich voll unterwerfen; bei Unpünktlichkeit (auch des Zubringers) bis zu 39 Minuten warten!
- » 39 Minuten nicht von der Stelle zu kommen, wird selbst im schlimmsten Stau keinem Autofahrer zugemutet.
- » Folge: der ganze Lebensrhythmus muß auf S-Bahntakt abgestellt werden.

## Thema: Organisation / Logistik

Beispiel:

- » Förderkreis Güterverkehrslogistik (Mitglieder: IHK, Verkehrsverbund, Stadt)
- » Ziel: Bündelung des Güterverkehrs zur Umweltentlastung, z.B. Kooperation der Spediteure für einzelne Segmente der Stadt
- » Hemmnisse:
  - Algorithmus für die notwendige rechnergestützte Koordinierung ist noch nicht entwickelt.
  - das hierfür notwendige „gläserne Unternehmen“ ergibt Datenschutzprobleme

## Thema: Emissionen, Lärm, Abgase

Beispiel: Rosenheimer Straße

- » Durch Emissionen, Lärm, Abgase entstehen Nutzungsbeschränkungen für Wohnen und Gewerbe
- » strukturelle Veränderung bis zum Verfall
- » Auswirkung auf Gesundheit
- » Folgekosten, Schäden an Bauwerken

## Thema: Trennungswirkung von Verkehrsflächen / Stadtbildqualität

Warum sind manche Plätze ungelöst geblieben? Dominanz der Verkehrsprobleme!

Beispiel: Münchner Freiheit:

- » keine räumliche Fassung, obwohl funktional leistungsfähig

Beispiel: Jakobsplatz

- » Mietvertrag mit Parkhaus: es scheint, daß nichts zu bewegen geht.
- » im Inneren existiert ein Vakuum
- » Beispiel für die Ratlosigkeit: zwei mobile Klohäuschen im letzten Jahr

Beispiel: Sonnenstraße

- » Warum nicht mehr Flanierraum, Ramblas, Schönheit, Aufenthaltsqualität?
- » Dynamik der gewerblichen Nutzung wäre vorhanden

## Thema: politischer Mut und Gestaltungswille / Positive Öffentlichkeitsarbeit fehlt

Beispiele:

- » Neuregelung Ost-West-Verkehr nach Schaffung der Fußgängerzone: Verkehr wurde in den Norden verlagert.
- » Verkehrsberuhigung in der Max-Vorstadt
- » Schlagzeilen, wie z.B. „Millionen in den Sand gesetzt“, „Schikane“

## Thema: "Individuelle Schizophrenie" / Sinnhaftigkeit von Regeln

Beispiel: Altstadt

- » Rücksichtloses Verhalten im Verkehr
- » Jeder fordert Tempo 30 vor der eigenen Haustür, um mit Tempo 80 am Nachbarn vorbeizufahren!
- » Alle Regeln sinnlos, Wertewandel im Verkehr
- » Utopie: regelarme Zone, Vorfahrtsstraßen abschaffen; „intelligente Stadt“

## Weitblick

Es wurde deutlich, daß die Teilnehmer teilweise bereits über die Analyse hinausgegangen sind und Verbesserungsvorschläge eingeflochten haben.

In der anschließenden Phase sollten nun der Versuch unternommen werden, gemeinsam in kleinen Gruppen, Ideen, Lösungen und Utopien zu den angesprochenen Themen entwickelt werden. Um hierbei möglichst vielfältige und unkonventionelle Ansätze zu ermöglichen, war der Phantasie dabei bewußt keine Grenzen gesetzt, frei nach dem Motto: wie würde die Welt aussehen, wenn die Probleme bereits gelöst wären?

### 3.2 Weitblick

Die Arbeitsgruppen hielten ihre Ergebnisse in Text und Bild fest. Im Rahmen einer Donnerstag nachmittag angesetzten Vernissage stellte jede Gruppe die erarbeiteten Unterlagen vor. Die Aussagen, Ideen und Projekte sind nachfolgend dokumentiert. Zusätzlich sind jeweils die in der anschließenden Diskussion angesprochenen Aspekte angeführt.

Achtungszeichen  
für die gemeinsame Arbeit

- ! alles visualisieren
- ! Zeitvorgaben einhalten
- ! kurze, stichwortartige Wortbeiträge
- ! zeitweiser Diskussionsverzicht

## Arbeitsgruppe "Siedlungsstruktur 2005"

### 1. Hohe Entwicklungspotentiale in der Region

- ca. 90 Gemeinden entwicklungsfähig (Infrastruktur, Lage)
- Wachstumsprognosen:
  - » Einwohner: 200.000
  - » Arbeitsplätze: 80 - 100.000

### 2. Entwicklungsprioritäten

- z.B. Hallbergmoos:
- Wachstum: Vorratsgebieten: städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen

#### Ergebnis

- Einwohnermehrung, Arbeitsplätze
- verbesserte Infrastruktur
- integrierte Versorgung
- 10-Minuten-Takt der S-Bahn
- Tangentialverbindungen (S1, S6) vorhanden
- Bundesautobahn A 92, Flughafentangente Ost

#### Folgen

- weniger Auspendler und Einpendler
- keine Bodenpreissteigerungen

### 3. Begleitende Maßnahmen

- starkes Regionalparlament (Prioritäten)
- Regionale Entwicklungsfonds
- breitere Steuerbasis bei Wertschöpfung für Gemeinden
- höhere Besteuerung des Bodenwerts
- Schlüsselzuweisung nach Bevölkerungszuwachs

### 4. Politisches Umfeld

- Kontinuierliches Wachstum
- PR-Arbeit für Ortsansässige über Vorteile des Gemeindegewachstums

### 5. Städtebauliche Qualität und Versorgung

- Qualität des Raumes bleibt erhalten
- Hohes Wachstum bei hoher Qualität

### Struktur / Politik / Markt

- Preise (z.B. Stauabgaben) als Steuermittel und Informationssystem
- Parkraum-Bewirtschaftung
- Entkopplung Verkehr/Mobilität (auch für Güterverkehr)
- Siedlungsstruktur: Bodenpreise vs. Planung
- Verkehrsmanagement-Techniken
- gegen Zeitverschwendung im Stau
- individuelle Rationalität mit kollektiver/gesellschaftlicher Rationalität in Einklang bringen
- Siedlungsstruktur muß dem öffentlichen Nahverkehrsnetz folgen!
- öffentlicher Verkehr muß in bestehender Siedlungsstruktur besser vernetzt werden!
- Einbindung der Region erforderlich!

### Diskussion

- Abbau siedlungsstruktureller Subventionen erforderlich
- Pendler: Steuer für öffentlichen Verkehr von Betrieben einführen: Nahverkehrsabgabe, ähnlich anderer kommunaler Abgaben
- Siedlungsstruktur ist eingebettet in generelle Infrastruktur (Kraftwerke, Müllentsorgung: zentrale Frage: wie managen wir unser modernes Leben?)
- Entscheidungsstrukturen verändern sich nur, wenn Kompetenzen verlagert werden; positives Beispiel: Rotterdam - hier fand Neuverteilung der hoheitlichen Aufgaben erfolgreich statt.
- Steuerung der Siedlungsstruktur muß über persönliche Geldbörse gehen: z.B. muß man hierfür von Steuererleichterung durch Kilometerpauschale wekommen.

## Arbeitsgruppe "Die Entscheidungsträger"

### Utopie

- » „Die Entscheidungsträger sind sich sicher, für ihre Maßnahmen einen Konsens bzw. Akzeptanz zu haben“

Dafür erforderlich:

- » Verfahren zur Konsensbildung
- » Politikerbild: eigenes Denken, hat Beruf gelernt, hat Mut
- » Initiative und Mut von BürgerInnen

### Konsensbildung

- Verschiedene Interessengruppen sind einbezogen - identifiziert
- Verfahren ist fehlerfreundlich / fehlertolerant
- Runde Tische eingerichtet mit externer Moderation
- Gesamtplanung ist transparent
- Überschaubarer zeitlicher Rahmen zwischen Planung und Realisierung
- Risikofreude, offene Haltung u. Diskussion, Transparenz
- verschiedene Interessen werden ernst genommen u. es wird nach Lösungsmöglichkeiten gesucht - Vertraulichkeit
- Ängste und Befürchtungen werden ernst genommen u. dahinterstehende Bedenken auf die Sachebene gebracht
- den Einwänden mit Kompetenz begegnen
- überzeugen durch Beispiele, Wissen, Gespräche
- Presse wird von positivem Prozeß unterrichtet u. unterstützt den Planungsprozeß durch Information u. Darstellung der Problematik

alle haben gewonnen !



## Arbeitsgruppe "Projekt A 99"

### A 99-West

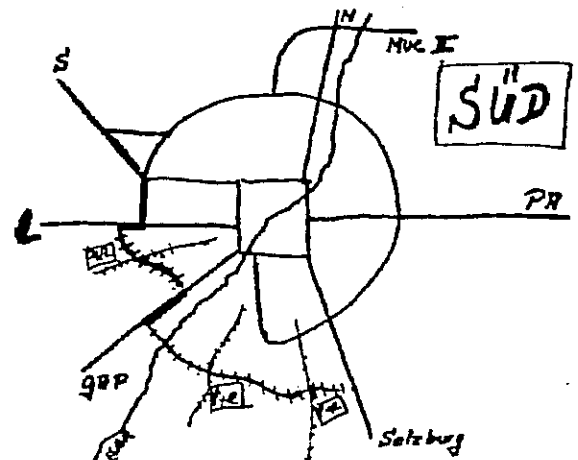
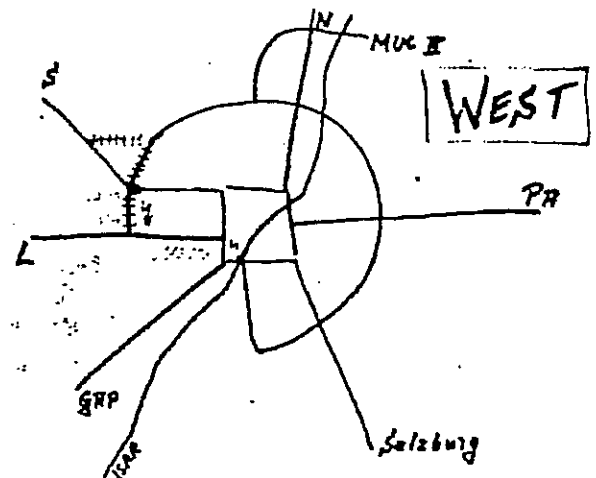
- Problem  
Fehlendes Teilstück: Nürnberg/Salzburg - Stuttgart
- Lösungsansatz:  
Bau von Eschenrieder Spange - Westspange, daraus folgt:
  - » Entlastung Mittlerer Ring Nordwest
  - » optimale Anbindung Lindau, Landsberg, Freiham - Norden/ FH München II
- aber neue Probleme:
  - » Zusatzbelastung Luise-Kiesselbach-Platz
  - » Lärmschutz Neubaugebiet Freiham
- Lösungsansätze
  - » kurzfristig: Variable Verkehrsleittechnik
  - » langfristig: A 99 - Süd

### A 99-Süd

- Problem:  
Internationale Arbeitsteilung und Öffnung des Ostens ergibt verstärkten Ost-West-Verkehr für Pkw und Lkw
- Lösungsansatz  
Autobahn-Ringschluß A99-Süd unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur-Entwicklung bis zum Jahr 2041
- aber neue Probleme:
  - » Beeinträchtigung des Landschaftsraumes
  - » landschaftsverträgliche Isarquerung
  - » starke politische Widerstände
- Muß projezierter Bedarf (Ost-West-Verkehr) vorauseilend erfüllt werden?

### Diskussion

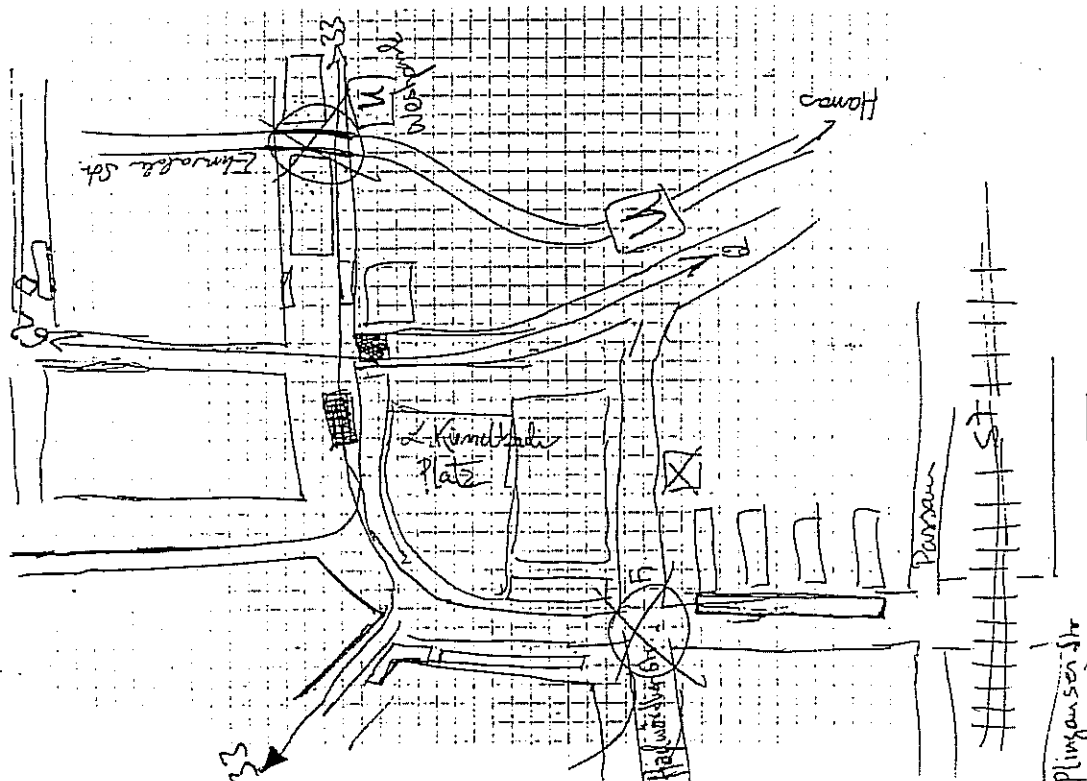
- A 99 West: überörtliche Straße in Konflikt mit angrenzenden Nutzungen
- Anforderung an Planung:
  - » Sicherstellung der Leistungsfähigkeit
  - » daneben muß Siedlungsprojekt realisiert werden können
- A 99 Süd: Südabschnitt muß Vision bleiben, d.h. vorrangig ist Westabschnitt
- Vernetzung mit anderen Projekten
- wie könnte eine leistungsfähige und verträgliche Isarüberquerung aussehen?



## Arbeitsgruppe

### "Szenario Luise-Kiesselbach-Platz 2020"

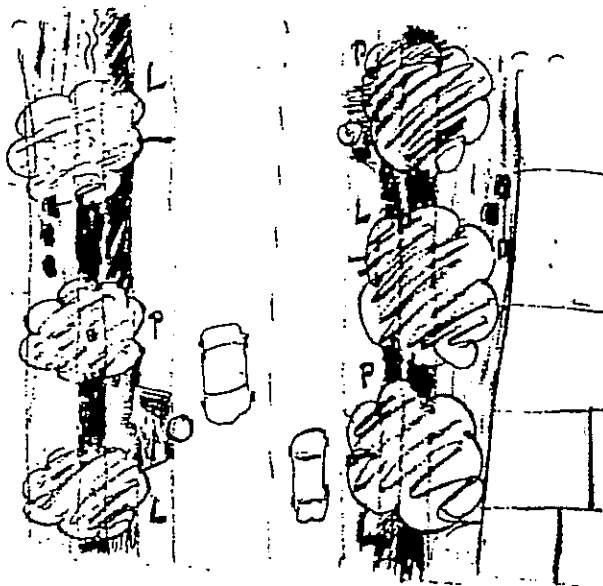
- Mittlerer Ring in Tunnel / Graben: Anwohner-Entlastung
- Notwendig: Kreuzungsfreiheit bei Höglwörther Straße und Ehrwalder Straße
- Grundsätzlich höherer Wohnwert
- Baulandgewinnung (vorzugsweise Gewerbe) erleichtert Finanzierung
- Neues Stadtteilzentrum durch Überbauung?
- durch Überbauung jedoch Verlust von optischer Weite
- Entlastung mehrerer Straßen: Fürstenrieder Straße - Platz für Trambahn; Harras
- Kurzunterführungen: z.B. Tunnel in Brüssel; - Leitstrategien
- mit mehr Transitverkehr zum Mittleren Ring ist zu rechnen, wenn keine zusätzlichen Tangentialstraße im Süden



## Arbeitsgruppe "Straße für alle"

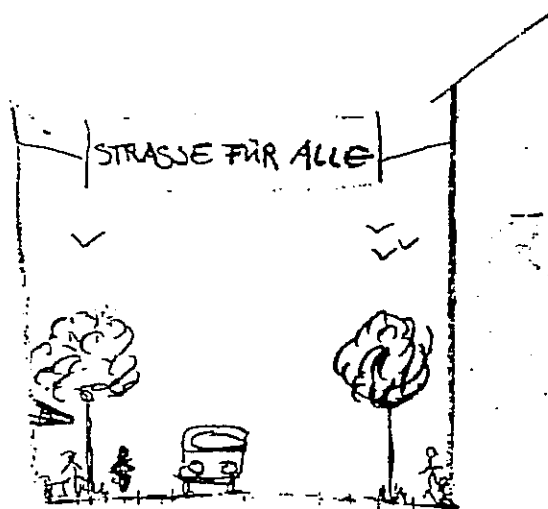
### Voraussetzung

- emissionsarmes Auto in Bezug auf Luft und Lärm
- Positiv:
  - Minimierung der negativen gesundheitlichen Auswirkungen (außer Unfallfolgen)
  - Voraussetzungen für Aufenthaltsqualität verbessert (inkl. Wohnen)
  - ruhender Verkehr?
- Negativ: keine Reduzierung des Verkehrs:
  - » Erreichbarkeit
  - » Stau
  - » Flächenbeanspruchung
  - » ruhender Verkehr
  - » Unfälle
  - » „mehr fahren ohne schlechtes Gewissen“
  - » tageszeitlich unterschiedliche Nutzung



### Konsequenz

- Funktions- und nutzungsabhängige Stadtverträglichkeit des Straßensystems
- Flächenmanagement:
  - Angebot in Abhängigkeit der Ansprüche im öffentlichen Raum und der Nutzungsstruktur
- Einigung auf Kriterien und Standards für:
  - » Wohnen
  - » Geschäfte
  - » Fußgänger, Radfahrer
  - » Lieferrn
  - » Ruhender Verkehr
  - » Öffentlicher Verkehr als dynamischer Prozeß



# Weitblick

## Innenstadt - Gesamtkonzept

### Gedanken

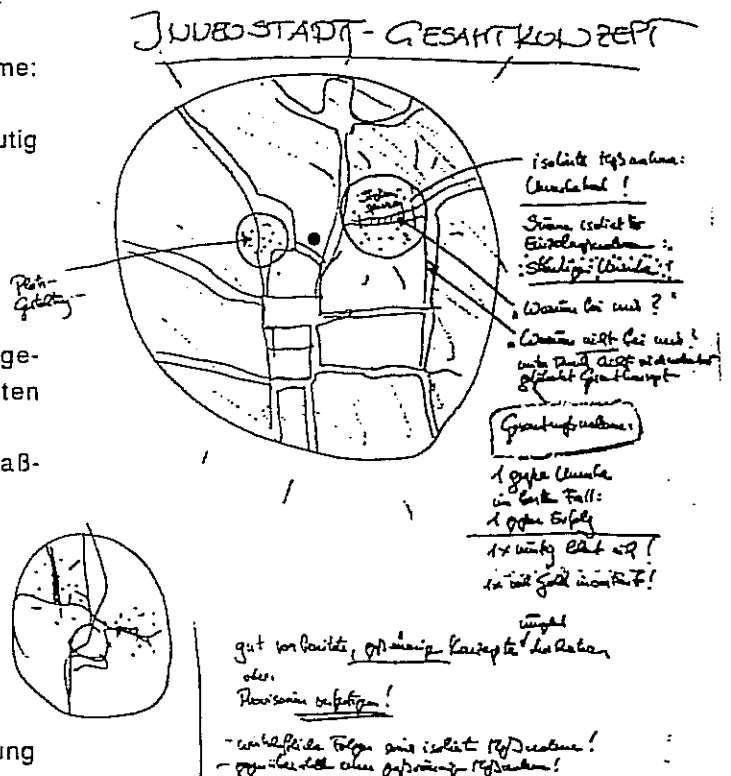
- isolierte Maßnahme: Unruheherd!
- Summe isolierter Einzelmaßnahmen: ständige Unruhe!  
(Warum bei mir? Warum nicht bei mir?)  
Dadurch werden Einzelmaßnahmen leicht rücknehmbar und gefährden das Gesamtkonzept!
- Dem gegenüber steht die Gesamtmaßnahme: einmal große Unruhe;  
im besten Fall ein großer Erfolg; einmal mutig lohnt sich! Einmal viel Geld investiert!

### Schlußfolgerung

- Gut vorbereitete, großräumige Konzepte umgehend durchsetzen - anstelle von verfestigten Provisorien!
- Die wirtschaftlichen Folgen einer isolierten Maßnahme sind einer großräumigen Maßnahme gegenüberzustellen.
- Anschließende Räume einbeziehen

### Diskussion

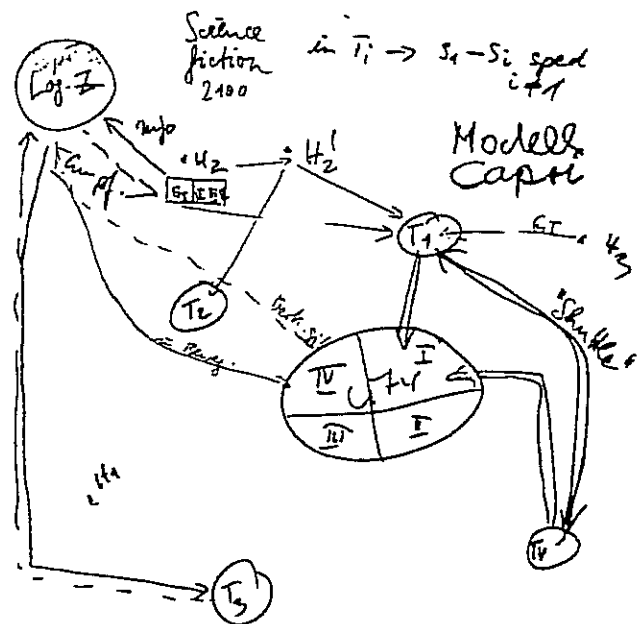
- Konsensbildung über Nutzung und Optimierung
- Mischnutzung auf bestehenden Straßen fördern
- scheinbare Humanisierung des Raumes - „Anhübschen“ - führt zu Rechtsanspruchdenken: das wäre eine Konterkarierung der gewünschten De-regulierung
- Thema der nächsten Jahre: Flexibilisierung der Nutzungen; es geht nicht um Separierung, sondern um die Frage: wie sieht eine funktionsgerechte Anliegerstraße aus?
- Ideen: Straßenprofil mit Multifunktionsstreifen, Quartiersgaragen für ruhenden Verkehr



## Arbeitsgruppe "City-Logistik"

oder: Modell Capri

- **Versorgung der Stadt** nach Straßenbereichen (z.B. Zonen I bis IV) von mehreren Lagerzentren aus, die von einem Logistikzentrum koordiniert werden.
  
- **Transport über**
  - » Speditionen, Bahn, Verkehrsverbund, Post- und Paketdienst;
  - » zwischen den Verteilzentren durch "Shuttle"-Dienste
  
- **Ziele**
  - » Bündelung der Güterverkehre
  - » Transportketten optimieren
  - » Routen optimieren / City und Region
  - » Kosten und Zeit minimieren
  - » Umweltentlastung
  - » Fahrzeugauslastung
  - » Fahrtenreduzierung
  
- **Nebenbedingungen**
  - » Fahrzeugoptimierung
  - » Schadstoffausstoß vermindern
  - » bestehende Zeitfenster ausgleichen (z.B. nachts), u.U. Einsatz rund um die Uhr
  
- **Ansatz**
  - » Kooperation zwischen Herstellern, Speditionen, Einzelhandel
  - » u.U. quartiersbezogen (Innenstadt)
  
- **Hemmnisse**  
Logistik (datentechnische Unterstützung)
  
- Das Problem der Kooperation ist zum Teil gelöst:  
„Clearius“-Center als Beispiel



## Arbeitsgruppe "MVV - Bar"

oder: Nahverkehrsbahnhof der Zukunft

### Info

- Dynamischer Taschenfahrplan
- Routen-Empfehlungen

### Fahrplan

- S-Bahn im 5'/10'-Takt
- Zubringer im gleichen Takt, in Schwachlastzeiten ggf. auf Anforderung

### Bahnhof

- "MVV-Bar"
- Einkaufsdienst
- Bankservice
- Reinigung
- Info-Screen
- Lounge
- Fahrrad-Box und -Verleih
- Unterhaltungsangebot
- Ansprechpartner/In und Stationsbetreuer/In
- Öffnungszeiten = Betriebszeiten
- Nutzungsmix

### Fahrzeug

- ausreichendes Platzangebot
- Sitzlandschaft
- Transparent; hell
- Kopfhöreranschluß
- Info-Screen
- angenehmes Raumklima
- Garderobe, Gepäckablage
- Fahrradabteil
- Telefonzelle
- verständliche Haltestellen-Info
- Betreuung der Information
- Ansprechpartner/In
- Service - Bar

### Sonstiges

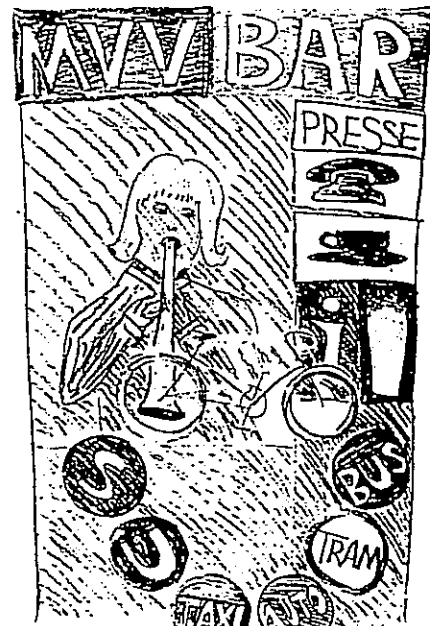
- Chipkarte als Fahrkarte + Telefonkarte + Zahlungsmittel
- Auslastungsabhängiges Tarifsystem
- Zusatznutzungen der Chipkarte (z.B. Verbilligungen)
- Gepäckliefer-Service

### "Taktvoll" - attraktiver MVV

- park and ride zur MVV Bar
- Maßnahmen zur Verbesserung der Nutzung - personelle Präsenz
- Übertragbarkeit der Fahrkarten für andere Städte
- private Pächter für das Modul MVV-Bar

### Diskussion

- Nahverkehrsbahnhof der Zukunft, z.B. Moosach
- Baukastenprinzip anwendbar auf alle anderen Bahnhöfe
- Sicherheit, Angstfreiheit: durch personelle Präsenz
- zentrale Frage: wie mache ich einen besseren Nahverkehr?
- "gewinnbringende" Wartezeit

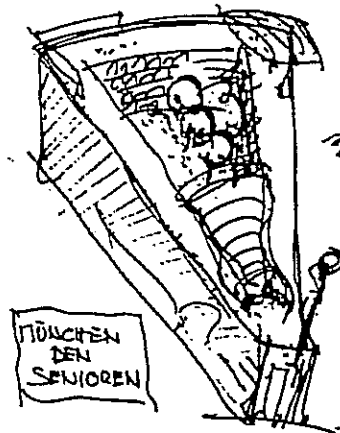


Arbeitsgruppe "Stadtbildqualität"

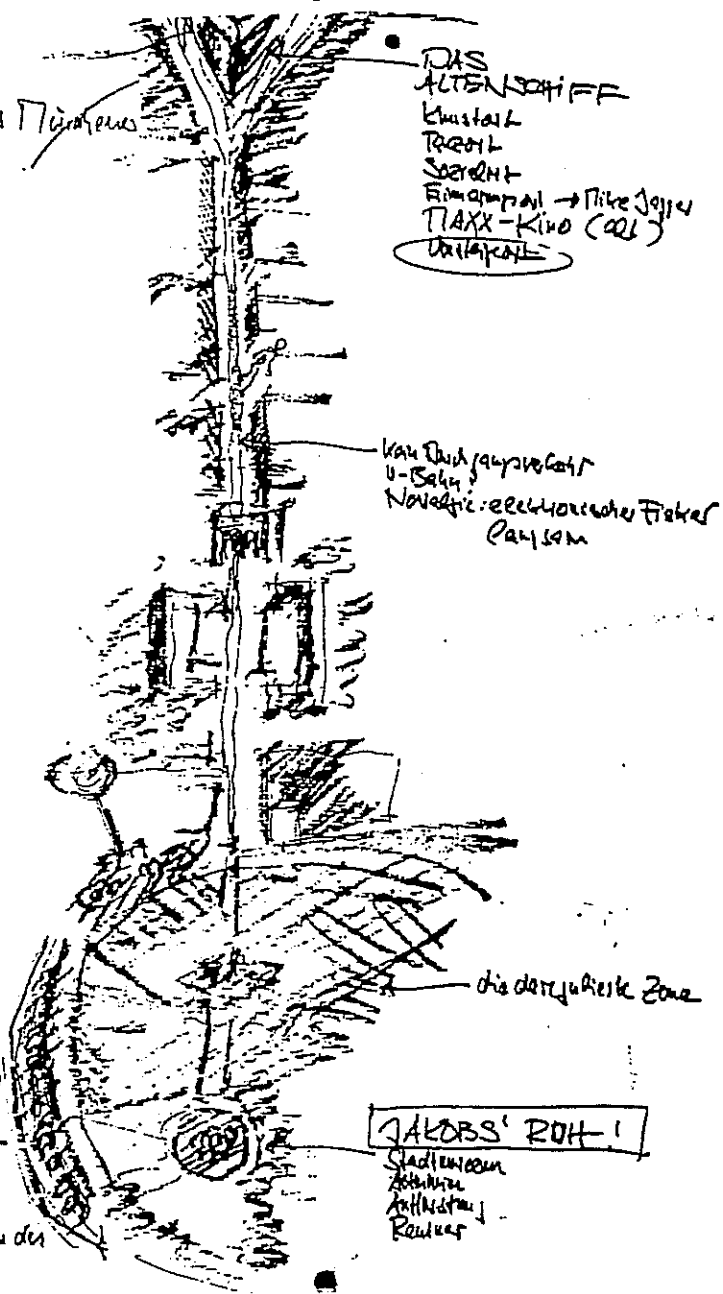
oder: München den Senioren

Gedanken

- Chancen erkennen zur Gestaltung von Orten, die vom Verkehr entlastet werden
- örtlich angepaßte, unterschiedliche Lösungen (maßgeschneidert):  
Aneignung ermöglichen (Senioren, Jugendliche etc.)
- bescheidene Lösungen
- Rambla-Idee Sonnenstraße



Case der  
Freiheit



Diskussion

- übriggebliebene "Nischen" der Verkehrsplanung
- Spielräume, die zur Verfügung stehen
- zum Denken beginnen über das Bild von der Stadt
- auf die Individualität der einzelnen Orte eingehen
- Rambla Sonnenstraße:
  - » stadtstrukturell wichtiger Straßenzug
  - » Verkoppelung mit der Idee einer Deregulierung der Innenstadt
  - » Aufgabe: Verbesserung des Übergangs zwischen Altstadt und Bahnhofsviertel
  - » Vorbedingung: Eingriff in das bestehende Verkehrssystem; verkehrslenkende Maßnahmen sind vorher erforderlich, um Durchgangsverkehr aus der Sonnenstraße heraushalten zu können.

## Arbeitsgruppe

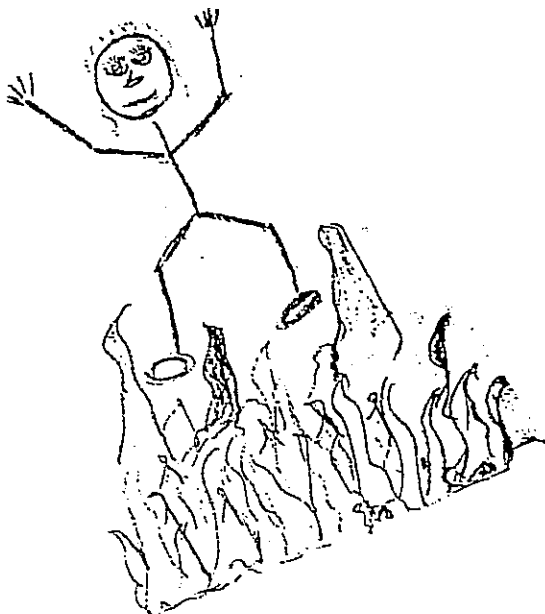
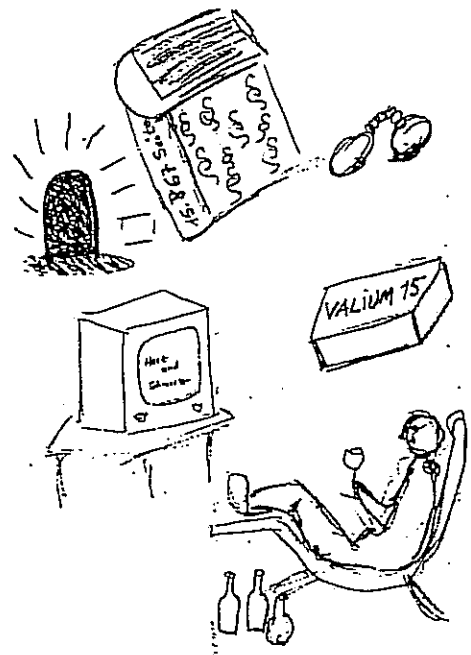
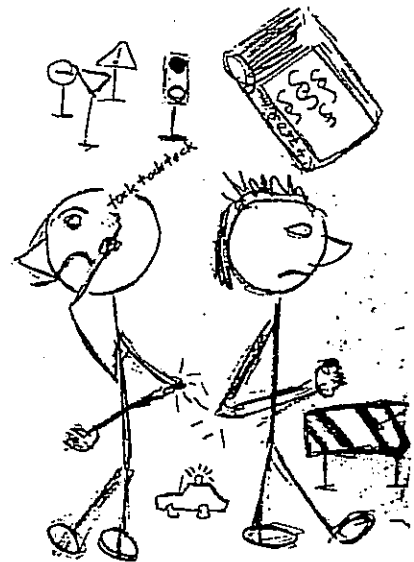
### "Tempo 30 - oder der neue Mensch"

#### Gedanken

- » Weniger Regeln nötig?!
- » Einsicht und Toleranz nur durch Betroffenheit?
- » "Bord-Computer, der schimpft, wenn man sich verkehrswidrig verhält"
- » Kategorischer Imperativ
- » Miteinander im Verkehr: geregelt oder ungeregelt?
- » "beinharte Sanktionen - sofort!" (Red.: Sofortkasse)
- » gesellschaftliche Vereinzelung vs. common sense
- » das offene Auto ohne Computer
- » alle Rechte UND alle Pflichten
- » Vorbehaltsnetz: 50 km/h

#### Diskussion

- freiwilliges Einhalten von Regeln vs. „null Bock“
- Repressalien zur Durchsetzung von „Tempo 30“?
- sofortige Sanktionen bei festgestellten Vergehen, z.B. Erfahrungen in U.S.A.
- Gefordert: Offenheit, daß man wahrnimmt, wen man sieht!
- aktuelle gesellschaftliche Entwicklung
  - » Vereinzelung
  - » gleichzeitig: sog. Vorteilgesellschaft



Arbeitsgruppe  
"Regelabbau u. Selbstverantwortung"

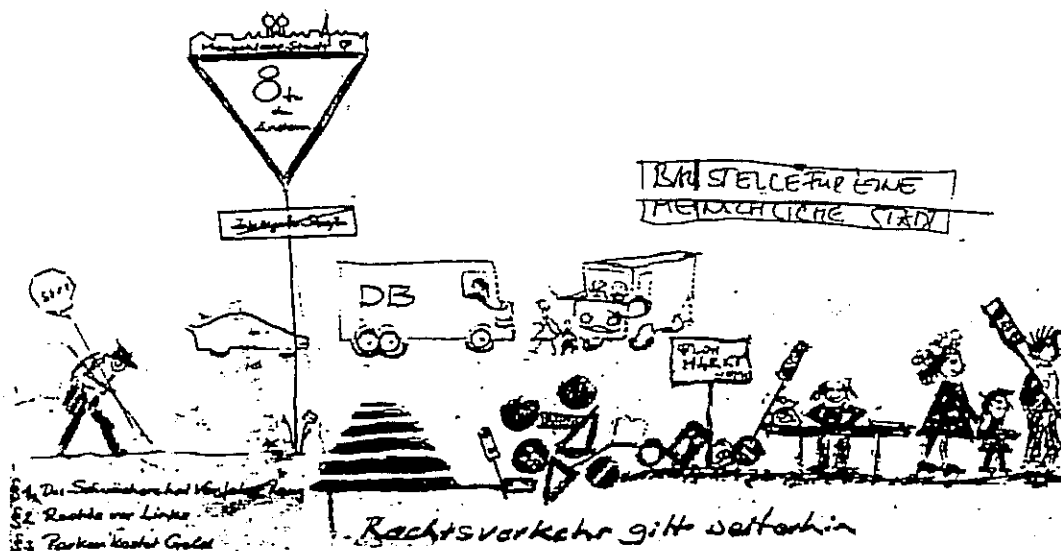
oder: Baustelle für eine menschliche Stadt

- § 1 Der Schwächere hat Vorfahrt
- § 2 Rechts vor Links
- § 3 Parken kostet Geld

- Diese Phase muß kommunikativ ca. ein halbes Jahr vorbereitet werden.
- So wird München zum Vorreiter für die „intelligente Stadt“

"Sinnhaftigkeit von Regeln" - Beispiel Altstadt Diskussion

- Jeder Verkehrsteilnehmer muß sich anarchisch verhalten, d.h. Regeln übertreten, um sein Ziel zu erreichen. Das führt am Ende zu einer Werteveränderung (alle Regeln werden mißachtet, auch notwendige).
- Lösung: Regelarme Zone
  - » Alle Ampeln weg
  - » alle Straßen werden gleichberechtigt
  - » Sonderparkzonen weg
  - » Menschen haben Vorfahrt (nicht motorisierte)
  - » der Schwächere hat immer das Vorrecht.
  - » Wenn dann ein Schild auftaucht (z.B. Baustelle), ist Mitdenken möglich
- Regulierungen müssen nachvollziehbar sein, z.B. gute Leitsysteme
- Leistungsfähigkeit der Straßen steigt, wenn man mehr Kommunikation unter den Verkehrsteilnehmern ermöglicht
- Problem: Einstellung des „deutschen Autofahrers“
- Kommunikationsproblem: Rechtsanspruchdenken
- Didaktisches Problem: Vermittlung des Regelabbaus an Verkehrsteilnehmer
- welchen Spielraum bietet die Straßenverkehrsordnung, daß es nicht beim Appell bleibt?
- Realisierung in Schritten gefordert; Erprobungsphase, pädagogischer Effekt: „es geht“



# Fokussierung

Nach ausführlicher Diskussion wurden die vorgestellten Projekte, Ideen und Zielvorgaben hinsichtlich der Frage, welche für die weitere Erörterung Priorität besitzen, bewertet. Die Teilnehmer konnten hierzu nach eigenem Ermessen insgesamt fünf Punkte verteilen.

Sie kamen zu folgendem Ergebnis:

- |   |           |
|---|-----------|
| • Rambla-Idee für Sonnenstraße:               | 20 Punkte |
| • A 99 West:                                  | 19 Punkte |
| • MVV-Bar/Zukunftsbahnhof:                    | 18 Punkte |
| • Regelabbau in der Innenstadt:               | 18 Punkte |
| • Straße für alle:                            | 14 Punkte |
| • Rahmenbedingungen für Siedlungsentwicklung: | 13 Punkte |
| • Projekt Luise-Kiesselbach-Platz:            | 8 Punkte  |
| • Methoden zur Konsensfindung:                | 7 Punkte  |
| • Tempo 30 oder der neue Mensch:              | 5 Punkte  |
| • City-Logistik:                              | 5 Punkte  |

## 3.3 Fokussierung

Nach der Ideenfindung und dem Gedankenaustausch am 1. Workshop stand am 2. Workshop die Frage nach dem konkreten weiteren Vorgehen im Vordergrund. Einigkeit bestand darüber, den erreichten Stand des Gedankenaustausches und des erreichten Konsenses in einer schriftlichen Plattform festzuhalten, auf welcher alle weiteren Schritte aufbauen sollten.

Fokussierung der Ideen und Ziele bedeutete vor allem, aus den als wichtig erachteten Themen gemeinsame Projekte zu entwickeln. Für die Projekte waren Strategien und Schritte zur Realisierung zu beschreiben bzw. Voraussetzungen hierfür zu schaffen. Deshalb war auch zu klären, wer sich weiterhin an den einzelnen Projekten beteiligt und wer die Federführung übernimmt.

Vor dem Schritt zur Konkretisierung wurde die Themenauswahl vom Vortag nochmals kritisch erörtert. Die Diskussionsbeiträge konzentrierten sich vor allem auf folgende Aspekte:

- Bei der weiteren Zusammenarbeit sollte beachtet werden, welche Chancen für München als Wirtschaftsstandort aus der gemeinsamen Arbeit erwachsen könnte.
- Beachtung der Voraussetzungen für Investoren
- „harte Standortfaktoren“ sollten berücksichtigt werden
- Vorreiterrolle Münchens für Zusammenarbeit in Verkehrsplanungsfragen
- Erarbeitung von speziellem know-how auf dieser Basis: daraus resultiert die Wichtigkeit, das Projekt City-Logistik weiter zu verfolgen!
- wirtschaftliches Potential resultiert auch aus der Steigerung der Attraktivität des MVV
- Antworten auf das Problem „Parken“ müssen gefunden werden.

## Fokussierungsphase

(1) Beachtenswerten Probleme - Chancen

(2) Konkretisierung

in Gruppen  
Was  
Wie  
Wer / mit wem  
Wann  
Wo

(3) Rückmeldung

(4) Verneuerung

Für die weitere Arbeit in den einzelnen Projekten schlugen die Teilnehmer folgende Strategien vor:

## Projekt: "Regionale Siedlungsstruktur und Verkehr"

### was? wo?

#### 1. Prämisse

Region München bleibt Wachstumsregion

#### 2. Siedlungsbild

"Dezentrale Konzentration" - verstärktes Wachstum zentraler Orte an ÖV-Achsen

- verdichtete Bebauung um ÖV-Haltepunkte
- Vermeidung des Auffüllens der Achsen-Zwischenräume

#### 3. Verkehrsstrategie

ÖV-Ausbau:

- Netz (auch: Tangentialverbindungen)
- Betriebskonzept (Takt! u.a.)
- Erscheinungsbild

Straße:

- Ausbau gemäß Bundesverkehrswegeplan (insbesondere A96, A99 bis A96, A94)
- Flughafentangente Ost

Parken:

- P+R-Ausbau (u.a. viele kleine) für Pendler: an Achsen
- für Besucher: stadtrandnah
- Parkraumbewirtschaftung: lokal u. zeitlich differenziert (nach Bedarf)
- Road-Pricing: keine Insellösung!
- Verkehrsmanagement

### wie?

Planung:

- Regionalplan, Stadtentwicklungsplan etc.
- Verkehrsentwicklungsplan für Stadt u. Region

Stärkung regionaler Zuständigkeiten:

- Ziel: Regionalparlament
- Schaffung finanzieller Grundlagen
- Entwicklungsgesellschaft(en) / -fonds

Veränderung von Rahmenbedingungen:

- Internalisierung externer Nutzen u. Kosten des Verkehrs
- Steuerrechtliche Bestimmungen (z.B. 10-e EStG Pendlerpauschale)
- ÖPNV als gemeindliche Pflichtaufgabe

### wer? mit wem?

- Regionale Instanzen, Freistaat, (Bund), Industrie, Wirtschaft

### wann?

- Schnellstmöglich!

### Weitere beachtenswerte Aspekte

- Parkraumbewirtschaftung
- Road pricing
- soziale Kosten des Verkehrs
- Abbau strukturell schädlicher Subventionen
- Pflicht der Gemeinden: ÖPNV
- Ramil: Zusammenarbeit - jede Stadt u. jedes Dorf
- Pendlerproblem beachten
- keine kostenfreie Parkplätze für Pendler
- Steuern zahlen für Parkplätze
- Steuer pro Arbeitnehmer zugunsten ÖPNV
- internationalen Standortwettbewerb beachten
- Mobilitätskonsens steht nicht allein - es braucht den Rahmen eines Gesamtstruktur-Managements
- Nahverkehrsabgabe
- Stadt Rotterdam als Modell: Stadtbezirke und Gemeinden gemeinsam
- Steuerung über den Preis: weg von Kilometerpauschale, Belastung der Einpendler
- Siedlungsstrukturen werden sich nicht mehr schnell ändern: Netz anschauen!

# Fokussierung

## Projekt:

### "A 99, Eschenrieder Spange, Westverbindung und Südring"

1. Die Schließung der Eschenrieder Spange wird als das Projekt mit der höchsten Priorität von allen Beteiligten begrüßt. Die Planungen werden von der Stadt nicht in Frage gestellt, auch wenn nicht alle städtischen Forderungen berücksichtigt worden sind.
2. Durch dynamische Verkehrsleittechnik muß erreicht werden, daß die Fern- und Durchgangsverkehre und Verkehr, der auf die Außenbezirke im Norden und Osten der Stadt gerichtet ist, den Autobahnring A 99 als Alternative annehmen.
3. Die Fortsetzung im Westen ist das nach wie vor strittige Thema, das nunmehr dringend einer einvernehmlichen Lösung zugeführt werden muß, wenn die zeitgerechte Herstellung der Verbindung der A 96 (München-Lindau) nach Norden sichergestellt werden soll. Die Stadt darf dieses Thema nicht zum Glaubensstreit machen. Sie muß aber auf der Berücksichtigung ihrer fundamentalen Interessen bestehen:

- Stadtverträglicher Ausbaustandard (Bundesstraße oder Bundesautobahn)
- Größtmögliche Rücksichtnahme auf das Siedlungsgebiet Freiham
- Verkehrsleitsystem zur Entlastung des Mittleren Rings
- Maßnahmen zum Schutz des Luise-Kiesselbach-Platzes. Der Mittlere Ring Süd darf in diesem Bereich nicht die Funktion eines fehlenden Autobahn-Südrings bekommen
- Gewährleistung einer Erschließungsfunktion der Westspange für die westlichen Stadtbezirke.

Für die Prioritäten weiterer Verbesserungsmaßnahmen am Mittleren Ring sind die prognostizierten Auswirkungen der Maßnahmen an der A 99 zu beachten.

4. Der von der IHK wieder ins Spiel gebrachte Autobahn-Südring mag als Netzergänzung theoretisch wünschenswert sein. Mit der Herausnahme dieser Verbindung aus dem Bundesverkehrswegeplan ist diesem Projekt aber derzeit jede Grundlage genommen. Es besteht Einigkeit, daß die Option einer späteren Ergänzung im Süden offengehalten werden sollte.

Nachdem das Thema einer Süd-Verbindung zwischen der A 96, der A 95 und der A 8 Ost neuerdings auch in einigen Umlandgemeinden wieder diskutiert wird, wird vorgeschlagen, dies in einem regionalen Gesprächskreis unter Beteiligung des Freistaats, der LHM, der Umlandgemeinden und der IHK weiter zu sondieren. Soweit sich die grundsätzliche Bereitschaft der Akteure ergibt, das Thema weiter zu vertiefen, sollten in einer Machbarkeitsstudie die verschiedenen Alternativen untersucht werden.

#### Weitere beachtenswerte Aspekte

##### Projekt A-99 West / Süd:

- überörtliche Straße steht im Konflikt zu den lokalen Nutzungen
- technische Standards an den städtischen Raum anpassen
- festgefahrene Situation
- mit rechtlicher Situation für Westabschnitt kreativ umgehen
- Verketzung mit anderen Projekten beachten
- Wie muß eine leistungsfähige Isarüberquerung aussehen?
- Landschaft beachten
- Südschluß würde die Chance P+R verwirklichen
- Akzeptanz bei der Bevölkerung entscheidend: Vermittlung
- Techniker suchen technische Lösungen
- andere Methoden, um den Verkehr zu bewältigen, Mobilität zu bewältigen

## Projekt: "MVV - Das neue Zentrum"

### was?

- Musteranlage: Bahnhof mit attraktiver Nebennutzung
- Nahverkehrsknoten als Musteranlage für flächendeckende ähnliche Projekte
  - Nutzungs-Bausteine erarbeiten
  - Nutzungs-Mix zwischen Verkehrsanlage / gewerblicher Nutzung / öffentlicher Nutzung
  - Verknüpfung IV zum ÖV = Park + Ride

### wie?

- ohne Subventionen für die Gesamtanlage
- übliche Renditen für Investoren
- Standort-Analyse
- Klärung Eigentumsverhältnisse
- städtebauliches - soziales Umfeld
- Magnetfunktion, z.B. für (Lebensmittel-) Läden, Gastronomie
- Bereich mit Sicherheit und zum Wohlfühlen
- neue Info-Techniken

### wer?

- Patenschaft: Herr König

## Projekt: "Das neue Fahrzeug"

### was?

- S-Bahn-Zug
- U-Bahn-Zug
- Duo-Zug ?

### Wie geht es weiter?

- Bildung einer Arbeitsgruppe: Federführung: MVV

### wann?

- Dezember 1995 in München

### wer? mit wem?

Patenschaft: Herr Knüttel

- Deutsche Bahn AG
- MVV
- Stadtwerke München Verkehrsbetriebe
- Industrie - Investoren - Projektentwickler
- Stadtverwaltung
- Freistaat
- Einzelhandel
- Fahrgäste

### wann?

- laufend

### Weitere beachtenswerte Aspekte

- Nahverkehrs-Knotenpunkt: Pilotprojekt: Moosach
- generelle Niveauanhebung
- Baukasten-System müßte her
- neue Betreiberformen suchen
- Pilotprojektk muß eine Vision darstellen
- Faszination als Ziel
- positive Öffentlichkeitsarbeit
- Bahnhof ist der Übergang in die Wagen (der U-/S-Bahn)
- Sicherheit garantieren und Angstfreiheit
- wie mache ich einen besseren ÖPNV?
- Freizeitverkehr: Radl mitnehmen
- Bahnen: empfundene Verlustzeit reduzieren

# Fokussierung

Projekt:

"Regelabbau - Achte den Anderen!"

## was?

weg!

- Ampeln, Schilder, Einbahnstraßen

Parken:

- Parkschein (Stck. à 5.- DM), Lizenz für Anwohner u. Geschäfte, gilt für den gesamten Straßenraum

Regelungen:

- Zebrastreifen an jeder Kreuzung, überall parken gegen Parkschein
- Chips im Auto (Zukunftsvision), Eingangsschilder, gemalter Bordstein,
- rechts vor links, der ÖV hat Vorrang

## wie?

Vorsichtig!

- Öffentlichkeitsphase davor, Dauer: halbes Jahr
- Projekt vorstellen: Vision, Video, Vorher-Nachher, Erwartungen wecken
- Fußgängerzone, Sendlinger Straße bleiben
- Kommunikationsplan erstellen
- Ziel: Sehnsucht nach dem Neuen
- im Vorfeld alle ins Boot holen

Beginn:

- Fest im Pilotquartier, Versteigerung der demonitierten Schilder,
- Einbeziehung der Anlieger (Läden, Gaststätten etc.)

Kosten: sind gering

- Arbeitsaufwand: Demontage, Montage, Einzelhandel, Stadtfestkomitee, AK „Attraktive Innenstadt“
- Öffentlichkeitsarbeit (BMW) ca. 200.000.- DM  
10 Eingangsschilder à ca. 5.000.- DM
- Solare Parkautomaten - selbstfinanziert

## wer? mit wem?

- Verwaltung, Industrie, Stadtrat, Handel, Gewerbe, Bewohner
- Projektvorbereitung: Uhl, Thalgott, Lindner-Schädlich, Siebel, Gaul, Wiehle, AK „Attraktive Innenstadt“  
Schirmherr u. „Champion“ - Patenschaft: Christian Ude

## wann?

- Vollzug: Stadtgründungstag 6/96
- Beginn: sofort, 29.9.95; Übergabe an Herrn Ude

## wo?

Ziel:

- 1. Altstadt innerhalb des Altstadtrings
- 2. innerhalb des Mittleren Rings
- Pilotquartier: Angertor / Hackenviertel
- Vernetzung mit allen Verkehrsprojekten möglich und sinnvoll, und zwar sofort!
- Beendigung des Sozialismus auf der Straße - oder: Markt statt Raum-Raub, Straßen-Raub

Entwurf:

- Frau Thalgott, Frau Lindner-Schädlich, Herr Gaul, Herr Rein, Frau Lintzmeyer

## Weitere beachtenswerte Aspekte

- sinnvolle, nachvollziehbare Regeln
- Kommunikation der Menschen statt Ampeln
- Mut haben, sich über Erfahrungen hinwegzusetzen - "grüne Wiese"
- Beispiel für Erweiterung der Fußgängerzone
- Versicherungs- u. Haftungsfragen beachten
- Kommunikationsprobleme: Aufpassen ist nicht drin
- didaktisches Problem: Wie erreiche ich die betroffene Bevölkerung? Touristen?
- Pädagogischen Wert beachten

## Zwei Ebenen auseinanderhalten:

- was kann die Stadt aufgrund bestehender Gesetze tun?
- welche Experimentierklausel müßte in die Gesetzgebung aufgenommen werden?
  - positive Erfahrungen mit Erprobungsphasen

## Konsensfähigkeit über Straßennutzung:

- Superregulierung?
- Quartier sehen, nicht nur einzelne Straßen
- flankierend müssen andere Arten von Haben und Nutzen angeboten werden
- in Erschließungsstraßen machbar
- Grenzen der Deregulierung sehen
- objektivierbare Raumeinteilung versus Flexibilisierung
- Straßenraum so gestalten, daß die Straße Multifunktionsfläche ist
- Parkraumfrage beachten
- Bewirtschaftung privatisieren

## Konkrete Orte

1. Jakobsplatz:
  - » Konzept liegt vor, Umbau ist eingeleitet
2. Münchener Freiheit:
  - » Bebauungskonzept gescheitert, Gestaltungsbedarf!
3. Sonnenstraße:
  - » Notwendige Nord-Süd-Verkehrsachse
  - » historische Strukturgrenze
  - » fehlende Nachfrage an der Sonnenstraße,
  - » Konzentration der attraktiven Zonen in der Altstadt und am Hauptbahnhof

## Gestaltungsaufgaben:

- » Vorfeld zur deregulierten Altstadt (mögliches Projekt),
- » Entwicklung der Achse Altstadt - Hauptbahnhof
- » Rambla Sonnenstraße
  - technische Probleme beachten
  - Verkehr in Stadtraum integrieren
  - stärkste Chance für die Erweiterung der Innenstadt
  - Schlüsselprojekt für die Innenstadtentwicklung
  - Verringerung des Verkehrsvolumens nötig
  - Zusammenhang mit deregulierter Innenstadt
  - verkehrsregelungstechnisch interessant
  - harte Kämpfe um die Errichtung von Radwegen
  - Ramblas haben Autos!
  - 1. Kapitel heißt: vorher ausdünnen!
  - jetzige Fußgängerzone abends beleben

# Plattform

Die Teilnehmer des Workshops verabschiedeten nachstehende gemeinsame Plattform. Es wurde vereinbart, daß die Ergebnisse des Workshops auf einer Pressekonferenz am 10.10.1995 (siehe Presse-reaktionen) veröffentlicht werden.

## **"Verkehrsprobleme gemeinsam lösen" Eine Initiative von BMW und der Landeshauptstadt München**

**Workshop  
am 28. und 29. September 1995 in Inzell/Obb.**

### **Plattform**

Ausgehend von der unbestrittenen Tatsache, daß dringender Handlungsbedarf zur Lösung der Verkehrsprobleme des Ballungsraumes besteht, kamen auf dem Workshop „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ der Oberbürgermeister von München, Vertreter und Vertreterinnen der Verwaltung der Landeshauptstadt München, des Stadtrates, des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes, der Verkehrsbetriebe, der BMW AG, der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, der Obersten Baubehörde, des Regionalen Planungsverbandes, der Deutschen Bahn AG, des Landesverbandes des Bayerischen Einzelhandels, der Gewerkschaft Handel-Banken-Versicherung, der Lehrstühle für Städtebau- und Regionalplanung und für Verkehrs- und Stadtplanung an der Technischen Universität München und von Bürgern zu einem grundsätzlichen Meinungsaustausch zusammen.

Geleitet von der Einsicht, daß nur ein gemeinsames Vorgehen geeignet ist, die komplexen planerischen Aufgabenstellungen in der Verkehrs- und Stadtentwicklung zu bewältigen, wurde die Basis für einen konstruktiven und vertrauensvollen Dialog über verkehrspolitische Kernfragen geschaffen. Dabei

bestand Einigkeit darüber, 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 sichert.

Angesichts der vielfältigen und widerstreitenden Aufgabenstellungen für ein mehrheitsfähiges Verkehrskonzept sehen die Teilnehmer und Teilnehmerinnen des Workshops folgende Schwerpunkte:

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 dichtbesiedelten Gebieten ferngehalten 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- und 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.

Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen des Workshops wollen diese Ziele zunächst mit folgenden Projekten gemeinsam angehen:



## Projekte für die Zusammenarbeit

Im Rahmen des Seminars wurden sechs Projekte definiert, die weiter bearbeitet werden. Folgende Projektansätze wurden formuliert:

### 1. Regionale Siedlungsstruktur und Verkehr

#### Ziel

- Die regionale Siedlungsstruktur und die Verkehrsentwicklung sind kontinuierlich aufeinander abzustimmen. Hierzu dienen:
  - » Regionalplan
  - » Stadtentwicklungsplan etc.
  - » Verkehrsentwicklungspläne
- Priorität haben der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Straßenausbau gemäß Bundesverkehrswegeplan. Die regionalen Kompetenzen müssen gestärkt werden (u.a. Regionalparlament).

#### Patenschaft

- Regionaler Planungsverband - Herr Goedecke

#### Institutionen

- Landeshauptstadt München, Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, Handwerkskammer, Freistaat Bayern

## 2. A99 Nord-/Westabschnitt

### Ziel

- Schnelle Realisierung der notwendigen Netzergänzung

### 2a) Eschenrieder Spange und Nordring

#### Ziel

- Schnellstmögliche Realisierung der Verbindung von A 8 und A 99.

#### 1. Schritt

- Konsensgespräche zur Lösung der noch offenen Konflikte.

### 2b) Westspange -Verbindung A99 zur A96

#### Ziel

- Zeitgerechte Realisierung einer möglichst stadtverträglichen Verbindung, Suche nach einem tragfähigen Kompromiß.

#### 1. Schritt

- Moderiertes Klausurgespräch Landeshauptstadt München und Freistaat Bayern, Oberste Baubehörde, Verkehrsgutachter

#### Patenschaft zu 2 a) und 2 b)

- Herr Oberbürgermeister Ude

## 2 c) Verkehrsleitsystem A 99

### Ziel

- Durch dynamische Verkehrsleitsysteme sollen möglichst große Verkehrsanteile auf die A 99 gelenkt werden. Erarbeitung von Systemvorschlägen für die A 99, A 96, A 8 West, A 92, A 9, A 94 und die A 8 Ost.

#### 1. Schritt

- Bildung einer Arbeitsgruppe mit BMW, Autobahndirektion, Landeshauptstadt München und Verkehrsgutachter

#### Patenschaft

- BMW AG - Herr Braess

#### zu 2.:

- Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf den Mittleren Ring sind für das weitere Vorgehen am Mittleren Ring zu beachten.

### 3. Fernstraßenverbindung im Süden der Landeshauptstadt

In verschiedenen Umlandgemeinden und auch von Seiten der IHK wird seit einiger Zeit erneut über die Notwendigkeit einer Fernstraßenverbindung südlich der Landeshauptstadt München diskutiert.

#### **Ziel**

- Erkundung der Haltung der betroffenen Kommunen und Träger öffentlicher Belange.

#### **1. Schritt**

- BMW lädt zu einem informellen Sondierungsgespräch ein: Vertreter der Stadt, des Freistaats Bayern, der Umlandgemeinden, des Regionalen Planungsverbandes und Vertreter der Wirtschaftsverbände.

#### **Patenschaft**

- BMW AG - Herr Frank

### 4. MVV Zukunftsbahnhof

#### **Ziel**

- Ein Pilotprojekt (z.B. Moosach) dient der Demonstration, wie ein kundenfreundlicher und gastlicher Nahverkehrs-Bahnhof durch vielfältige Angebote dazu beitragen kann, daß das MVV-Angebot von der Bevölkerung noch besser angenommen wird. Das Objekt soll als wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb geführt werden.

#### **1. Schritt**

- Bildung einer Arbeitsgruppe mit Deutsche Bahn AG, MVV, Verkehrsbetriebe, Investoren/Projektentwickler, Stadtverwaltung, Freistaat, Einzelhandel, BMW AG.

#### **Patenschaft**

- MVV - Herr Knüttel

### 5. Das neue Schienenfahrzeug

#### **Ziel**

- Kreation eines neuen Fahrzeugs in Zusammenarbeit mit Industrie, Verkehrsunternehmen und Fahrgästen, das modernen Komfortansprüchen, Service- und Informationsbedürfnissen gerecht wird.

#### **Patenschaft**

- Verkehrsbetriebe - Herr König  
Deutsche Bahn AG, MVV, BMW AG, Verkehrsbetriebe

## 6. Stärkung der Selbstverantwortung aller Verkehrsteilnehmer durch Regelabbau

### **Ziel**

- In einer ersten Phase soll der Bereich innerhalb des Altstadttrings von möglichst vielen Ampeln, Schildern und Sperrren befreit werden. Es gelten auf Basis des § 1 der StVO einfache Vorfahrts- und Rücksichtsregeln. Die Parkraumbewirtschaftung bleibt unverzichtbares Instrument.

### **1. Schritt**

- Einrichtung eines Pilotprojektes im Bereich Angertor - Hackenviertel.

### **Patenschaft**

- Herr Oberbürgermeister Ude

### **Arbeitsgruppe**

- Landeshauptstadt München Planungsreferat - Frau Thalgott, Landeshauptstadt München Kreisverwaltungsreferat - Herr Uhl, Stadträte - Frau Lindner-Schädlich, Herr Wiehle, BMW AG - Herr Gaul, Oberste Baubehörde - Herr Siebel, Arbeitskreis „Attraktive Innenstadt“

Im April 1996 laden die Landeshauptstadt München und BMW zu einer halbtägigen Anschlußveranstaltung ein, welche die zwischenzeitliche Arbeit bewertet und ihr neue Impulse verleiht.