

Stadtentwicklungsplan 2040 – Online-Beteiligung Phase 1

Ergebnisbericht

In Auftrag gegeben von der
Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Version 4.0
21. März 2022

Sahand Shahgholi
Katja Fitschen
Sebastian Graf
Merlin Hebecker
Peter Kube
Annabelle Müller
Lukas Torrent

Zebralog GmbH
Oranienburger Straße 87/89
10178 Berlin

www.zebralog.de

Zebralog GmbH
Adenauerallee 15
53111 Bonn

info@zebralog.de

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Inhaltsverzeichnis | 2 |
| Abbildungsverzeichnis | 3 |
| 1 Hintergrund und Kontext | 4 |
| 2 Der Dialog in Zahlen | 6 |
| 2.1 Besucher*innen-Statistik..... | 6 |
| 2.2 Übersicht der Beteiligungszahlen | 8 |
| 3 Vorgehen bei der Auswertung | 10 |
| 4 Inhaltliche Ergebnisse | 10 |
| 4.1 Handlungsfeld Freiräume | 11 |
| 4.2 Handlungsfeld Mobilität..... | 18 |
| 4.3 Handlungsfeld Quartiere..... | 28 |
| 4.4 Handlungsfeld Klimaanpassung..... | 34 |
| 4.5 Handlungsfeld Klimaneutralität | 37 |
| 4.6 Handlungsfeld Region..... | 40 |
| 4.7 „Welche Handlungsfelder sind Ihnen am wichtigsten?“ | 42 |
| 4.8 „Ihnen fehlt ein Handlungsfeld?“ | 44 |
| 4.9 Dialogformat „Perspektive München“ | 46 |
| 4.10 Allgemeine Rückmeldungen zur Stadtentwicklung..... | 52 |
| 4.11 Allgemeine Rückmeldungen zum Online-Dialog | 52 |
| 5 Fazit und Ausblick | 54 |
| 6 Anhang | 55 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Angebotene Dialogformate in Phase 1 der Online-Beteiligung vom 29. November bis zum 23. Dezember 2021 (Quelle: https://www.muenchen-mitdenken.de/dialoge/step2040) | 5 |
| Abbildung 2: Anzahl eindeutiger Besucher*innen sowie Besuche auf München Mitdenken | 6 |
| Abbildung 3: Anteil an Besucher*innen nach Dauer ihrer Besuche | 7 |
| Abbildung 4: Besuche per Zugriff über Soziale Netzwerke | 7 |
| Abbildung 5: Anzahl der Beiträge und Kommentare im Dialogformat "STEP2040 – KOMMENTIEREN" nach Handlungsfeldern (exklusive Moderationskommentare) | 8 |
| Abbildung 6: Anzahl Teilnehmende sowie Begründungen im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN" nach Handlungsfeldern (exklusive Moderationskommentare) | 9 |
| Abbildung 7: Anzahl eingegangener Beiträge und Kommentare im Dialogformat "Perspektive München" nach Abschnitten (exklusive Moderationskommentare) | 9 |
| Abbildung 8: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Freiräume im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN" | 11 |
| Abbildung 9: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Mobilität im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN" | 18 |
| Abbildung 10: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Quartiere im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN" | 28 |
| Abbildung 11: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Klimaanpassung im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN" | 34 |
| Abbildung 12: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Klimaneutralität im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN" | 37 |
| Abbildung 13: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Region im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN" | 40 |
| Abbildung 14: Ergebnisse der Umfrage zur Frage "Welche Handlungsfelder sind Ihnen am wichtigsten" im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN" | 42 |

1 Hintergrund und Kontext

Der Stadtentwicklungsplan 2040 (kurz STEP2040) ist ein zentraler Baustein des Stadtentwicklungskonzepts „Perspektive München“, die in einer Stadt im Gleichgewicht den Ausgleich sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Belange zum Ziel hat. Vor dem Hintergrund der dynamischen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung gestaltet der STEP2040 Veränderung positiv und nachhaltig mit. Der vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung nun vorgelegte Entwurf des STEP2040 stellt dabei den ersten räumlichen Stadtentwicklungsplan seit dem Jahr 1983 dar und führt als integrierter Plan unterschiedliche Ziele, Strategien, Konzepte, Programme und Maßnahmen zusammen. Dabei wird die räumliche und infrastrukturelle Entwicklung der Stadt für die nächsten 20 Jahre im Hinblick auf die sechs definierten Handlungsfelder Freiraum, Mobilität und Quartiere sowie Klimaanpassung, Klimaneutralität und Region aufgezeigt. Oberstes Ziel ist es, in München weiterhin ein lebenswertes Umfeld zur individuellen Entfaltung zu ermöglichen und gleichzeitig das Zentrum einer starken und attraktiven Region zu sein. Der Plan ist nicht statisch, sondern soll bei Bedarf an aktuelle Trends und Herausforderungen angepasst werden.

Ein wichtiges Element dafür ist die Bevölkerung, deren Einbindung in den Prozess der weiteren Ausgestaltung des STEP2040 von großer Bedeutung ist. Folglich soll der öffentlich zugängliche Entwurf vom Herbst 2021 bis Sommer 2022 entlang verschiedener Formate und Angebote, welche in einem ganzheitlichen, crossmedialen Beteiligungsprozess eingebettet sind, in der Stadtgesellschaft diskutiert werden. Ziel ist es, die bereits durch Fachexpert*innen erarbeiteten Inhalte mithilfe der durch die Bürger*innenschaft eingehenden Beiträge und Kommentare zu qualifizieren, zu ergänzen und gegebenenfalls Lücken aufzudecken und zu füllen. Infolgedessen soll im Jahr 2023 der finalisierte STEP2040 durch den Stadtrat beschlossen werden.

Einen zentralen Baustein des Beteiligungsprozesses stellt dabei die **zweiphasige Online-Beteiligung** dar. In einem ersten Schritt wurden **vom 29. November bis zum 23. Dezember 2021** in Phase 1 die **Handlungsfelder und dazugehörigen Ziele, Strategien und Maßnahmen des STEP2040** sowie die **Präambel und die strategischen Leitlinien der „Perspektive München“**, die als strategischer Rahmen eng mit dem STEP2040 zusammenhängt und aktuell fortgeschrieben wird, auf der Beteiligungsplattform www.muenchen-mitdenken.de zur Diskussion gestellt.

Die Öffentlichkeit war in Phase 1 der Online-Beteiligung gefragt:

- die Handlungsfelder des STEP2040 gegenüberzustellen und zu priorisieren,
- die Ziele, Strategien und Maßnahmen des STEP2040 gegenüberzustellen und zu priorisieren,
- inhaltliche Rückmeldungen zu den Handlungsfeldern und Zielen des STEP2040 zu geben und dabei gegebenenfalls Lücken und „blinde Flecken“ aufzuzeigen,
- sowie inhaltliche Einschätzungen zur Präambel und zu den Leitlinien der „Perspektive München“ einzubringen.

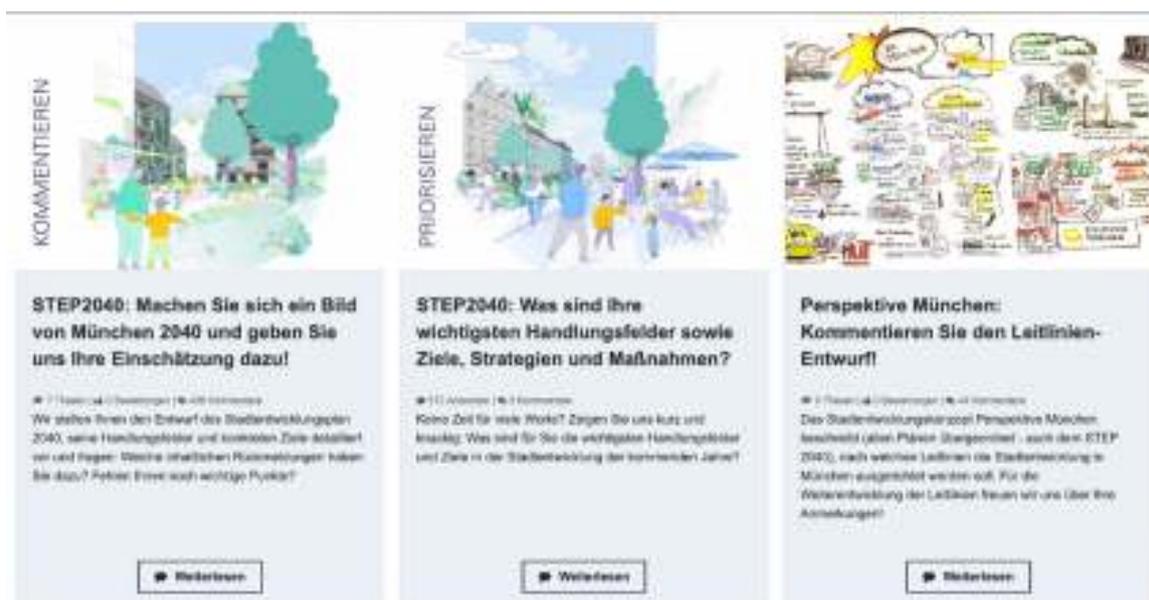


Abbildung 1: Angebotene Dialogformate in Phase 1 der Online-Beteiligung vom 29. November bis zum 23. Dezember 2021 (Quelle: <https://www.muenchen-mitdenken.de/dialoge/step2040>)

Im Sinne einer bedürfnisorientierten Beteiligungsmöglichkeit für die Öffentlichkeit standen im angegebenen Dialogzeitraum drei Dialogformate bereit, die jeweils unterschiedliche Fragestellungen in Bezug auf den STEP2040 und die Perspektive München zum Gegenstand hatten (siehe auch Abbildung 1):

1. Im Dialogformat **STEP2040 – KOMMENTIEREN** konnten die Inhalte der Handlungsfelder des STEP2040 mitsamt ihren Zielen, Maßnahmen und Strategien in Gänze gelesen, die dazugehörigen räumlichen Themenkarten eingesehen und anschließend nach Handlungsfeldern gegliedert kommentiert werden.
2. Das Dialogformat **STEP2040 – PRIORISIEREN** ermöglichte die Priorisierung respektive Gewichtung der Ziele, Strategien und Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder des STEP2040, eine Priorisierung der Handlungsfelder selbst sowie die Abgabe einer Begründung der jeweils vorgenommenen Auswahl.
3. Das Dialogformat **Perspektive München – KOMMENTIEREN** bot die Gelegenheit unmittelbar Bezug auf die im Entwurf vorliegenden strategischen Leitlinien und der ihnen vorgeschalteten Präambel der „Perspektive München“ zu geben.

Die eingegangenen Beiträge in den drei verschiedenen Formaten beziehen sich mehrheitlich nicht nur auf ein bestimmtes Dokument, sondern sind in inhaltlicher Hinsicht in Bezug auf beide Konzepte zu lesen – sowohl den STEP2040 als auch der „Perspektive München“. Vor allem die Beiträge zu den sechs Handlungsfeldern können in mittelbarer Weise auch als Hinweise für die Leitlinien der „Perspektive München“ verstanden werden.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der ersten Online-Beteiligungsphase zusammen. Dabei wird in Kapitel 2 zuallererst die Aktivität und das thematische Interesse der teilnehmenden Bürger*innen im Rahmen der Online-Beteiligung beleuchtet. Zum einen

geht das Kapitel auf Statistiken zu aktiven Besucher*innen auf der Plattform während des Dialogzeitraums ein, zum anderen wird die Anzahl eingegangener Beiträge und Kommentare je nach Dialogformat und Dialogaspekt dargestellt und entsprechend visualisiert. Kapitel 3 erläutert den Auswertungsprozess, der die Grundlage für die darauffolgende Ergebnisdarstellung in Kapitel 4 bildet. In diesem Kapitel werden die eingegangenen Priorisierungen und Beiträge zusammengefasst und nach Themen kategorisiert dargestellt. Der Bericht endet mit einem kurzen Fazit und einem Ausblick auf Phase 2 der Online-Beteiligung.

2 Der Dialog in Zahlen

2.1 Besucher*innen-Statistik

Die Beteiligungsplattform wurde im Zeitraum vom 29. November 2021 bis zum 23. Dezember 2021 von 1.910 eindeutigen Besucher*innen aufgerufen. Das bedeutet, dass die Plattform von all diesen Besucher*innen mindestens einmal aufgesucht wurde. Zum Ende des Dialogzeitraums hin (vom 17. bis 23. Dezember 2021) wurde die Plattform besonders häufig besucht. Abbildung 2 stellt die Besuche der Plattform im zeitlichen Verlauf des Online-Dialogs dar. Nachdem der Zeitraum vom 29. November bis zum 5. Dezember 2021 eine eher schwächere Phase im Hinblick auf die Besucher*innenzahlen darstellt, stieg die Zahl an den darauffolgenden Tagen stetig an, um mit 153 eindeutigen Besucher*innen ihren vorläufigen Höhepunkt zu erreichen. Diesem Höhepunkt folgt ein Abschnitt schwindender Besucher*innen, bevor dann vom 11. Dezember 2021 an die Anzahl eindeutiger Besucher*innen kontinuierlich stieg und bis zum Ende des Dialogzeitraums auf einem hohen Niveau verblieb.

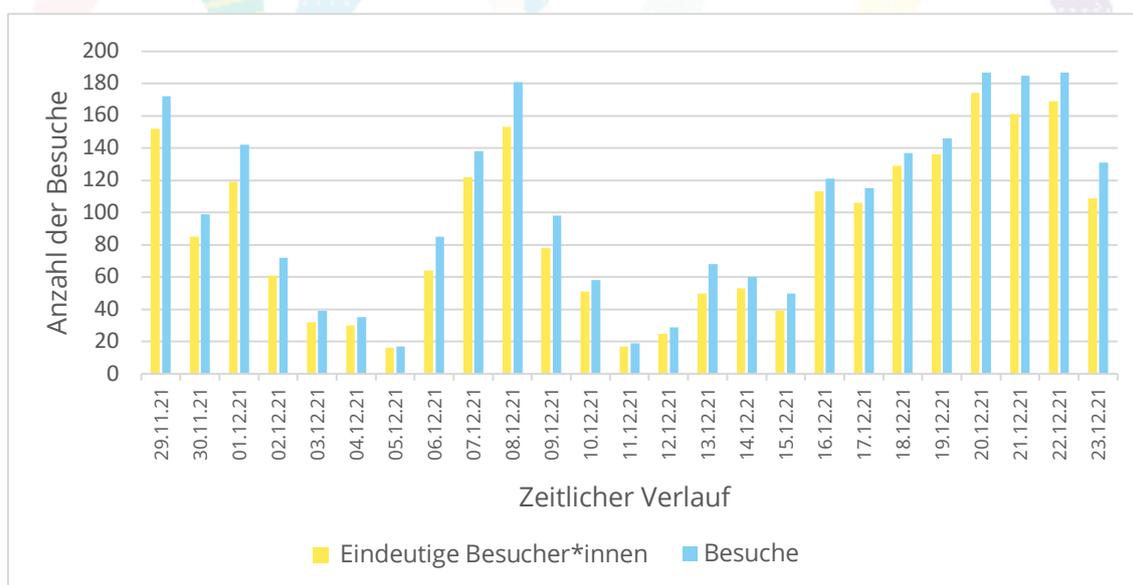


Abbildung 2: Anzahl eindeutiger Besucher*innen sowie Besuche auf München Mitdenken

Insgesamt wurde eine Besucher*innen-Aktivität von durchschnittlich 2,7 Seitenansichten pro Besuch und 6.043 insgesamt verzeichnet. Dabei lag die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei 2 Minuten und 31 Sekunden. Abbildung 3 zeigt die durchschnittliche Dauer der

Besuche. Dabei kann festgehalten werden, dass über die Hälfte der Besuche (56 Prozent) nicht länger als 10 Sekunden dauerte. Die Absprungrate lag bei 57 Prozent. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der wiederkehrenden Besucher*innen betrug 3 Minuten und 42 Sekunden. Rund 25 Prozent der Besuche dauerten zwischen 10 Sekunden und 2 Minuten, 14 Prozent blieben zwischen 2 und 15 Minuten und 5 Prozent länger als 15 Minuten.

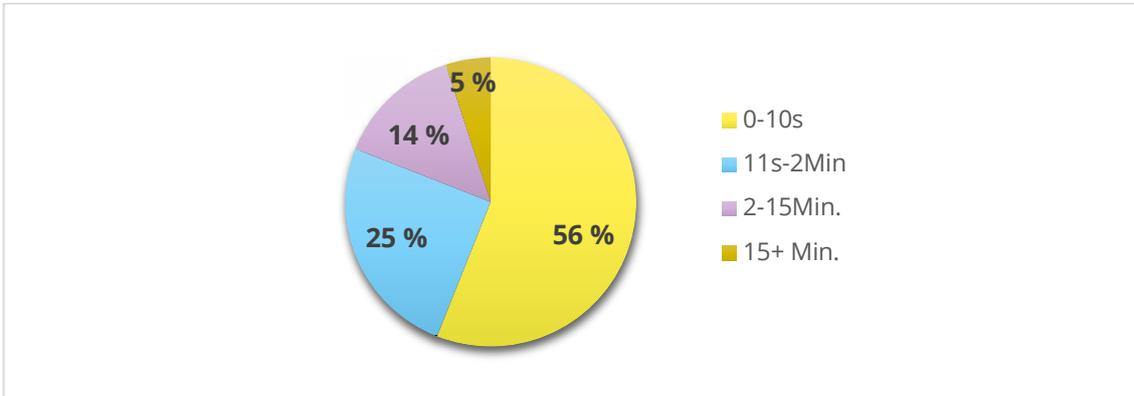


Abbildung 3: Anteil an Besucher*innen nach Dauer ihrer Besuche

54 Prozent aller Besuche waren direkte Zugriffe auf die Plattform. 0,5 Prozent der Besuche kamen über Suchmaschinen auf die Webseite, während 3,2 Prozent von anderen Webseiten die Dialogplattform erreichten. Die Webseiten, die zur Dialogplattform geführt haben, sind in erster Linie die Seite stadt.muenchen.de. Darauf folgen die Seiten muenchen.de, mitbauzentrale-muenchen.de sowie muenchenunterwegs.de.

2 Prozent der Besuche gelangten von sozialen Netzwerken auf die Plattform. Entsprechend der Abbildung 4 stammen mit 80 Prozent die allermeisten Besuche von Zugriffen über das soziale Netzwerk Facebook. 8 Prozent der Besuche in diesem Bereich erfolgten über Twitter. Jeweils 6 Prozent der Besuche stammen von Instagram und dem Berufsnetzwerk LinkedIn.

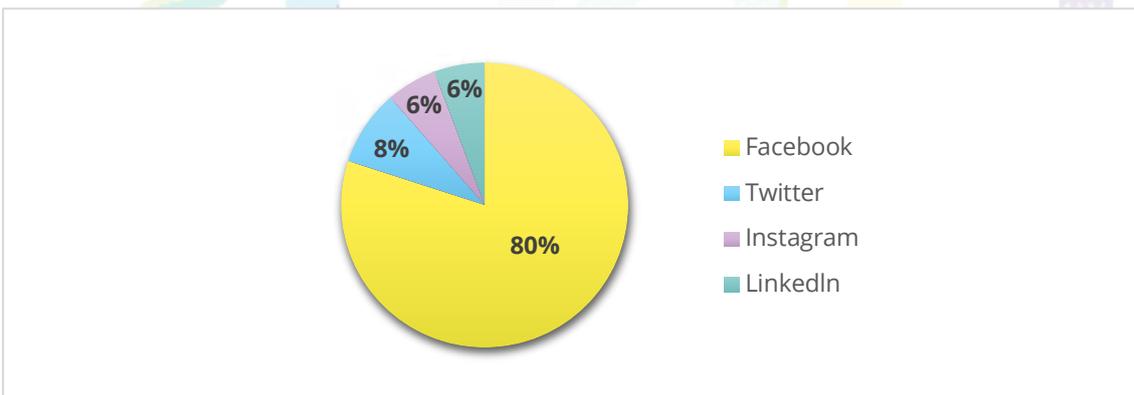


Abbildung 4: Besuche per Zugriff über Soziale Netzwerke

2.2 Übersicht der Beteiligungszahlen

Die erste Phase des Online-Dialogs zum STEP2040 erfreute sich insgesamt einer regen Beteiligung. Insgesamt gingen 1.086 Rückmeldungen ein. Mit Blick auf die drei eingesetzten Dialogformate lassen sich teils stärker differenzierte Beteiligungsintensitäten feststellen, die es lohnt, zu beleuchten.

Im Dialogformat **„STEP2040 – KOMMENTIEREN“**, welches zum Ziel hatte, detaillierte Rückmeldungen aus der Stadtgesellschaft in Bezug auf die im STEP2040 definierten Handlungsfelder und ihren darin liegenden Zielen, Strategien und Maßnahmen zu erhalten, gingen 476 Rückmeldungen ein. Abbildung 5 zeigt die Anzahl eingegangener Beiträge und Kommentare, differenziert nach Handlungsfeldern. Dabei wird vor allem deutlich, dass sich das Handlungsfeld Mobilität mit dem mit Abstand größten Interesse bei der Anzahl von 211 Beiträgen und Kommentaren von den weiteren Handlungsfeldern absetzt. An zweiter und dritter Stelle kommen die Handlungsfelder Freiräume und Quartiere mit jeweils 76 und 65 Beiträgen und Kommentaren. Weiter abgesetzt sind die Handlungsfelder Klimaanpassung (41) und Klimaneutralität (32) sowie der Dialogbereich, bei dem Nutzer*innen aus ihrer Sicht fehlende Handlungsfelder nennen konnten. Zum Handlungsfeld Region wurden 16 Beiträge und Kommentare abgegeben.

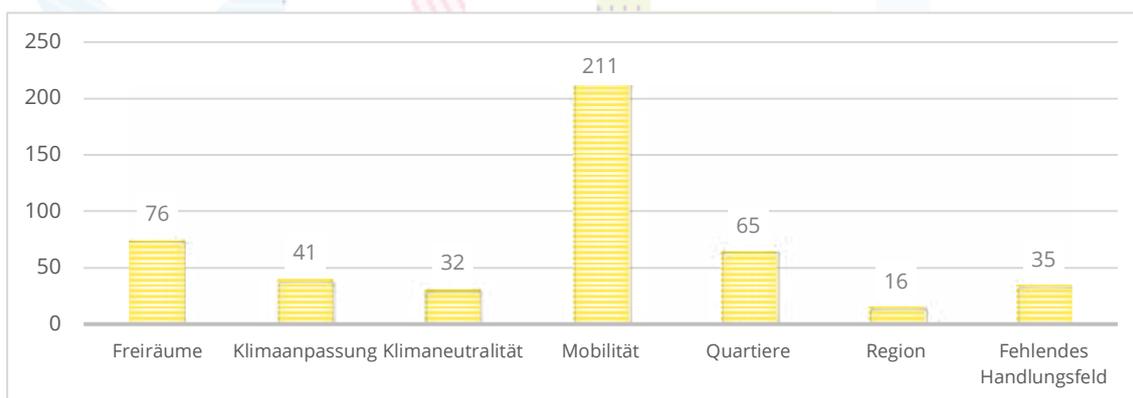


Abbildung 5: Anzahl der Beiträge und Kommentare im Dialogformat "STEP2040 – KOMMENTIEREN" nach Handlungsfeldern (exklusive Moderationskommentare)

Im Dialogformat **„STEP2040 – PRIORISIEREN“** hatte die Öffentlichkeit die Gelegenheit, die in den vorangegangenen Dialogformat bereits thematisierten Handlungsfeldern liegenden Ziele entsprechend ihrer Wichtigkeit zu bewerten. Außerdem konnten die Handlungsfelder untereinander in ihrer Wichtigkeit eingeordnet werden. Per Mehrfachauswahl konnte durch Nutzer*innen die am wichtigsten erachtenden Ziele ausgewählt und damit priorisiert werden. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, eine Begründung dazu abzugeben. Hier gingen insgesamt 566 Rückmeldungen ein. In Abbildung 6 können die Anzahl der Teilnehmenden sowie die Anzahl der Begründungen pro Handlungsfeld eingesehen werden. Analog zum Dialogformat **„STEP2040 – KOMMENTIEREN“** ist auch hier ein großes Interesse am Handlungsfeld Mobilität feststellbar. Alle weiteren Handlungsfelder sowie die Möglichkeit, die Handlungsfelder einander gegenüberzustellen, genossen im Wesentlichen ein ausgeglichenes Interesse in Relation zueinander.

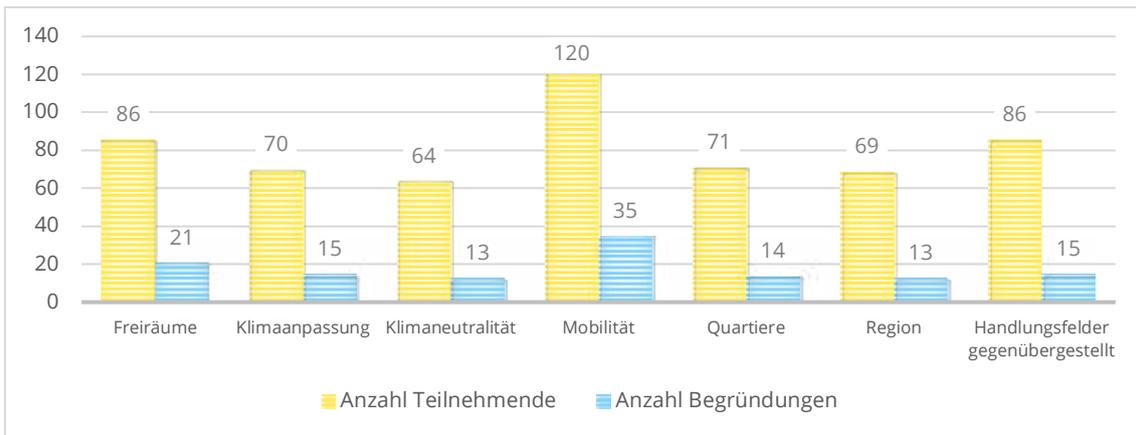


Abbildung 6: Anzahl Teilnehmende sowie Begründungen im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN" nach Handlungsfeldern (exklusive Moderationskommentare)

Das Dialogformat **„Perspektive München“** ermöglichte der Öffentlichkeit, den Entwurf des fortgeschriebenen Stadtentwicklungskonzepts „Perspektive München“ mitsamt seiner Präambel und den vier strategischen Leitlinien einzusehen und zu kommentieren. In diesem Rahmen wurden 44 Rückmeldungen gegeben. In Abbildung 7 ist die Verteilung der eingegangenen Beiträge und Kommentare zu sehen. Unter den kommentierbaren Abschnitten der „Perspektive München“ zog vorwiegend Kapitel D – Qualitätsvolle und charakteristische Stadträume die Öffentlichkeit an. Zwei Beiträge gingen in Bezug auf das Kapitel B – Offene und attraktive Ausstrahlung ein. Die vergleichsweise geringe Anzahl an Beiträgen in diesem Dialogformat ist plausibel und zu erwarten gewesen, da im Rahmen der abgegebenen Beiträge in den Dialogformaten zum STEP2040 die in der „Perspektive München“ aufgegriffenen Aspekte auf konkreter Weise ebenso behandelt werden. Folglich sind alle eingegangenen Rückmeldungen ganzheitlich – sowohl im Kontext zum STEP2040 als auch bezogen auf die „Perspektive München“ in Betracht zu ziehen.

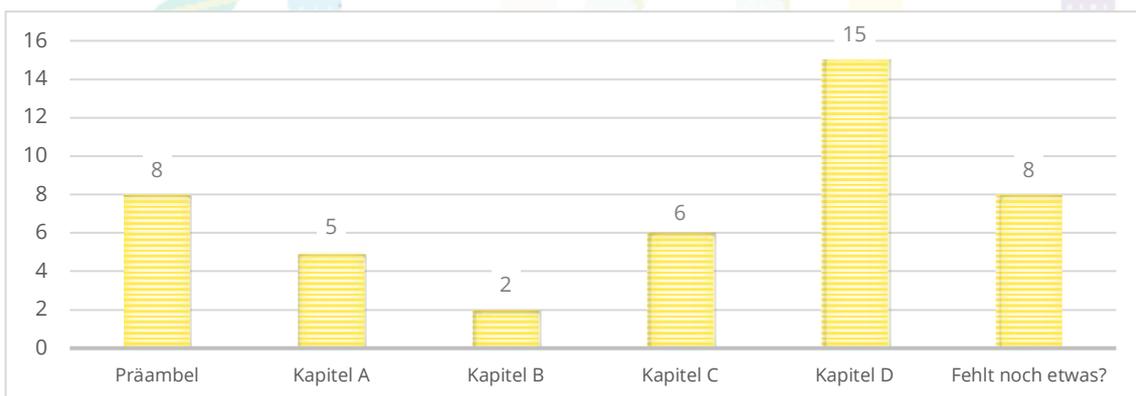


Abbildung 7: Anzahl eingegangener Beiträge und Kommentare im Dialogformat "Perspektive München" nach Abschnitten (exklusive Moderationskommentare)

3 Vorgehen bei der Auswertung

Die in dem vorliegenden Bericht dargestellten Ergebnisse sind das Resultat eines qualitativen Auswertungsprozesses. Ziel der Auswertung war es dabei, die im Rahmen der ersten Phase der Online-Beteiligung eingegangenen Beiträge und Kommentare unter Berücksichtigung der Beteiligungsfragen inhaltlich zu systematisieren. Dabei war es wichtig, die Masse an eingebrachten Hinweisen und Einschätzungen seitens der Nutzer*innen so zusammenzufassen, dass die Ergebnisse in ihrer Qualität valide Schlussfolgerungen ermöglichen.

Methodisch wurde bei der Auswertung nach der qualitativen Inhaltsanalyse (angelehnt an Mayring) vorgegangen. Dazu wurden unter Nutzung der Analysesoftware MAXQDA die eingegangenen Beiträge auf Grundlage eines auf das Erkenntnisinteresse ausgerichteten Kodiersystems verschlagwortet. Dabei wurden neben der inhaltlichen Aussageebene (etwa dem Anführen von Maßnahmen, Instrumenten oder Visionen) und der räumlichen Aussageebene (Verortung im Stadtraum) überwiegend thematische Zuordnungen vorgenommen. Insbesondere vor dem Hintergrund des letzteren Aspektes wurde bei der Auswertung induktiv vorgegangen. So wurde sichergestellt, dass sich Themenschwerpunkte bilden, die sich nicht an bereits vorab vorgenommenen Einschätzungen, sondern unmittelbar entlang der eingegangenen Beiträge und Kommentare orientieren.

Ergebnis der Auswertung sind die in Kapitel 4 enthaltenen Aussagen zum STEP2040 und zur „Perspektive München“.

4 Inhaltliche Ergebnisse

Während die Originalbeiträge und -kommentare dem Anhang dieses Berichtes sowie dem entsprechenden Bereich der Dialogplattform München Mitdenken (www.muenchen-mitdenken.de/step2040) jederzeit entnommen werden können, dient das folgende Kapitel der aus der erläuterten Auswertung hervorgehenden Ergebnisdarstellung.

Dabei wurden in den ersten sechs Unterkapiteln (**Kapitel 4.1 bis 4.6**) jeweils sämtliche in Phase 1 eingegangenen Rückmeldungen, welche sich unmittelbar auf die sechs zentralen Handlungsfeldern des STEP2040 beziehen, berücksichtigt. Jedes Kapitel beginnt dabei mit der Darstellung der von der Öffentlichkeit vorgenommenen Priorisierung der in den Handlungsfeldern liegenden Ziele. Daran anschließend werden in Form von sich aus den Rückmeldungen herausgebildeten Themenschwerpunkten die eingegangenen Beiträge und Rückmeldungen (im Dialogformat STEP2040 – KOMMENTIEREN) gemeinsam mit den im Rahmen der Priorisierung vorgenommenen Begründungen (im Dialogformat STEP2040 – PRIORISIEREN) zusammenfassend dargestellt.

Kapitel 4.7 visualisiert das Abstimmungsergebnis zu der Frage, welche Handlungsfelder den Bürger*innen am wichtigsten sind und greift die dazu eingegangenen Begründungen auf. In

Kapitel 4.8 werden jene Rückmeldungen zusammengefasst, die auf die Frage nach fehlenden Handlungsfeldern eingegangen sind.

In **Kapitel 4.9** sind in aggregierter und systematisierter Form alle Beiträge und Kommentare aufgegriffen, die im Rahmen des Dialogformats „Perspektive München – KOMMENTIEREN“ eingegangen sind und sich damit in unmittelbarer Weise auf die Präambel und die strategischen Leitlinien der Stadtentwicklungskonzeption beziehen.

In die **Kapitel 4.10 und 4.11** sind übergreifende Hinweise überführt worden, die sich zum einen auf die Stadtentwicklung in der Landeshauptstadt München allgemein beziehen, und zum anderen als Rückmeldungen in direktem Bezug auf die erste Phase der durchgeführten Online-Beteiligung respektive allgemeine Öffentlichkeitsbeteiligung zu verstehen sind.

4.1 Handlungsfeld Freiräume



Abbildung 8: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Freiräume im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN"

In Bezug auf das Handlungsfeld Freiräume können auf Grundlage der eingegangenen Begründungen für das jeweilige Abstimmungsverhalten sowie den vorgetragenen Meinungen im Dialogformat „STEP2040 – KOMMENTIEREN“ die Themenschwerpunkte **Klima und Natur, Verkehr und Verkehrsflächen und Flächennutzung** abgeleitet werden. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden den jeweiligen Schwerpunkten zugeordnet und werden im Folgenden entsprechend zusammenfassend berichtet.

Klima und Natur

Ein zentraler Diskussionsgegenstand in Bezug auf das Handlungsfeld Freiräume sind **explizite Forderungen nach Freiräumen für die Natur**. Hierbei solle es sich um klar definierte Räume handeln, welche dauerhaft nicht bebaut werden dürften. Mit der Ausweisung der natürlichen Freiflächen seien notwendige unbebaute Flächen innerhalb der Stadt garantiert, wodurch vernetzte Grünzüge und Biotope bestehen könnten. Auch der Landesbund für Vogelschutz München e.V. (LBV München) fordert eine Priorisierung natürlicher Freiflächen innerhalb des Stadtentwicklungsprozesses. Um den Schutz und die Sicherung des Grüngürtels und der Frischluftbahnen, die als Zielsetzung für das Themenfeld Freiraum definiert sind, dauerhaft sicherzustellen, sei es nötig eine eindeutige Flächensignatur zu vergeben, die den ökologischen Vorrang dieser Flächen vor anderen Funktionen festschreibt. Dies treffe besonders auf ökologisch bedeutsame Flächen mit der Signatur „Flächen mit besonderer

naturschutzfachlichen oder landschaftsplanerischen Entwicklungszielen“ zu, bei denen bei einer gleichwertigen Überlagerung unter anderem mit Erholungsfunktionen von irreversiblen Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen und des naturschutzfachlichen Wertes ausgegangen werden müsse. Eine parallele Entwicklung der Ziele Naturschutz und Siedlungsentwicklung sei in vielen Fällen nicht ohne Konflikte möglich. Somit müsse zu bestimmten Flächen eine Positionierung und Priorisierung festgeschrieben werden. Beispielhaft wird die Bebauung des Eggartens sowie die von BMW geplante Stadtautobahn kritisiert. Auch in zentralerer Lage träten Interessenkonflikte um urbane Flächennutzung auf, stellvertretend hierfür wird in der Online-Diskussion der Giesinger Grünspez angeführt. Dieser müsse als grüne Freifläche und Begegnungsort mit sozialer Funktion erhalten und weiterentwickelt werden. Um die Berücksichtigung der Natur und naturbelassener Flächen zu garantieren, sollten daher im Rahmen der Planungen für Städtebau und Landschaftsplanungen Fachleute für Naturschutz vertreten sein. Weitergehend werden Ausbau und Erschließung von Grünflächen gefordert. Als passende und effiziente Maßnahmen werden begrünte Dächer und Fassaden in der Innenstadt vorgeschlagen.

Eine wichtige Maßnahme im Rahmen des Stadtentwicklungsprozesses München sei die definitive **Festlegung von „Freiräumen für die Natur“**. Demnach müsse die Stadt Flächen ausweisen, die dauerhaft nicht bebaut werden dürften. Hierfür könnte, wie vom BUND Naturschutz vorgeschlagen, ein eigenes Handlungsfeld „Natur- und Flächenschutz“ eingerichtet werden. Die momentane Situation erlaube es, ökologisch wertvolle Flächen zu versiegeln, wenn im Gegenzug Ausgleichsflächen ausgewiesen würden. Diese ausgewiesenen Flächen könnten allerdings nach einigen Jahren wieder versiegelt werden und durch Flächen, die noch weiter von dem ursprünglichen Gebiet weg lägen, wieder ausgeglichen werden. Die Maßnahme der definitiven Festlegung von Naturräumen würde damit das Fortbestehen der dringend benötigten innerstädtischen unbebauten Flächen garantieren. Es wird stellvertretend die Forderung „Baumrecht vor Baurecht“ angeführt. Auch im Innenstadtbereich könnten grüne Lungen entstehen, als Vorbild hierfür gelten die Citizens Forests nach der Miyawaki-Methode.

Es wird eindringlich auf das Fehlen des **Handlungsfeldes Klima- und Naturschutz** hingewiesen. Dabei findet sich auch der Verweis auf die weiter oben genannten Ausführungen von LBV München und BUND. Die im Stadtentwicklungsprozess geplanten Grünflächen machten weniger als 10 Prozent des Stadtgebietes aus, Naturschutz und Artenvielfalt kämen im gesamten Plan überhaupt nicht vor. Innerstädtische Bereiche, die keine zusätzliche Erwärmung mit sich bringen, müssten erhalten und ausgebaut werden. Eine Lösung sei demnach, bestehende und bereits versiegelte Flächen intelligenter zu nutzen. Der mit der Pandemie einsetzende Wandel der Arbeitswelt in Verbindung mit fortschreitender Digitalisierung führe zu einem geringeren Bedarf an Gewerbeflächen, die somit anderweitig genutzt werden sollten. Das Beispiel der Parkstadt Schwabing wird angeführt, die seit zwei Jahren einer Geisterstadt gleiche. Auch die Nichtberücksichtigung von Dächern und Fassaden wird thematisiert. Demnach sollten Dachgärten öffentlich zugänglich sein und somit der gesamten Bevölkerung offenstehen. Ferner könnten begrünte Dächer auch als Flächen für Photovoltaikanlagen dienen. Eine Mischnutzung der Dächer der Stadt aus Freizeit, Begrünung und Energiegewinnung wird präferiert.

Des Weiteren wird eindringlich das Wegfallen **ökologischer und klimatischer Leistungen** im Zuge der Umsetzung des Stadtentwicklungsplans kritisiert. Dabei wird bemängelt, dass der Stadtentwicklungsplan München sein selbstgestecktes Ziel der Sicherung der ökologischen und klimatischen Leistungen des Grüngürtels nicht erfülle. Die Überlagerung von sich in ihrer Zielsetzung widersprechenden Signaturen, beispielsweise Siedlungsentwicklung versus Sichern klimatischer Ausgleichsflächen und Flächen für den Naturschutz, zeige, dass klimatisch und naturschutzfachliche Flächen immer wieder für eine Bebauung zur Diskussion stünden und folglich nicht gesichert seien. Somit fehlten im STEP2040 konkrete Aussagen zu Flächenerhalt und Biodiversitätsstrategie. Beispielhafte Gebiete dieser konkurrierenden Zielsetzungen seien der Norden Münchens sowie der Nordwesten samt Landschaftsbestandteil Langwieder Heide. Empfohlen wird daher, dem Natur- und Flächenschutz ein eigenes Handlungsfeld einzuräumen.

Auch die Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen (kurz SEM) Nord und Nordost werden kritisch gesehen. Im Falle der SEM Nordost gingen großflächige Natur- und Landwirtschaftsräume zugunsten eines Baugebietes für circa 30.000 Menschen verloren. Probleme entstünden hierbei durch das Verschwinden von Frischluftschneisen und Lebensräumen für Flora und Fauna sowie der Vergabe von qualitativ eventuell schlechteren Ausgleichflächen für die Landwirtschaft. In Bezug auf die SEM Nord wird die Zukunft des Raums rund um den Feldmochinger See mit Sorge betrachtet. Dieser sei im Sommer stark frequentiert und stelle eine „Natur-Oase“ dar. Es sei nicht zu befürworten, dass dieser Raum aufgrund von weiterem Zuzug verloren geht. Daher wird ein Bebauungsverbot vorgeschlagen.

Weiter wird die Vergabe von Baugenehmigungen im Südosten Münchens kritisiert. Demnach entstünden in der Fauststraße 100 neue Luxuswohnungen, gebaut in einem Landschaftsschutzgebiet mit Bannwald und Wasserschutzgebiet. Auch das Fehlen des Grüngürtels Waldfriedhof – Fürstenrieder Wald - Forst Kasten wird bemängelt. Der Grüngürtel habe durch seine Kaltluftschneise eine sehr hohe Bedeutung für das Stadtklima und müsse daher erhalten bleiben. Diese Kaltluftschneise sei jedoch durch den Kiesabbau im Forst Kasten bedroht. Aus Gründen des Klimaschutzes müsse daher das Kiesabbauprojekt im Forst Kasten und im benachbarten Lochhammer Schlag gestoppt werden. Die Nachverdichtung der städtischen Flächen wird ergänzend als „der größte Feind der Freiräume“ beschrieben. Besonders in den Wohngebieten käme es im Rahmen der Nachverdichtung häufig zu Baumfällungen, wodurch die Lebensqualität der Bewohner*innen merklich gemindert würde. Ersatzpflanzungen mit jungen Bäumen könnten den Wegfall alter Bäume durch Fällungen kaum ersetzen, da Bäume erst ab einem Alter von circa 40 Jahren eine klimarelevante Leistung erbringen. Durch Bauvorhaben im Eggarten, dem Zubetonieren der Innenhöfe Schwabings und der generellen Nachverdichtung städtischer Flächen würde München zu einer „Hitzeinsel“ umgestaltet werden.

Der Stadtentwicklungsplan solle das Ziel haben, **Gebiete zu etablieren, die dauerhaft nur für Natur und Biodiversität da sind**. Münchens Freiräume müssten demnach nicht nur „weiterentwickelt, miteinander vernetzt und bis in die Region hinein gestärkt“, sondern auch dauerhaft geschützt werden. Hierzu müssten Grünzüge und Biotopverbände bewahrt und

geschaffen werden. Die Stadt müsse ihre Vorhaben an der naturverträglichen Planung ausrichten und deren Umsetzungen anpassen. Dazu solle die Abteilung Gartenbau ein natürliches Konzept erarbeiten und die Zusammenarbeit mit Bürger*innen vor Ort stärken. So müssten Wälder langfristig erhalten bleiben und nicht, wie beispielsweise durch den Autobahnausbau A99 oder die Autobahnabfahrt Schleißheimer Straße, weiter „verinselt“ werden. Ziel müsse es sein, bestehende Grünanlagen in vollem Umfang zu erhalten und zu pflegen. Auf Nachverdichtungen oder Bauprojekte wie beispielsweise die U5 Pasing solle demnach verzichtet werden. Auch der Erhalt von Frischluftschneisen wird thematisiert. Diese seien unabdingbar für die Kühlung und Luftzirkulation der Stadt und verhinderten, dass sich München zu einer „Hitzeinsel“ entwickle.

Es wird die Vision beschrieben, **München nicht nur für die Menschen, sondern auch für die Natur** zu planen und zu gestalten, mit den natürlichen Gegebenheiten zu arbeiten statt dagegen. Naturbelassene Bereiche, naturnahe Grünflächen und alte Bäume sollten dafür für die Bevölkerung Münchens erhalten und erfahrbar bleiben und als speziell gekennzeichnete Biotopbereiche deklariert werden. Das Ziel, Grünflächen gemeinsam mit der Region zu denken, wird befürwortet. Die Vernetzung der Flächen solle dabei im Zuge der Landesgartenschau in Kirchheim 2024 gefördert werden.

Verkehr und Verkehrsflächen

Innerhalb des Stadtgebiets wird die **Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mitsamt Parkflächen** als großes Potenzial für die Schaffung urbaner Freiräume identifiziert. Die Stadt München müsse die jahrzehntelange Bevorzugung des MIV beenden und im Zuge dessen bestehende Flächen für die Nutzung durch die Bevölkerung umwidmen. So könnten viele Straßen in Einbahnstraßen umgewandelt und Parkplätze anderwärtig genutzt werden. Die dadurch freiwerdenden Flächen sollten damit für Radwege, Blühstreifen oder Gastronomie genutzt werden. Weiter findet sich die Forderung, ruhender Verkehr im öffentlichen Raum müsse, besonders in der Innenstadt, massiv verringert werden. Die in München vorhandenen Garagen, beispielsweise von Patentamt, Siemens oder Bayern LB, sollten demnach ein „Airbnb-System“ entwickeln, wodurch ihre Nutzung vor allem nachts auch anderen Einwohner*innen zugutekomme. Darüber hinaus müsse auch das Anwohner*innenparken, besonders für große Fahrzeuge wie Wohnmobile, deutlich verteuert werden. Ergänzend wird die Einführung einer City-Maut angedacht, welche das Verkehrsaufkommen und somit die Anzahl benötigter Parkplätze reduziere.

Der **Rückbau von Verkehrsflächen** zum Zwecke der Schaffung neuer Freiräume ist ein intensiver Diskussionsgegenstand. Der Raum, der durch die Reduktion von Parkplätzen gewonnen würde, solle den Bürger*innen zurückgegeben werden. Auf den neu gewonnenen Flächen könnten demnach Bäume, die auch der Klimaanpassung zugutekämen, gepflanzt werden und Aufenthaltsräume im Sinne von Sitzmöglichkeiten oder Urban Gardening geschaffen werden. Freiräume dürften darüber hinaus nicht nur im Stadtgebiet geschaffen werden, auch in dezentralen Gegenden und Quartieren müsse für eine grüne Infrastruktur gesorgt werden. Die im Zuge des Modal Splits (Aufteilung der verschiedenen Verkehrsträger) hin zu mehr Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) neu

gewonnen Straßenflächen müssten als Freiräume zur Steigerung der Lebensqualität der Bevölkerung genutzt werden.

Als potenzieller Verbesserungsvorschlag wird die **Umgestaltung von Straßen zu Alleen**, beispielsweise der Landsberger Straße genannt. Durch eine Umwandlung der Straße in eine Allee könne demnach der Baumbestand, der durch die Fällarbeiten im Zuge der Verlängerung der U5 verringert wird, in diesem Bereich ausgeglichen werden.

Außerdem wird die Ausweitung einer autoarmen Altstadt zu einer **autoarmen Stadt** im Ganzen gefordert. Somit würden die Bürger*innen Münchens entlastet und es bestünde die Möglichkeit, Flächen der Park- und Verkehrsinfrastruktur in „grüne Flächen“ umzuwandeln. Als Beispiel hierfür diene die Stadt Amsterdam. Darüber hinaus brauche es dringend Orte der Begegnung. Diese müssten unkommerziell und attraktiv für die Bevölkerung und die verschiedenen Interessen und Bedürfnisse konzipiert sein. Diese Vision wird mit der Forderung „Palettensofas und Hochbeete statt Parkplätze“ beschrieben. Im Zuge dessen sollten Fußgängerzonen eingerichtet werden, die öffentliche Sitz- und Interaktionsmöglichkeiten bieten. Beispielhaft wird hier der Bereich um die Ludwig-Maximilians-Universität (kurz LMU) angeführt. München dürfe sein Miteinander und seine Individualität nicht verlieren, was in Stadtentwicklungs- und Bebauungsplänen unbedingt zu berücksichtigen sei.

Durch eine **intelligente Steuerung des Verkehrs** seien Einbahnstraßen einzurichten. Straßen könnten dadurch auch als Freiräume nutzbar gemacht werden. Fußgängerzonen führten darüber hinaus zu einer Aufwertung der Ortsmitte und verschiedenen Viertel. Die dabei freiwerdenden Flächen sollten zum Beispiel für Radwege, Blühstreifen und Gastronomie genutzt werden. Generell findet sich in den Kommentaren mehrmals die Forderung und Maßnahme, zu breite und große Verkehrsflächen zurückzubauen und wieder als Grünfläche nutzbar zu machen.

Darüber hinaus wird angeregt, Maßnahmen zu ergreifen, um den **Nahverkehr auszubauen** und den MIV, zum Beispiel durch eine City-Maut, zu regulieren und begrenzen. Die Reduzierung des benötigten Parkraums habe zur Folge, dass dadurch Platz und Räume geschaffen würden, die den Bürger*innen zugutekämen. Neugewonnene Flächen könnten hierbei durch das Pflanzen neuer Stadtbäume der Klimaanpassung dienen oder durch die Installation von Sitzmöglichkeiten, Parklets und Flächen zum Urban Gardening als Aufenthaltsraum fungieren. Eine weitere Maßnahme, um innerstädtischen Freiraum zu schaffen, sei die **Untertunnelung** des gesamten Mittleren Rings und der Neuperlacher Ständlerstraße. Auf der so gewonnenen freien Oberfläche könnte demnach eine Stadtbahn im Ringbetrieb geschaffen werden. Hierbei wird auch die Schaffung smarter Fahrspuren, die in definierten Zeiträumen als Radwege zu nutzen seien, angemerkt. Auch die Förderung von Carpooling, beispielsweise mit Hilfe einer Mobilitäts-App, könne Verkehr reduzieren und damit Freiräume schaffen. Auch der **Bau von Hochwegen** auf allen wichtigen Routen der Stadt für den Fahrradverkehr wird als Maßnahme genannt. Diese sollten mit einer Überdachung konzipiert werden, die gleichzeitig vor Witterung schützt und mit installierten Photovoltaik-Anlagen zur Energiegewinnung beitragen könnte.

Der neu entstehende Platz und Raum durch den **Modal Split** hin zu mehr Fuß- und Radverkehr sowie dem Ausbau des ÖPNVs müsse sinnvoll für mehr Lebensqualität genutzt werden. Es müsse ein attraktives Wegenetz geschaffen werden, welches unterschiedlichen Nutzungen wie Radverkehr, E-Rollern oder Lastenrädern zugutekommt und die verschiedenen Fortbewegungsarten nicht in Konkurrenz zueinanderstehen ließe.

Ein weiteres Ziel bestehe in der **Priorisierung und dem Schutz des fußläufigen Verkehrs**. Das Ziel bezieht sich auf die Schaffung von Freiräumen für Fußgänger*innen und deren Schutz vor anderen Verkehrsteilnehmenden wie MIV oder Fahrradverkehr. Im Zuge dessen müssten auch autofreie Räume geschaffen werden. Hierbei wird moniert, dass es außerhalb der Innenstadt kaum möglich sei, autofreie Straßen zu finden. Infolgedessen seien die Gehwege der Wohnquartiere gewöhnlich durch parkende Autos versperrt.

Flächennutzung

Es wird sich eindringlich auf die **Gestaltung der in München gegebenen Freiräume** bezogen. So wird die Meinung geäußert, bereits bestehende Straßen sollten zu Fußgängerzonen umgestaltet werden, da dies zu einer Aufwertung des Viertels sowie der Steigerung der Lebensqualität führe. Explizit wird dazu die Umwandlung der Heiglhofstraße gefordert. Bezüglich der Gestaltung und Nutzung von Freiräumen wird weiter angemerkt, dass hierbei auf verschiedene Bedürfnisse und Interessen geachtet werden müsse, die nicht um die freien Flächen konkurrieren dürften. So findet sich der Hinweis, dass neben „Mischflächen“ auch Flächen ausgewiesen sein sollten, die den jeweiligen Bedürfnissen entsprächen. Besonders im nahen Bereich zum Wohnraum müssten Gelegenheiten für Senior*innen geschaffen werden, großzügige Spiel- und Bolzplätze für Kinder und Jugendliche sollten zwar auch leicht fußläufig erreichbar, aber etwas entfernter vom Wohnraum geschaffen werden. Bürgerinitiativen, die das Ziel der dauerhaften Umgestaltung des öffentlichen Raums hätten, müssten ermöglicht und gefördert werden. Im Zuge dessen seien Genehmigungshürden abzubauen und Pilotprojekte zu fördern. Demnach sollten Werkzeuge und Projekte wie Parklets, Stadterrassen oder Hochbeete im Antragsverfahren vereinfacht und als dauerhafte Einrichtungen realisierbar sein. Beispielhaft werden hierbei die Superblocks Barcelonas und Shared Spaces im Sinne von Begegnungszonen genannt.

Ein weiterer Verbesserungsvorschlag hinsichtlich der Planungen und des Stadtentwicklungsprozesses ist das frühzeitige **Einbinden von und die bessere Zusammenarbeit mit Menschen mit Behinderung**. Vor allem geh- und sehbehinderte Bürger*innen würden in den einzelnen Bauplanungen meist schon in den Vorplanungen ignoriert.

Die **Nutzung vorhandener und Schaffung neuer Flächen** durch die Stadt München solle intelligenter gesteuert werden. Beispielhaft wird hier auf die kürzlich vorgenommene Sanierung der Säbener Straße zum Perlacher Forst verwiesen. Hierbei seien breite Flächen für Gehwege versiegelt worden, obwohl es in dieser Gegend keine hochfrequente Nutzung gäbe, die dies erfordere. Die Stadt München solle Untersuchungen durchführen und festlegen, welche Straßen verkehrsberuhigt gestaltet werden könnten. Ziel müsse demnach sein, den vorhandenen Platz vom MIV auf den Menschen zu übertragen. Die Priorisierung des fußläufigen Verkehrs habe demnach den weiteren Vorteil, CO₂-Emissionen zu verringern und

trage somit darüber hinaus zum Klimaschutz bei. Als Vorbild für Grüne Achsen, gut integrierte Fahrradwege sowie eine effiziente und kostengünstige Gestaltung des ÖPNV wird in diesem Zusammenhang das französische Nizza genannt. Die bestehenden Freiräume müssten durch Verbindungswege vernetzt sein. Die Verbindungen sollten es den Einwohner*innen ermöglichen, die verschiedenen Freiräume ohne umweltschädigende Verkehrsmittel zu erreichen und dadurch benachbarte Stadtteile und Freiflächen zu vernetzen. Die Stadt München solle sich hierbei an dem Konzept der Superblocks orientieren, wodurch nachhaltig neuer grüner Lebensraum geschaffen werde, der darüber hinaus als Interaktionsort für die Einwohner*innen diene. Neubauten in München sollten dabei stilvoll gestaltet sein, damit München weiter seine Identität behalte und diese nicht durch gesichtslose Neubauten verliere.

Allerdings sei die **Fläche Münchens nicht beliebig vermehrbar**. Das Bevölkerungswachstum ständig durch die Erschließung und Umwandlung von Freiflächen zu Bauland zu steuern, sei der falsche Weg. Ziel müsse daher sein, den Zuzug in die Stadt München intelligenter zu steuern und somit die Ausweisung neuen Baulandes zu verringern. Gleiches gelte für Gewerbegebietsflächen. Am Beispiel Ottobrunn wird gefordert, auf bereits vorhandenen Flächen nachzuverdichten und in die Höhe zu erweitern, statt angrenzende grüne Flächen zu bebauen.

Ferner sollten **Dachflächen** zu „Obenparks“ verbunden werden. Nach dem Motto „Was der Natur unten an Fläche weggenommen wird, sollte obendrauf“ spricht sich ein Kommentar für die Schaffung von Dachgärten aus. Hierbei solle sich die Stadt München an dem Projekt der „City Roofwalks“ Hannovers orientieren, dessen Umsetzung sowohl in der Innenstadt als auch am Stadtrand realisiert werden könne.

Explizite **Orte und Plätze in München** sind ebenso Gegenstand des Online-Dialogs. Dabei wird darauf hingewiesen, dass bestehende Flächen ganzjährig nutzbar seien. Beispielhaft wird die Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Mariahilfplatz thematisiert. Dieser sei zwar während des Marktes am Mittwoch und Samstag sowie der Auer Dult schön, in der restlichen Zeit handele es sich bei dem Platz allerdings um eine tote Fläche. Dabei sei es erforderlich, die Aufenthaltsqualität in dieser zentralen Lage zu steigern. Da historische Karten zeigten, dass der Platz früher mit Obstbäumen bepflanzt war, wird vorgeschlagen, den Mariahilfplatz in dieser Tradition um Urban Gardening Projekte, beispielsweise mittels beweglicher Pflanztröge, zu ergänzen und umzugestalten.

Die Straßen um die LMU werden als integrative Orte geschätzt. Die Gegend biete Kulturangebote und Cafés.

Freiräume im Sinne isolierter Grünflächen hätten für die Einwohner*innen kaum Nutzen, wenn der Rest der Stadt keine integrativen Angebote böte. Um ebene zu schaffen, sollten reine Fußgängerzonen geschaffen werden, auf denen öffentliche Sitz- und Interaktionsmöglichkeiten zu Verfügung stünden.

Weitere Orte, an denen Grünflächen, auch im Kleinen, optimiert werden könnten, seien der Marienplatz, der Stachus und der Max-Joseph-Platz. Auch bezüglich laufender Bauvorhaben werden Meinungen geäußert. So wird der Bau des Hilton Hotels in der Cosimastraße kritisiert. Dabei handele es sich um eine Fläche, die sich weder bezüglich Anbindung noch Infrastruktur für ein solches Vorhaben eigne. Es findet sich der Hinweis, dass nachhaltige und zukunftsorientierte Lösungen nicht gefunden werden könnten, solange wirtschaftliche Interessen im Stadtentwicklungsprozess Vorrang hätten. Mit Spannung wird das Freiraumkonzept am Schlachthof erwartet. Hierbei bestehen der Wunsch und die Vision, niedrigschwellige und kreative Angebot auf dem Areal zu schaffen. Diese müssten einen Aufenthalt für alle, auch konsumfrei, gewährleisten können und eine Durchmischung verschiedener Nutzer*innen fördern. Vorbild für das Areal sei demnach der Yoppenplatz in Wien. Generell findet sich in den Beiträgen des Online-Dialogs die Vision, Räume und Plätze in München multifunktional und für alle nutzbar zu gestalten. Dabei sei allerdings zu beachten, dass die Einwohner*innen Münchens sich bei Gestaltung und Nutzung aktiv einbringen können sollten. Geplante „Verschönerungen“ wirkten häufig steril, schränkten Kreativität ein und gingen oft mit Gentrifizierung einher.

4.2 Handlungsfeld Mobilität



Abbildung 9: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Mobilität im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN"

In Bezug auf das Handlungsfeld Mobilität können auf Grundlage der eingegangenen Begründungen für das jeweilige Abstimmungsverhalten sowie den vorgetragenen Meinungen im Dialogformat „STEP2040 – KOMMENTIEREN“ die Themenschwerpunkte **Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV, MIV, Liefer- und Geschäftsverkehr** sowie die weiteren Querschnittsthemen **Parken, Modal Split, Anbindung des Umlandes an die Stadt, Sharing Mobility, Barrierefreiheit** und **Anreize und Verständnis schaffen** abgeleitet werden. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden den jeweiligen Schwerpunkten zugeordnet und werden im Folgenden entsprechend zusammenfassend berichtet.

Radverkehr

Als Teil des Umweltverbundes bekommt der Radverkehr in der Diskussion neben dem ÖPNV eine besonders hohe Aufmerksamkeit. Der Radverkehr wird in Teilen als Rückgrat der Verkehrswende definiert. Ein Hauptanliegen ist dabei der **Ausbau der Fahrradinfrastruktur** im Stadtgebiet und die Anbindung der Stadtteile und Umlandgemeinden mit qualitativen Routen, entlang eines durchgängigen und verzweigten Fahrradrouthenetz mit **Hauptachsen und Tangenten**. Dies müsse schneller erfolgen, beispielhaft werden hier die Planungszeiten für den Radschnellweg (kurz RSW) nach Garching kritisiert. Als Positivbeispiel für eine **gute Wegweisung** für den Radverkehr im Rahmen eines einfach strukturierten, überregionalen Routensystems werden die nationalen und regionalen Routen in der Schweiz angeführt (beispielsweise Route 1-9 Hauptrouthen ins Zentrum, 11-99 Nebenrouthen ins Zentrum, A-Z Hauptrouthen zwischen Stadtteilen). Fahrradrouthen sollten grundsätzlich breit und möglichst (baulich) **getrennt vom motorisierten Verkehr** verlaufen, um mehr Sicherheit und Sicherheitsgefühl für alle Verkehrsteilnehmende zu schaffen. Die Maße von Lastenrädern sollten bei Umbau und weiteren Ausbau der Radwege beachtet werden.

Neben der positiv zu bewertenden Verschiebung des Modal Splits im Sinne einer Verkehrswende, wird als eine Teilzielvorstellung für den Radverkehr die **Vision Zero** genannt. Mittels **angepassten Ampelschaltungen** für den Radverkehr könnten Unfälle verhindert und das Radfahren in der Stadt im Vergleich zum MIV attraktiver werden. „Erst, wenn 10-jährige und 80-jährige ohne Angst alle Wege ungefährdet zurücklegen“ könnten, dann sei die Infrastruktur auch ausreichend gut. Denkbar sei auch eine generelle Vorfahrt für Radfahrende vor dem MIV. In diesem Zusammenhang wird zudem ein flächendeckendes **Tempo 30-Limit** gefordert. Fahrradschutzstreifen werden als nicht ausreichend erachtet. Regelmäßig enge Überholmanöver im Stadtgebiet führten zu Angst bei Radfahrer*innen im Straßenverkehr. Es werden **verschiedene Wegearten in Kombination** vorgeschlagen: Hauptachsen als Radschnellwege, Nebenrouthen als beruhigte Fahrradstraßen und Wege durch Grünanlagen. Radwege sollen **möglichst durchgängig** sein und auch für E-Bikes und Lastenräder unter hoher Kapazitätsauslastung gut nutzbar sein. Für eine schnelle Anpassung und Erhöhung des Radverkehrs und der Erprobung von Routenverläufen wird auf das Konzept der Pop-Up-Radspuren verwiesen.

Es wird sehr grundsätzlich **mehr Platz für klimaneutrale Mobilität mit dem Rad** in der Stadt gefordert. Als eine mögliche Maßnahme wird die Umwidmung von gesamten Straßen Spuren für den Radverkehr ins Gespräch gebracht. Die ganzjährige Nutzbarkeit des Radwegenetz wird aufgrund der Münchener Topografie und der Klimabedingungen mehrheitlich als gut erachtet. Der STEP2040 solle hier Investitionen vorsehen und auch die Instandhaltung und ganzjährige Befahrbarkeit der Wege mitdenken. Teil dessen ist die priorisierte Räumung im Winter, die Anlegung mit nicht wassergebundenen Oberflächenmaterialien und das konsequente Abschleppen von falschparkenden Autos auf Radwegen. Es wird außerdem auf den Radentscheid München und die dort festgehaltenen Maßnahmen und Absichtserklärungen verwiesen. Dazu brauche es einen Ausbau von Fahrradschnellwegen, etwa bei großen Kreuzungen auf Stelzen und mit Teilüberdachung.

Für mehr Radmobilität müssten auch Überlegungen angestrengt und im STEP2040 festgehalten werden, wo Räder (auch Lastenräder) sicher geparkt werden können. Dies solle beim Wohnungsbau, aber auch bei der Planung des öffentlichen Raums Beachtung finden und könne mit der ÖPNV-Planung vernetzt gedacht werden, um intermodale Wegketten

innerhalb des Umweltverbundes zu ermöglichen. Trassen könnten parallel geplant und angelegt werden. Umlandpendler*innen könnten zusätzlich mittels **Park&Bike- oder Ride&Bike- Stationen** an das Radnetz angebunden werden. Auch könnten Radwege bei neuen Quartieren im angemessenen Maß und dezentrale Mikrodepots für die quartierweite Zulieferung von Waren mittels Lastenrädern verpflichtend mitgeplant werden.

Der Radverkehr in der Landeshauptstadt München müsse einen **Image-Wandel** erleben. Dafür könnten PR-Kampagnen und Informationsmaterial und ein sehr **sichtbares Radverkehrsnetz** hilfreich sein. **Radzählstationen** könnten hier einen guten Beitrag leisten, Radverkehr sichtbarer zu machen. Der Aspekt der Prägung des Verkehrsverhaltens im jungen Alter durch die Einrichtung von autofreien Schulstraßen wird zusätzlich eingebracht. Dies könne überdies auch gefährliche Situationen durch Elterntaxis verringern. Anknüpfend daran werden **sichere Radwege zu Schulen** ergänzt. Auch **Fahrradreparaturstationen** erhöhten die Attraktivität des Radverkehrs.

Fußverkehr

Der Fußverkehr ist ein ebenso zentraler Diskussionsgegenstand. Dieser müsse „höchste Priorität und mehr Lobby“ haben. Es sollten **breite und freie Gehwege** geschaffen werden, um problemloses und sicheres Bewegen von Kindern, Älteren und Fußgänger*innen zu gewährleisten. Gehwege müssten in Zukunft so konzipiert sein, dass sie den Fußverkehr attraktiver machen, beispielsweise durch die Beschattung von Gehwegen in Form von Alleen. Die Sicherheit von Fußgänger*innen sei ebenso von großer Bedeutung. Es brauche beispielsweise bauliche **Maßnahmen an Kreuzungen**, damit Unfälle durch Rechtsabbieger*innen vermieden werden. Um Konflikte und gefährliche Situationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden, müssten diese im Allgemeinen stärker voneinander getrennt werden. Eine **Trennung zwischen MIV, Rad- und Fußverkehr** könne etwa durch Büsche und Bäume, durch die Erhöhung von Wegen, der farblichen Markierung von Wegeführungen und dem Vermeiden von gemeinsamen Grünphasen erreicht werden. Generell müsse der Straßenraum dahingehend umverteilt werden, dass sich Fußgänger*innen und Radfahrer*innen seltener gegenseitig behindern. Zugleich wird bei Bestands- und Neubaugartieren auf das Potenzial von Shared Spaces hingewiesen, welche sich etwa in Österreich, als sogenannte Begegnungszonen, bewährt hätten.

ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr)

Die hohe Bedeutung des ÖPNV im Hinblick auf die Erreichung der Ziele im Handlungsfeld Mobilität wird rege diskutiert. **Mehr, besserer und bürgerorientierter ÖPNV** wird gefordert. Ziel solle sein, dass Leute möglichst früh im Umweltverbund unterwegs sind. Dafür brauche es nicht nur massive, sondern auch schnelle Anstrengungen. Der Umweltverbund solle mit Bus, Tram, U-Bahn und Schnellbahn auf der „schnellen Schiene“ weite Strecken in der „15-Minuten-Stadt“ nach dem Vorbild Paris ermöglichen. Die Systeme befänden sich jedoch an der Kapazitätsgrenze, so dass Aufholarbeit nötig sei, um den zu reduzierenden MIV auffangen zu können. Das betreffe den **Umbau, aber auch Ausbau** von neuen Strecken und Zugangspunkten. Der ÖPNV müsse schneller, bezahlbarer und zuverlässiger werden als der MIV.

Es werden diverse **Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV** vorgeschlagen. Dazu gehören etwa die Einführung eines 365-Euro-Tickets für alle, der Netzausbau (vor

allem in Randlagen), attraktive On-Demand-Angebote, die sich damit verknüpfen lassen, bessere Nachtverbindungen, eine maximale Gehzeit von 15 Minuten bis zur nächsten ÖPNV-Verbindung, eine Verkürzung des 10-Minuten-Taktes, mehr Sicherheitspersonal, die Verpflichtung von Unternehmen zur Bereitstellung von Jobtickets, die Verknüpfung des MVV-Tickets (MVV: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund) mit einer City-Maut für Autos, die Vereinfachung der Fahrradmitnahme sowie die rechtzeitige Anbindung von Neubaugebieten vor Einzug der ersten Bewohner*innen. Weiterhin brauche es wesentlich mehr Quer- und Ringverbindungen und eine damit einhergehende Unabhängigkeit von bestehenden Hubs (beispielsweise dem Marienplatz oder dem Stachus). Zudem sollten **weniger störanfällige Fahrzeuge** eingesetzt werden (vor allem in U-Bahnen).

Im Kontext des ÖPNV müsse man „Superblocks weiter denken und urbane Systemfunktionen mit Begeisterungsfaktoren schaffen“. Neben „Mobilitäts-Stationen“ der „Modellstadt 2030“ brauche es „Quartiers-Bahnhöfe“ für den **direkten Zugang ins Schnellbahn-Netz**. Des Weiteren wird die **Bedeutung eines barrierefreien ÖPNV** unterstrichen. Es brauche ausnahmslos an allen Einstiegs- und Ausstiegspunkten – sowohl im Zentrum als auch im Umland – die Möglichkeit der Nutzung für alle Menschen. Akustische Signale für Menschen mit Behinderung, blindenfreundliche und breite Wege, Türen für Menschen im E-Rollstuhl sowie Aufzüge an jeder Station seien für ein barrierefreien ÖPNV wichtig.

Neben diesen übergreifenden Rückmeldungen wird auch **direkt auf einzelne ÖPNV-Elemente und Fortbewegungsmittel** eingegangen, welche im Folgenden jeweils zusammenfassend dargestellt werden:

Flächennutzung

Neue U-/S-/Trambahnen, Zugtrassen oder Radschnellwege seien naturverträglich zu planen. Statt Wald zu roden, seien die Flächen zu nutzen, auf denen bisher Autos unterwegs sind. Der Umweltverbund gehöre ans Tageslicht, während Autos und Güter in Tunnel überführt werden sollten. Als Entlastung für die Mobilitätssituation insgesamt wird vorgeschlagen, die bestehenden U-/S-Bahntunnel während personenverkehrsfreier Nachtzeiten für Waren- und Pakettransporte sowie für den Abtransport von verdichteten "Wertstoffen" respektive Abfall in Containern zu nutzen, um die Belastung der oberirdischen Verkehrswege zu reduzieren.

Von Auto auf ÖPNV

Spätestens am Autobahnring solle der Autoverkehr abgefangen und in stadtverträgliche Mobilität in Form von ÖPNV und Radverkehr umgeleitet werden. Dazu brauche es große Parkhäuser, Leihfahrzeuge zum Wechsel zwischen innerstädtisch und außerstädtischen Bereichen, Park&Ride, Park&Bike und die Umsteigmöglichkeit auf die S-Bahn. Das Modell Park&Ride wird jedoch auch kritisiert und dabei als „Irrweg einer autogerechten Siedlungspolitik“ bezeichnet, da es Autos statt den Umweltverbund fördere.

S-Bahn

Die S-Bahn sei auszubauen. Dafür sei mit der Deutschen Bahn zu sprechen. Für die Verkehrswende brauche es ein besseres Angebot und höhere Qualität. Eine polyzentrische, dicht getaktete, eng vernetzte, betriebsstabile und digitale Infrastruktur mit neuen Fahrzeugen innerhalb der Stadtgrenzen aber auch in der gesamten Metropolregion sei anzuraten. Die Neuverteilung der Trassen des Güterzugverkehrs zugunsten der S-Bahn auf dem

Eisenbahnsüd- und -nordring um einen S-Bahn-Vollring wird befürwortet. Es benötige Subnetzknotten mit Quartiersbahnhöfen oder Umsteige-Hubs in jeder Himmelsrichtung am S-Bahn-Ring. Des Weiteren könne die Attraktivität des S-Bahn-Netzes etwa durch einen 10-Minuten-Takt außerhalb der Stammstrecke, einen zweigleisigen Ausbau auf allen Außenästen, genügend Platz zur Fahrradmitnahme sowie der Prüfung und gegebenenfalls Einführung von doppelstöckigen S-Bahnen gefördert werden. Außerdem fehle es im S-Bahn-Netz an barrierefreien Bahnhöfen, so dass es zu nicht akzeptablen Beeinträchtigungen für Menschen mit einem Rollstuhl komme.

In Bezug auf Güterzüge wird außerdem darauf hingewiesen, dass diese in Tunnel gehörten. Als Negativbeispiel wird der Güterzug-Nordring genannt. Maß- und Funktionskonzepte müssten systematisch übertragen werden.

Weiterhin brauche es für München und die Region zuverlässige Express-Züge. Dazu gehörten neue ET43X-Triebzüge im München-spezifischen Design und zweigleisige S-Bahn-Trassen auf allen Außenästen. „Der Nikolaus-Express 24/7/365“ könne als Ring-S-Bahn fahren gelassen werden und in jeder Himmelsrichtung ein Subnetzknotten als Umsteige-Hub geschaffen werden. Schließlich könne auch eine Verdichtung und Vertaktung auf den Gleisen der Deutschen Bahn-Netze mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik zu einer Verbesserung führen.

U-Bahn

Die U-Bahn sei kaputtgespart worden und Fehlinvestitionen seien erkennbar. Das zeige sich an den Störungen an der Strecke und den Zügen. Die Bahnsteige und der Innenraum seien zu eng und überfüllt. Geplante Verlängerungen machten die U-Bahn nur noch voller. Da U-Bahn-Planungen mitunter 10 bis 15 Jahre lang dauern und teuer seien, wären neue U-Bahnen nur in Einzelfällen zu bauen. Angeregt werden auch ein höherer Takt sowie Querverbindungen/Ringbahnen. Es wird angemerkt, dass bei den kurzen U-Bahn-Fahrten eine einfachere Ausstattung des Innenraums der Züge ausreiche. Als Beispiel wird Hongkong mit einer durchgehenden Sitzbank an einer Seite aus Stahl genannt. Das schaffe Platz und beugt Vandalismus vor. Weiterhin seien die Umstiege in größeren U-Bahn-Haltestellen zu zeitaufwändig und die Wege zu lang. Es brauche eine Ring-U-Bahn-Linie. Zudem sollte die U5 Otobrunner TUM-Weltraumcampus (TUM: Technische Universität München) erweitert werden. Generell solle der Campus an den Münchner U-Bahn-Ring angebunden werden. Darüber hinaus seien als Alternative zur U-Bahn begrünbare und verkehrskapazitätserweiterbare Monorail respektive Shinkansen-Lösungen (siehe Tokio) langfristig preiswerter und statisch sicherer und stabiler.

Tram

Die Tram habe ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Sie sei dadurch eine wesentliche Stütze für die Verkehrswende. Es brauche dafür jedoch eine Modernisierung mit breiteren und längeren Fahrzeugen. Die Planungen und Realisierungen in diesem Kontext müssten beschleunigt werden. Als Negativbeispiel wird die Westtangente genannt. Konkret werden zwei Vorschläge zum Aus- und Umbau der Tram gemacht. Zum einen könne der Mittlere Ring in den Untergrund verlegt werden, damit die Tram an der Oberfläche einen Express-Tram-Ring bilden könne. Alternativ könnten die bestehenden Tunnel für die Tram genutzt werden. Ein anderer Vorschlag bezieht sich auf die Tramtangente Südost. Die bereits geplanten neuen Tramlinien nach Neuperlach, Trudering und Riem wären durch eine Tramtangente

verbunden. Dadurch könne der starke Verkehr Trudering-Riem und Trudering-Neuperlach reduziert werden.

Bus

Der Bus wird wegen seiner Flexibilität als Ausweichsystem beim Ausfall von Zügen gesehen. Busse bildeten ein kurzfristiges Mittel zu Verbesserung der Verkehrssituation. Weitere Vorschläge sind Expressbuslinien, die nicht unter 300 Metern Entfernung halten. Als Pilotprojekt könnten selbstfahrende Elektro-Shuttlebusse auf separaten Fahrspuren eingesetzt werden. Hierbei wird auf die Städte Bad Birnbach, Karlsruhe und Hamburg verwiesen. Zugleich wird kritisiert, dass Busse für längere Strecken zu langsam seien und daher Expressbusse oder Trams auszubauen seien.

Seilbahn

Für die Verbindung der S- und U-Bahnstationen Freiham, Freiham-Mitte-Aubing, Lochhausen bis nach Karlsfeld sowie gegebenenfalls dem Abzweig Moosach wird eine Seilbahn-Lösung angeregt. Die Seilbahn am Frankfurter Ring sei untersucht worden und wegen Kosten, Geschwindigkeit und Kapazität durchgefallen. Der bestehende Umweltverbund sei gut ausgestattet. Dem wird entgegnet, dass Seilbahnen zu teuer und zu empfindlich und gefährlich bei extremem Unwetter, Starkregen und Überflutungen seien.

MIV (motorisierter Individualverkehr)

Um eine Klimakatastrophe zu verhindern, brauche es drastische Maßnahmen. Der bisher privilegierte MIV sei zu reduzieren. Die definierten Ziele werden begrüßt, von ihrer Erreichung sei man jedoch noch weit entfernt. Es brauche mehr Mut sowie damit einhergehende schnellere und weitere Maßnahmen. Die bisherigen Planungen förderten Autoverkehr und werden dem geplanten Modal Split nicht gerecht. Bei Neubauplanungen werde der MIV weiterhin standardmäßig als primärer Verkehrsträger vorgesehen. Ein zentrales Problem sei auch der private Autobesitz. Dieser sei in der Stadt für viele Menschen gar nicht nötig. Die Kommunalpolitik brauche mehr Mut, das zu kommunizieren. Zugleich wird angemerkt, dass das Auto die Freiheiten schafft, selbst zu entscheiden, wann und mit wem gefahren werde.

Es wird gefordert, **Autostraßentunnel nicht weiter zu verfolgen**. Sie reduzierten keinen Autoverkehr. Es wird dabei auch die Umwandlung der bestehenden Tunnel für nachhaltige Mobilität oder auch für Jugendkultur, Künstler*innen oder Sport vorgeschlagen. Zugleich wird dagegen eine Untertunnelung des gesamten Mittleren Rings inklusive Ringschluss mit mindestens drei Spuren pro Richtung als mögliche Überlegung eingebracht. Tunnel seien in Hinsicht auf den dadurch erweiterten Raum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie für Grünflächen zu begrüßen. Weiterhin wird erwidert, dass Tunnel zu teuer seien.

Statt der **Autobahnabfahrt** Schleißheimer Straße solle es ein Parkhaus oberhalb des Bundesautobahn-Kreuzes geben, mit direktem Anschluss an die S-Bahn. Die Verlängerung der Schleißheimer Straße würde auch als Tunnel große Umweltschäden verursachen. Es wird betont, dass weder zusätzliche Fahrspuren noch Autobahnverlängerungen (Ausbau A99), sondern ein Rückbau des MIV angesagt seien. Diese Maßnahmen förderten den MIV fälschlicherweise. Es wird in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit gesehen, Fahrbahnen zugunsten anderer Verkehrsmittel zurückzubauen. Die Entlastung sei jedoch kurzfristig – mittelfristig würden neue Autos angezogen. Insgesamt brauche es einen stärkeren ÖPNV-

Ausbau, um den MIV zu verringern. Carpooling und die Integration in eine Mobilitäts-App werden als Lösungen angebracht.

Der MIV solle spätestens am Autobahnring durch Park&Ride und Park&Bike abgefangen werden. Eine reine Stellplatzreduzierung in den Quartieren reiche nicht. Die Superblocks seien weiter zu denken und die **Verkehrsführung anzupassen**. Der Verkehr solle langsamer, aber flüssiger, und damit sicherer und energieeffizienter werden. Dazu dienen Kreisverkehre und Einbahnstraßen-Regelungen. Nach dem Vorbild Amsterdams müsse neben Ausnahmen für Anwohner*innen auch die Innenstadt KFZ- und emissionsfrei werden. Das Konzept der Shared Spaces wird angeregt. Es wird auf die Notwendigkeit von Lösungen für Menschen mit Gehbehinderung beim Wegfall von MIV aufmerksam gemacht. Es werden Elektro-Roller mit Sitz auf Radwegen vorgeschlagen. Diese Konzepte sollen nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in Zentren außerhalb des Mittleren Ringes aufgegriffen werden.

Als konkrete Maßnahme zur Reduktion des MIV wird zentral eine **City-Maut** diskutiert und befürwortet. Das Beispiel London zeige, wie der Autoverkehr so deutlich reduziert werden könne. Die Höhe der Maut solle an den internalisierten Kosten für Umwelt, Gesundheit und Infrastruktur gemessen werden. Konkret werden Verschmutzungs- und Gewichtskomponenten vorgeschlagen. Auch Elektrofahrzeuge gehörten inbegriffen. Alternativ könne sich die City-Maut an einer Tageskarte für das Gesamtnetz des MVV orientieren. Die Mehreinnahmen sollten in einen sozialverträglichen ÖPNV und die Radinfrastruktur fließen. Außerdem wird ein zeitnahes Umsetzungskonzept vorgeschlagen, das die City-Maut direkt an das Ticketsystem des MVV koppelt. Jede*r, der*die mit seinem Auto in die Stadt fahren möchte, müsste dann ein MVV-Ticket dafür lösen. Das Konzept müsste weiter ausgearbeitet werden, aber Vorteile wie die vorhandene Infrastruktur seien deutlich. Auf der anderen Seite wird die City-Maut aufgrund des unzuverlässigen ÖPNV abgelehnt.

Für den verbleibenden MIV werden skalierte **Geschwindigkeitsbegrenzungen** (Tempo 30 auf allen Nicht-Ausfallstraßen, Tempo 50/60 auf dem Mittleren Ring und Ausfallstraßen, Tempo 130 auf Autobahnen) vorgeschlagen. Verlangsamungen erhöhten die Sicherheit und reduzierten die Emissionen. Insbesondere Tempo 30 wird stark betont, in der Innenstadt aber teils auch stadtweit. Tempolimits verringerten auch den zeitlichen Vorteil gegenüber dem Umweltverbund. Ein gutes Beispiel sei Brüssel.

Auf der einen Seite wird gefordert, die **Elektroladeinfrastruktur** in der Landeshauptstadt München zu fördern. Auf der anderen Seite wird die Forderung nach E-Autos kritisch gesehen. Es gebe kein Konzept, um den Energieverbrauch in dieser Dimension nachhaltig zu substituieren. E-Autos benötigten genauso viel Raum im fließenden wie ruhendem Verkehr. Sie seien nicht umweltfreundlicher.

Es wird vorgeschlagen, den **MIV zugunsten von Radwegen einzuschränken**. Städte wie Kopenhagen und Utrecht zeigten, dass der MIV konsequent auf den bestmöglichen Verbindungsstraßen Raum zugunsten des Radverkehrs abgeben müsse. Zugleich sei zu bedenken, dass für manche Menschen das Auto weiterhin nötig und in anderen Fällen auch sinnvoll sein kann. Daher sei die Devise eher „lieber autoarm als autolos“.

Zur **Reduzierung des MIV und möglichen Maßnahmen** wird kontrovers diskutiert. Auf der einen Seite soll Pkws und Lkws mit Verbrennungsmotoren sowie SUVs die Einfahrt in die

Stadt verwehrt werden. Außerdem müssten die tatsächlichen Kosten des MIV den Nutzer*innen aufgelastet werden und klimaschädliche Subventionen, wie etwa die Pendler*innenpauschale, der Dieselvorteil oder die Dienstwagenregelung wegfallen. Selbst der Lieferverkehr könne teils auf Lastenräder verlagert werden. Auf der anderen Seite wird argumentiert, dass gänzliche Verbote nur zu Widerstand und Ablehnung führten. Die, die auf ihr Auto nicht verzichten können und wollen, sollten weitestgehend die Möglichkeit zur Nutzung haben. Aber der MIV müsse in viel mehr Bereichen untergeordnet und schlechter gestellt sein, damit die Menschen den Umstieg auf nachhaltigere Mobilitätsformen bevorzugen. Viele Fahrten ließen sich nicht anders bewerkstelligen, für manch eine*n sei eine andere Fortbewegungsart nicht zumutbar. Dennoch seien Kurzstrecken sowie Bequemlichkeits- und Spazierfahrten nicht zu befürworten und sollten so nachteilig gestaltet werden, dass sie unterlassen werden.

Liefer- und Geschäftsverkehr

Zum Thema Lieferverkehr und Geschäftsverkehr wurde angemerkt, dass Logistikkonzepte von der Schiene zur Haustür fehlen. Es benötige ein gutes **ganzheitliches Konzept** für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr, das insbesondere auf die Frage eingehe, wie etwa Handwerker in die Innenstadt kommen. Mobilitätshubs, lieferdienstübergreifende Paketstationen oder Auslieferungen im Quartier könnten Teil der Lösung sein. Dabei brauche es genug **Raum für Umschlagplätze** für Lieferdienste, damit diese dann die letzte Meile etwa emissionsarm mit Lastenrädern zurücklegen können. Wichtig sei zudem die **strikte Verfügbarkeit von Lieferzonen**, die es auch extra auszuweisen gelte. Sie seien mit deutlich sichtbaren Kennzeichen auf der Parkfläche an allen neuralgischen Stellen zu installieren. Diese Flächen könnten auch für Menschen mit Behinderung genutzt werden ("Park&Kiss"). Damit die Lieferzonen gefunden werden, bräuchte es eine **offensive Kommunikation an alle Gewerbetreibenden**. In Bezug auf das temporäre Stehen von Lieferfahrzeugen könnten Ultrakurzzeit-Halteplätze zusätzlich helfen, damit Fuß- und Radwege freigehalten werden. Lieferwägen hielten derzeit fast ausnahmslos auf diesen Wegen und gefährdeten deren Nutzer*innen. Zu Stoßzeiten sei die Situation besonders chaotisch, so dass etwa Menschen mit Kinderwägen behindert würden. Zugleich werden eigene **kostenpflichtige Haltezonen** für Liefer- und Geschäftsfahrzeuge vorgeschlagen, um auch für den Lieferverkehr **Anreize für alternative Fortbewegungsmittel** zu schaffen.

Parken

Zum Thema Parken sind viele Maßnahmenvorschläge eingegangen. Im Allgemeinen wurde angemerkt, dass die Herausforderung mit Gehwegparkenden ernster genommen und Delikte strenger geahndet werden müssten, wobei dies nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den äußeren Stadtbezirken passieren müsse. Dazu werden diverse **Maßnahmen gegen Falschparken** vorgeschlagen, wie etwa ein elektronisches System, worüber Bürger*innen Fotos von Falschparkenden hochladen und an das Ordnungsamt weitergeben könnten, höhere Strafe, „einer Beteiligung von fünf Prozent an den Bezirksausschuss des durch das Falschparken geschädigten Viertels“, in jenen Fällen, in denen es durch Anwohner*innen angezeigt wird, strengere Kontrollen und Überwachung sowie der Einsatz von physischen Barrieren zur Vermeidung von Parkverstößen. Auch eine digitale Parkraumüberwachung mit Scancars könne Abhilfe schaffen.

Ein Umsteuern hinsichtlich der Parkplatzsituation in der Innenstadt wird im Sinne der Ziele des STEP2040 rege diskutiert. Parkmöglichkeiten in der Innenstadt müssten begrenzt werden oder Parklizenzgebiete im gesamten Stadtgebiet eingeführt werden. Parkhäuser sollten stärker genutzt werden und Parkplätze weichen. Wegfallende Parkplätze könnten zu mehr Freiräumen und Erholungsflächen für Bürger*innen umfunktioniert werden. Als Beispiel wird der Bunzlauer Platz und die Bunzlauer Straße in Moosach genannt. In der Nähe seien 3 Parkhäuser vorhanden (Moosacher Meile, Aldi und P&R Memminger Platz), weshalb die vorhandenen Parkplätze entfallen könnten. Wenn der öffentliche Parkraum jährlich um einen bestimmten Prozentsatz reduziert werden würde, würde der MIV schrittweise zurückgedrängt werden können. Neben dem Wegfall von Parkplätzen wird auch eine notwendige Erhöhung von Parkgebühren angebracht. Andererseits werden zugleich mehr kostenlose Parkplätze und genug Parkplätze für Handwerker*innen und Menschen mit Behinderung gefordert. Insbesondere Parkplätze und Parkhäuser von Supermärkten sollten für die Allgemeinheit rund um die Uhr in der ganzen Woche geöffnet werden.

Des Weiteren brauche es mehr **Park&Ride-Parkplätze** und Parkmöglichkeiten, die gut an das ÖPNV-Netz angebunden sind, damit der MIV und Lieferverkehr möglichst am Autobahnring abgefangen werden könne. Parkhäuser könnten dann Leihfahrzeuge aufnehmen.

Darüber hinaus werden Anwohner*innenparkausweise überall in München und den Wohnvierteln gefordert, wobei sich diese preislich an der Miete eines vergleichbaren Miet-Stellplatzes orientieren sollten. Beim **Anwohner*innenparken** solle die Umsetzung höhere Gebühren auf Landesebene eingefordert werden. Die Anwohner*innenparkausweise in Parklizenzgebieten sollten die tatsächlichen Kosten widerspiegeln, einen privaten Pkw dauerhaft auf öffentlichem Raum zu parken.

Modal Split

Die Aufteilung der verschiedenen Verkehrsträger (Modal Split) wird ebenso diskutiert. Es wird deutlich gemacht, dass der ÖPNV Priorität vor dem MIV haben solle. Auch der **Rad- und Fußverkehr müsse im Gegensatz zum Autoverkehr bevorzugt werden**. Das Ziel müsse sein, den Modal Split auf „**mindestens 80 Prozent für ÖPNV, Rad- & Fußverkehr**“ zu erreichen. Zugleich wird angeführt, dass der Radverkehr zwar genauso wichtig wie der ÖPNV sei, ersteres jedoch mehr Nachholbedarf habe. Deshalb sei der Ausbau des Radnetzes dem ÖPNV im Zweifelsfall vorzuziehen. Dass das Mobilitätsreferat die Notwendigkeit einer Verkehrswende erkannt habe, sei an seinen Modal Split-Zielen zu erkennen. Es brauche aber bereits **vor der Durchführung von Baumaßnahmen, also bei den Planungen einen Fokus auf die Statistik**, wie viel Raum auf den fließenden und ruhenden MIV, den ÖPNV, und den Rad- und Fußverkehr entfällt. Das schaffe frühzeitig Transparenz darüber, wie sich die Raumaufteilung zu den Zielen verhalte.

Anbindung des Umlandes an die Stadt

Es wird deutlich gemacht, dass das Umland wesentlich besser angebunden sein sollte. Gerade bei den Planungen in den Randbezirken benötige es mehr ÖPNV-Angebote, bessere Absprachen unter den Gemeinden und mit der Stadt sowie eine integrierte Verkehrsplanung für den Großraum München. Stadt-Umland-Bahnen sollen nach einer langen Zeit des bestehenden Bedarfs geplant und umgesetzt werden. Es wird bedauert, dass das Konzept einer Stadt-Umland-Bahn nie angegangen wurde. Vor allem die Stadtviertel außerhalb des

Mittleren Rings benötigten eine bessere Anbindung mit einem schnellen und sicheren ÖPNV und Radnetz. Als ein Beispiel für ein nicht genügend angebundenes Stadtviertel wird Waldtrudering-Haar genannt. Neben dem Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastruktur brauche es schließlich auch eine Sicherstellung an Angeboten unmittelbar vor Ort (Bäcker, Supermarkt etc.), um dem MIV den Nutzen zu entziehen. Dazu sollte auch eine Stärkung des Rad- und Fußverkehrs im Quartier erfolgen.

Sharing Mobility

In Bezug auf das Querschnittsthema Shared Mobility werden konkrete Vorschläge geäußert. So werden etwa klar erkennbare Bereiche für die Abstellung von E-Scooter gefordert. Carsharing-Stationen mit 2 bis 3 Parkplätzen sollten genauso regelmäßig über die Stadt verteilt sein wie Bushaltestellen. Außerdem solle Carpooling gefördert werden, etwa durch die Integration in eine Mobilitäts-App mit entsprechender Vergütung als Anreiz. Es fehle außerdem an punktuellen Ausleihmöglichkeiten von Elektroautos. Carsharing-Anbieter*innen sollten mit festen Standplätzen gefördert werden und bei Neubaugebieten sollen Carsharing-Standplätze fest vorgesehen sein. Dies sei potenziell auch in Tiefgaragen von Wohnanlagen möglich. Es bräuchte außerdem mehr Car- und Bikesharing-Angebote am Stadtrand.

Barrierefreiheit

Im Bereich Barrierefreiheit wird Verbesserungsbedarf angemeldet. So brauche es etwa mehr Parkplätze für Menschen mit Behinderungen, ÖPNV-Zugänge mit Aufzügen, Einfahrberechtigungen für Fahrräder von Behinderten in Fußgängerzonen und auf Friedhöfen, die Möglichkeit der Mitnahme von zugelassenen Elektro-Mobilen in Bussen, „Leihräder mit tiefem Einstieg“ und die Zulassung von Elektro-Rollern mit Sitz (2-, 3-, oder 4-Räder) und einer Geschwindigkeit von 6 bis 15 km/h für Radwege. Bei Parkplatzgebühren oder zu bezahlenden Anwohner*innentickets sollten Menschen mit Behinderung ausgenommen werden.

Anreize und Verständnis schaffen

Es sei wichtig, Anreize für die Nutzung von alternativer Mobilität zu schaffen. So müssten Neubauviertel zum Einzug der ersten Bewohner*innen durch ÖPNV und Radwege erschlossen sein. Ziel müsse es sein, parallel zur Entwicklung der Infrastruktur die Bevölkerung auf den Wandel vorzubereiten. Dazu gehöre, bereits bei der Projektplanung Dialoge mit Anwohner*innen durchzuführen, um die Verträglichkeit mit alternativen Mobilitätskonzepten frühzeitig sicherzustellen. Dazu könnten besondere Angebote geschaffen werden, beispielsweise durch temporär besonders günstige Car-Sharing-Angebote, einen günstigen Verleih von Lastenrädern, Angebote für Radfahr-Schulen oder Seminare mit dem Titel "Wie komme ich im MVV-Dschungel zurecht?". Das alles solle von lokalen Gruppen mit persönlichen Ansprechpartner*innen begleitet werden, damit auch ältere Bevölkerungsgruppen genügend Anleitung finden. München dürfe ruhig progressiver vorgehen und Radwege iterativ gestalten, etwa durch eine frühzeitige Kennzeichnung und temporäre Abtrennungen, um im Anschluss die Infrastruktur umzubauen. Wenn das Auto zur teureren Alternative würde, würden vielleicht mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen. Um die Transformation jedoch sozial verträglicher zu gestalten, brauche es vielmehr **einen ÖPNV, der nicht nur günstiger, sondern auch schneller als der MIV ist**. Darauf könne unter anderem durch Fahrzeitverkürzungen, mehr Freiraum und weniger Parkplätze im öffentlichen Raum oder Tempo-30-Zonen hingearbeitet werden. Auch Quartiersgaragen und Zirkulationspläne werden als

mögliche Zugangshürden und damit als Faktoren zur Reduzierung der MIV-Attraktivität angebracht.

Weiteres

Neben den identifizierten Themenschwerpunkten werden auch übergreifend Rückmeldungen gegeben. So wird deutlich, dass **alle angegebenen Ziele im Handlungsfeld Mobilität wichtig seien**. Entscheidend sei eine Priorisierung hinsichtlich Wirksamkeit, Verkehrsleistung und Kosten-Nutzen-Verhältnis. Eine rundum gelungene Stadtentwicklung habe sowohl für ein **gut ausgebautes ÖPNV-Netz, für sichere, breite und durchgehende Radwege als auch für die Reduzierung des MIVs** zu sorgen. Die Stadt als Ganzes müsse auf platzsparende und klimafreundliche Mobilität setzen. Der Umbau dahingehend gehe zwar nicht von heute auf morgen, hätte aber bereits vor mindestens zehn Jahren beginnen müssen. Daher solle jede*r Einzelne bei täglichen Wegen überdenken, ob es nötig sei, das Auto zu nutzen. Das komme auch jenen zugute, die aus logistischen Gründen auf das Auto angewiesen sind. Dazu brauche es weniger Verbote und mehr Anreize. Der Satz „Der Besetzungsgrad von ein- und auspendelnden Autos kann erhöht werden, indem die Busspuren von Fahrzeugen mit mehreren Insassen mitbenutzt werden dürfen“ wird in Frage gestellt, da so Busse zukünftig keine freie Fahrt mehr hätten und es zu Fahrtzeitverlängerungen kommen könnte. Dies sei weniger eine Förderung des ÖPNV, als vielmehr eine des MIV.

In einem anderen Zusammenhang wird explizit auf **die Rolle der Isar** eingegangen, die ein „nutzbringendes und wichtiges Naturgut“ sei, dessen Umgehung im Alltag jedoch aufgrund fehlender schneller Verbindungen viel Zeit koste. In Bezug auf die „**BMW-Autobahn mit Tunnel**“ solle der ÖPNV für die Beschäftigten besser ausgebaut werden und BMW auf eine Konversion gedrängt werden. Außerdem würden die Mobilitäts-Stationen der "Modellstadt 2030" „nicht weit genug“ gehen. Erst die Quartiers-Bahnhöfe schafften den direkten Zugang in das Schnellbahn-Netz und erleichterten die Erreichbarkeit von Umsteige-Hubs an den Subnetz-Knoten und den Einstieg in den Deutschland-Takt auf den europäischen Magistralen.

4.3 Handlungsfeld Quartiere

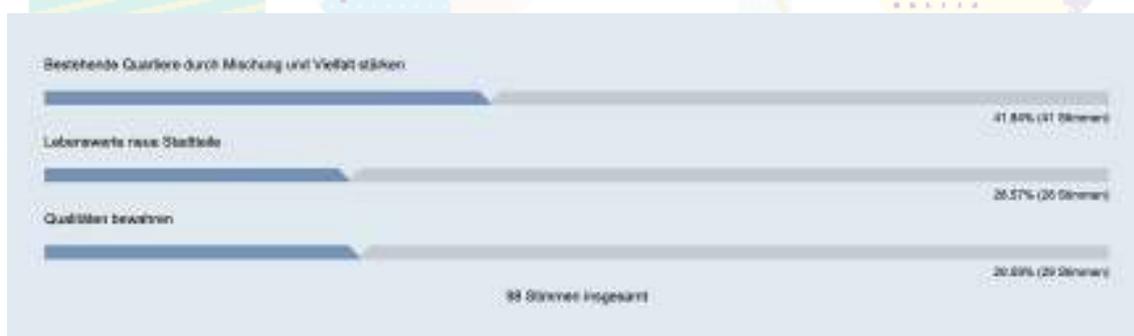


Abbildung 10: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Quartiere im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN"

In Bezug auf das Handlungsfeld Quartiere können auf Grundlage der eingegangenen Begründungen für das jeweilige Abstimmungsverhalten sowie den vorgetragenen Meinungen im Dialogformat „STEP2040 – KOMMENTIEREN“ die Themenschwerpunkte **Gemischtes München, Nachverdichtung und Neubau, Bezahlbarer Wohnraum, Architektur und**

Baustil, Grüne und autofreie Quartiere, Anbindung und Erreichbarkeit öffentlicher Quartiere sowie **Rückmeldungen zu bestimmten Vierteln** abgeleitet werden. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden den jeweiligen Schwerpunkten zugeordnet und werden im Folgenden entsprechend zusammenfassend berichtet.

Gemischtes München

Zum Thema Gemischtes München sind diverse Rückmeldungen eingegangen. Einerseits wird sich für gemischte Quartiere ausgesprochen. Es benötige **Wohnungsangebote für alle Bevölkerungsgruppen**. Nur so sei eine soziale Mischung in den Quartieren möglich. Interaktion führe zu besserem Miteinander und höherer Sicherheit, wie erfolgreiche Leuchtturmprojekte mit freiwilliger Umsiedlung zeigten. Mieter*innen müssten im Bestand mit Hilfe von Werkzeugen wie Erhaltungssatzungen, Vorkaufsrecht und Abwendungserklärungen gestärkt werden. Zusätzlich müsse Vielfalt in Quartieren durch infrastrukturelle Angebote wie Kindergärten und Tafeln und darüber hinaus unterstützt werden. Andererseits findet sich die Meinung, soziale Vielfalt führe zu zusätzlichen Spannungen und der Gefahr der Ghettobildung. Als Negativbeispiele werden hierbei die Sozialwohnungen der GWG und GEWOFAG in Freiam, direkt am „sozialen Brennpunkt Neuaubing West“, genannt. In vielen Gegenden könne allerdings aufgrund sozialer und sozioökonomischer Homogenität nicht von Vielfalt oder Mischung gesprochen werden, hier sei ein Gemischtes München nicht erfahrbar.

Aus den eingegangenen Beiträgen gehen auch einige Ideen zu diesem Thema hervor. So solle in München das **Einheimischenmodell** eingeführt werden. Bei der Wohnungsvergabe sollten Münchner*innen Vorrang vor Zugezogenen haben. Außerdem könne das Mehr-Generationen-Wohnen gefördert werden. Jedoch sollten gemischte Quartiere nicht nur auf die Menschen bezogen werden. **Eine Mischung solle auch im Sinne von Architektur und Nutzung** verstanden werden, dabei gehe es auch um Themen wie Gewerbe und Handwerk, Wohnen und Aufenthalt. Es sei wichtig, auch Gewerbe in den Vierteln zu halten beziehungsweise wieder anzusiedeln. So könnten Wege und die damit verbundenen Umweltbelastungen für handwerkliche Leistungen reduziert werden. In den Quartieren bevorzuge man kleinere Spezialitätengeschäfte gegenüber Supermärkten. Es brauche in neuen Quartieren Orte des Austausches, Aufenthaltsräume, Spielräume und Grün. Bei Neubauprojekten solle darauf geachtet werden, dass sich auch kleinere Geschäfte (Gemüseladen, Fischladen, Schreibwarenladen, etc.) und nicht nur große Supermarktketten ansiedeln können.

Nachverdichtung und Neubau

Es wird kritisch angemerkt, dass Nachverdichtung weder zu Wohnqualität noch zum Erhalt des Charakters der Quartiere beiträgt, sondern zu Konflikten der zu dicht aufeinander wohnenden Menschen führe. Platzmangel fördere Aggressivität und Gewalt und mache München als Wohnort unattraktiv. Enge und Menschendichte förderten Bewegungsmangel und die Verbreitung ansteckender Krankheiten und sei folglich im Sinne von „Public Health“ kontraproduktiv. Als weiterer negativer Aspekt bei der Verdichtung von München wird das Thema Lärm benannt, was ungesund sei. Je dichter München besiedelt wird, desto mehr müsse auf Lärm-Minimierung geachtet werden, insbesondere beim Verkehr und in den Nachbarschaften. Hier brauche es neue gesetzliche Regelungen. Die Kriterien für **Lärm- und Emissionsschutz** dürften sich nicht an den Mindestanforderungen orientieren, sondern müssten deutlich überschritten werden.

Es wird hinterfragt, ob es mittelfristig so viel mehr Wohnraum benötige, oder, ob es nicht bald eine Stadtflucht geben wird. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass es bei einer prognostizierten nicht wachsenden Bevölkerung ausreichen würde, den bestehenden Wohnraum nur punktuell zu erweitern und altersgerechter auszugestalten. Die Aussage im STEP2040 „München wächst“ würde nicht belegt werden. Freiluftschnesen dürften nicht als Nachverdichtungspotenzial betrachtet werden. Es solle zu **keinen weiteren Flächenversiegelung** mehr kommen. Stattdessen müssten weitere Entwicklung nur noch auf bereits versiegelten Gebieten durch Umnutzung, zum Beispiel von Gewerbe zu Wohnen entstehen. Es wird angemerkt, dass zukünftig Büroflächen (durch verstärktes Homeoffice) in Stadt und Umland frei werden und man diese Flächen für Um- oder Mischnutzung andenken könne. Dadurch könne man auch eine der Lebensqualität abträgliche Nachverdichtung in vielen Stadtvierteln vermeiden. In der Stadtentwicklungsplanung seien wenige derartige Gebiete schon ausgewiesen, aber es scheine noch lange nicht die realen Möglichkeiten abzubilden. Man könne Wohnraum also noch stärker aus vorhandenen Gebäuden gewinnen. Jedoch brauche es für mobiles Arbeiten in den Wohnungen Platz für Büros. Als Beispielkonzept wird hier das „Unperfekthaus“ genannt.

Bei Neubauprojekten solle geprüft werden, ob nicht bei der Baugenehmigung, im städtebaulichen Vertrag oder bei der Erstellung des Bebauungsplans noch **konkretere und weitreichendere Vorgaben** gemacht werden können, um die Aufenthaltsqualität für Anwohner*innen und Passant*innen und die Artenvielfalt zu steigern. Bei Investorenprojekten zeige sich, dass die Begrünung der Außenanlagen oft sehr einfallslos und pflegeleicht gestaltet werde. Eine maßvolle Nachverdichtung dürfe sich nicht an der Anzahl von gewünschten oder möglichen Wohnungen messen, sondern müsse die Wohnqualität und den Charakter der Quartiere erhalten und verbessern. Die Quartierserweiterung durch Neubebauung brauche neue, zukunftsorientierte Konzepte. Klimaneutralität, soziale Mischung und Wohnqualität mit viel Grün- und Erholungsflächen seien gefragt. Außerdem wird sich gegen eine Enteignung von Landwirt*innen und den Neubau von neuen Stadtvierteln am Stadtrand ausgesprochen.

Bezahlbarer Wohnraum

In Bezug auf Wohnquartiere und deren Gestaltung wird auch der Aspekt des bezahlbaren Wohnraums thematisiert. Um diesen zu gewährleisten, müssten viele **neue Wohnungen** geschaffen werden. Hierbei wird kritisch angemerkt, dass in dem Entwurf des STEP2040 bisher nicht definiert werde, was bezahlbarer Wohnraum sei. Dazu gehöre auch die Frage, für wen dieser bezahlbar sein sollte, wer für diesen aufkomme und ob es sich dabei nur um Mietwohnraum oder auch Eigentum handele. Es fehle die inhaltliche Ausgestaltung des Themas.

Es wird angeregt, die **Möglichkeit des Wohnungstauschs bzw. -wechsels** zu fördern. So könne bei sozial geförderten Wohnungen geprüft werden, ob der Bedarf an einer größeren Wohnung weiterhin bestehe und ein Tausch möglich wäre. Ein attraktives Tauschprogramm könne beispielsweise Familien auf der Suche nach mehr Wohnfläche und Senior*innen mit Bedarf nach kleineren Wohnungen gleichzeitig unterstützen. Der bestehende Wohnraum müsse besser verteilt werden. Gestiegene Mietpreise und großer Aufwand würden verhindern, dass diese zum Wohnungstausch willigen Personen umziehen. Ein gelenktes, gefördertes Projekt „kostenneutraler Wohnungstausch“ könne dazu beitragen, Wohnraum gerechter zu verteilen.

Außerdem müsse der **Leerstand** in München dringend bekämpft werden, hierbei wurde auf die Wohnpolitik als wichtiger Faktor verwiesen. Es sei wichtig, dass die Stadt möglichst oft vom Vorkaufsrecht Gebrauch mache. Auch wenn München kein Vorkaufrecht besitze, solle die Stadt mehr Mut zu Investitionen und Grundstückskäufen haben. Es wurde auf die Möglichkeit der Bodenvorratsplanung, wie sie Ulm und Münster anwenden, verwiesen. Dabei würde Bodenvorrat nur noch als Erbpacht vergeben und bezahlbarer Wohnraum könne langfristig garantiert werden. Der Staat Bayern solle langfristig daran arbeiten, Wohnraum zu vergesellschaften und Bauprojekte an genossenschaftliche Bauträger*innen zu vergeben, auch bei Wohnprojekten. Zweckentfremdungen in Form von Spekulationsobjekten, Zweit- oder Ferienwohnungen, müssten stärker verhindert und Nutzungsbedingungen durch die Stadt festgelegt werden.

Wohnungen könnten beim Verkauf besteuert werden. Vorgeschlagen wurde, dass sich der Kaufpreis von Wohnungen an der Anzahl der bereits im Besitz des*der Käufer*in befindlichen Wohnungen orientieren und mit mehr Besitz steigen müsse. Außerdem brauche es ein konsequentes Vorkaufsrecht für Mieter*innen, Wohnungen sollten nicht an ausländische Investor*innen verkauft werden und die Zweitwohnsitzsteuer müsse erhöht werden. Als Vorbild für die neue Wohnungspolitik wird auf die Stadt Wien verwiesen. Ein weiteres Instrument, mit dem bezahlbarer Wohnraum sichergestellt und gewährleistet würde, seien Enteignungen.

Architektur und Baustil

Der aktuelle Baustil in München wird kritisiert. Es seien „Betonklotzkolonien“, die das Stadtbild verunstalten und gleich aussähen, kühl, unpersönlich und eher abweisend. Hier wünsche man sich **kreative architektonische Ideen und Lösungen**, die Zweckmäßigkeit und Ästhetik vereinten. Vorbilder hierfür seien die Niederlande, Österreich und Skandinavien.

Bei dem Thema **Hochhäuser** bestehen unterschiedliche Meinungen. Zum einen wird betont, dass vereinzelte Hochhäuser München nicht schaden würden und dadurch mehr Platz für Grünflächen entstünde. Aber auch hier sei mehr Kreativität gefragt. Der Münchner Nordosten habe dahingehend Potenzial, es dürfe dabei allerdings nicht in die Fläche gebaut werden. Man wünsche sich eine hohe, dichte Bebauung mit viel Natur dazwischen, wo Platz für Freiräume und Menschen entstehen könne. Vielfach wird sich jedoch gegen den Bau von Hochhäusern ausgesprochen, diese seien weder sozial noch ökologisch oder ökonomisch, ihr Konzept sei überholt. Man müsse nicht in die Höhe bauen, um Flächen zu generieren, vielmehr müssten bereits vorhandene Flächen intelligenter und effizienter genutzt werden. Durch Hochhäuser gehe der Charme des bürgerlichen Münchens mit überschaubaren Höhenzügen verloren. Diese Identität müsse bewahrt werden, da der Hochhausbau gewachsene Strukturen und Stadtbilder unwiederbringlich zerstöre. Die beauftragte Hochhausstudie von 2020 sowie explizit die geplante Hochhaussequenz entlang der A94 widersprächen aufgrund der aufwendigen Bauweise, hohen Zementverbrauchs und schlechten CO₂-Bilanz dem Ziel des Klimaschutzes innerhalb des Stadtentwicklungsplans. Ferner wird auf Seite 45 des Dokuments zur Stadtentwicklung der Landeshauptstadt München „München kompakt, urban, grün. Neue Wege der Siedlungsentwicklung“ verwiesen. Darin sei festgehalten, dass eine maximale Bebauungsdichte von 6 bis 8 Stockwerken erreicht werden könne. Die Landeshauptstadt München dürfe hier nicht dem Druck von Investor*innen nachgeben. Statt auf „Hochhauswüsten“ solle der Schwerpunkt auf klimaneutraler, nachfrageorientierter Bebauung liegen.

Grüne und autofreie Quartiere

Ökosiedlungen könnten ein Kompromiss zwischen großflächiger Bebauung und notwendigen Grünanlagen darstellen. Dazu seien autofreie Quartiere auf Genossenschaftsbasis an den Rändern städtischer Grün- und Freiflächen zu entwickeln. Der Wunsch nach **autofreien Bereichen und Quartieren** wird in den Beiträgen vielfach geäußert, dies gilt auch für großzügige Parkflächen und teure Tiefgaragen. Quartiere sollten dafür per Schiene erschlossen werden und erreichbar sein. Der dadurch eingesparte Platz solle für Fahrradstraßen, Abstellflächen für Lastenräder und Kinderwagen sowie gemeinsame Garten- und Begegnungsflächen genutzt werden.

Das Kreativquartier mitsamt seines Vorbildcharakters müsse autofrei bleiben, die Straßen dürften nicht für den Pkw-Verkehr geöffnet werden. Kritisiert wird, dass die Stadt München in der Vergangenheit keine grüne Stadtplanung verfolgt habe. Als Negativbeispiel dient hierbei der Fidelitypark, der zu einem Großteil dem Bau des neuen Wilhelm-Hausenstein-Gymnasiums weichen musste.

Um Landflucht zu stoppen, müssten umliegende Dörfer und ländlichere Gemeinden durch Gewerbe, Arbeitsplätze und Infrastruktur attraktiver gestaltet werden. Die bestehenden Erholungsgebiete Münchens ließen ein weiteres Bevölkerungswachstum und damit einhergehende Flächenversiegelung nicht mehr zu. **Bestehende Flächen** sollten teilweise für nachhaltige Anbaumethoden genutzt werden, da die Produktion einiger landwirtschaftlicher Produkte innerhalb der Stadt erforderlich sei und gefördert werden müsse.

Es fehlten langfristige und nachhaltige **Lösungen in Bezug auf Klima und Grün** in der Stadt. Notwendig sei ein klares Ziel zur Erhaltung der letzten dringend nötigen Grünflächen. Die geltenden Mindestwerte für den Grünflächenanteil müssten insbesondere im Randbereich demnach deutlich überschritten werden.

Anbindung und Erreichbarkeit öffentlicher Quartiere

Neben dem **Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs**, müsse auch der Bestand des ÖPNV ausgebaut werden. Es gäbe schon jetzt in München viele Gebiete, die nicht gut angebunden seien. Eine gute Anbindung an den ÖPNV sei Voraussetzung für neue Quartiere. Das bedeute, der ÖPNV müsse zu Verfügung stehen, bevor erste Teile des Quartiers bezugsfertig seien. Als Negativbeispiel für die Planung gelte hierbei Freiham. Vereinfachtes und **umweltfreundlicheres Pendeln** reduziere darüber hinaus die Notwendigkeit für neuen Wohnraum und die damit einhergehende Nachverdichtung. Die Qualität des ÖPNV müsse den Umstieg vom MIV, auch im Sinne der Tarifstruktur, attraktiv machen. Für Menschen, die nicht wohnortnah eine Arbeit fänden, brauche es bessere Anbindungen und Verbindungen, beispielsweise durch ein Schnellbahn-System. Hier wurde auf fehlende Mobilitätsschnittstellen, vor allem im Münchener Norden, hingewiesen.

Rückmeldungen zu bestimmten Vierteln /Quartieren

Münchner Süden

Es wurde in einem Beitrag darauf hingewiesen, dass die Zentren im Münchner Süden nicht die Realität widerspiegeln. Zwar seien im Plan Fürstenried Ost und Sendling angegeben, es fehle jedoch „das wichtigere Zentrum Fürstenried West“. Schaut man nach der

Bevölkerungsdichte (z.B. nach Baublöcken), gebe es auch ein Zentrum als Quellpunkt und kleinerer Zielpunkt in der Nähe des südlichen Endes der Drygalski-Allee, welches im Plan ebenso fehle.

Schlachthof/Viehhof

Hinsichtlich des bestehenden Schlachthofs in der Innenstadt wird angeraten, einen alternativen Standort für diesen zu finden. Stattdessen solle der Raum für das Entstehen eines ökologischen, verkehrsfreien und sozial gemischten Viertels dienen. Dabei sei es wichtig, neben Wohn- und Parkflächen auch Kleingewerbe- oder Handwerksflächen sowie Co-Working zu berücksichtigen.

Bauvorhaben Hofmannhöfe

Hierbei wird auf eine Bürger*inneninitiative zu dem Bauvorhaben verwiesen, die sich darum bemühe, die stadtklimatisch ungünstige Ausrichtung der geplanten Punkthochhäuser zu korrigieren. Die Drehung der Punkthochhäuser müsse zurückgenommen werden, da sie in der aktuellen Fassung einen mikroklimatisch geschlossenen Hochbauriegel bildeten, der eine wetterbedingte Durchlüftung verhindere. Die Initiative bemühe sich, die ursprüngliche West-Ost-Ausrichtung wieder herzustellen, fände jedoch bei Politik und Behörden kein Gehör. Auch die Aufstockung der Hofmannhöfe um ein Drittel des ursprünglichen Bauvolumens wird kritisiert.

Harlaching

Harlaching böte ein großes Entwicklungspotenzial für Orte wie den Mangfallplatz oder das Areal um die Rotbuchenschule und dem Theodolinden-Gymnasium (TLG). Gewünscht sei hier ein größeres Angebot an Gestaltungsmöglichkeiten, um den Aufenthalt im eigenen Quartier schöner zu gestalten.

Nachverdichten Wohngebiete - Hasenberg!

Das Hasenberg! sei als potenzielles Areal zur Nachverdichtung ungeeignet. Bereits jetzt sei das Gebiet eng bewohnt, die Hochaussiedlungen sanierungsbedürftig, und die (soziale) Infrastruktur für die Bewohner*innen unzureichend. Eine noch höhere Bewohner*innenzahl sei hier städtebaulich und strukturell nicht sinnvoll.

Konzept für die Innenstadt

Es fehle ein Konzept für die Innenstadt, damit Kaufhäuser und kleine Läden nicht schließen müssten und die Innenstadt dadurch aussterbe.

Großhadern

Der Stadtbezirksteil Großhadern müsse gestärkt werden. Es besteht der Wunsch nach einer Fußgängerzone Heiglhofstraße zur Stärkung des Dorfkerns und die gemeinsame Nutzung mit den Nachbar*innen. Außerdem fehle ein Drogeriemarkt sowie Teile der sozialen Infrastruktur, beispielsweise in Form von Angeboten zur Kinderbetreuung.

Feldmoching

Um den Dorfkern Feldmoching mit hohem Identitätswert zu erhalten, sei ein umfassendes Verkehrskonzept notwendig, da die Straßen bereits überlastet seien und keine Rad- sowie ausreichende Fußwegbreiten bestünden. Hier brauche es ein neues Einbahnstraßensystem, Radschnellwege sowie eine Stärkung und einen Ausbau des ÖPNV.

Weiteres

Die dargestellten Planungen werden dahingehend kritisiert, dass sie nicht dazu führen würden, dass München lebenswerter werde. Es fehle in Bayern an einem multizentrischen Konzept. Es solle noch stärker darüber nachgedacht werden, was die urbane Systemfunktionen sind und wie diese die Stadt gestalten.

4.4 Handlungsfeld Klimaanpassung

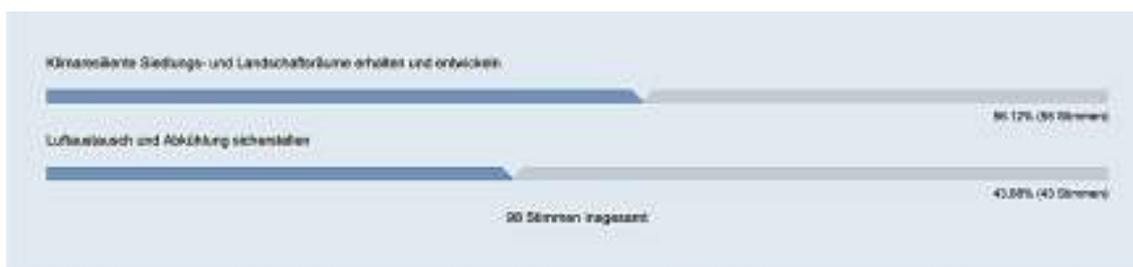


Abbildung 11: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Klimaanpassung im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN"

In Bezug auf das Handlungsfeld Klimaanpassung können auf Grundlage der eingegangenen Begründungen für das jeweilige Abstimmungsverhalten sowie den vorgetragenen Meinungen im Dialogformat „STEP2040 – KOMMENTIEREN“ die Themenschwerpunkte **Begrünung und Bäume, Wasser, Bauen, Verkehr und Entsiegeln** abgeleitet werden. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden den jeweiligen Schwerpunkten zugeordnet und werden im Folgenden entsprechend zusammenfassend berichtet.

Begrünung und Bäume

Im Allgemeinen wird ein Bedürfnis nach **mehr Grünflächen und deren Nutzung** formuliert. Beispielsweise sollen möglichst in allen Straßen Münchens mehr Straßenbäume stehen. Konkret bezogen auf den Marienplatz, die Kaufingerstraße sowie die Sendlinger- und Rosenstraße seien einheimische Bäume und Sträucher angebracht. Des Weiteren könnten städtische Wiesen durch selteneres Mähen zu Blühwiesen gemacht werden. Urban Gardening solle gefördert werden, so dass rund um die Stadtbäume mehr Mini-Gärten und weniger Asphalt und Lochpflaster existieren. Eine **Quartiersbegrünung** wird befürwortet. Grünstreifen könnten beispielsweise für Anwohner*innen zum Gartenbau freigegeben werden, Grasflächen rund um Mehrfamilienhäuser ebenso. Steingärten sollten verboten werden. Ferner könnten in der Innenstadt Nist- und Igelkästen aufgestellt, Vogeltränken errichtet und der Stachus grüner gestaltet werden.

Für den **Kühlungseffekt** sei es wichtig, dass **Bäume entlang oder in der Mitte von Straßen** gepflanzt werden. Ziel solle sein, dass jede Straße eine Allee wird. Dazu könnten Parkplätze oder Autospuren in Plätze für Bäume umgewandelt werden. Hier wird als Beispiel auf die Stadt Amsterdam verwiesen. Damit die Pflanzungen bis 2040 einen nennenswerten Effekt auf das lokale Stadtklima hätten, müssten sie in den nächsten Jahren geschehen, da die Bäume nur langsam wüchsen. Aber nicht nur der Baumbestand in der Stadt, auch die Waldflächen seien zu schützen und zügig zu naturnahen Laubwäldern umzubauen, bei deren Bewirtschaftung klimatische über ökonomische Funktionen priorisiert werden. Jede Begrünung

und jeder Baum helfen, dies solle bei zukünftigen Planungen eine viel stärkere Rolle spielen als bisher. **Großbäume und Biotope** sollten im Bebauungsplan berücksichtigt und als **verpflichtend zu erhalten** gekennzeichnet werden. Um für weitere Abkühlung zu sorgen, könnten Bäume und Baumgruppen mit Wasser besprüht oder Wasservorhänge an großen Fensterflächen angebracht werden. Es benötige eine Beschattung durch Bäume und auch eine Bewässerung der Bäume für Dürrezeiten. Wenn keine Bäume zum Verschatten möglich sind, könnte die Umsetzung von „Schatteninseln mit (im Winter) abnehmbarem Dach (aus Holz, Bambusraster, ggf. mit Rankpflanzen), mit Sitzbänken“ nützlich sein. Ebenso wurden weitere Ideen, wie Leitfaden zu Hitzetagen in Apotheken und Behörden, mehr Trinkwasserspender in der Innenstadt, mehr Sitzgelegenheiten im Schatten, Klimatisierung des ÖPNV oder Wasserelemente in der Stadt, etwa zum Abkühlen der Füße, eingebracht.

Auch abgeschrägte respektive gestufte Seitenränder mit witterungsabhängig **bewässerter Moosbepflanzung** an breiten Schnellstraßen könnten einen weiteren Kühlungseffekt erzielen und Feinstaub abfangen. Unter anderem bei städtischen (Neu)-Bauten wie Schulen oder ÖPNV-Haltestellen könnten **Dächer und Fassaden begrünt** werden. Mit einer Verpflichtung bei Neubauten, einen bestimmten Prozentsatz der Fassade zu begrünen, könne sowohl das Mikroklima positiv beeinflusst als auch zusätzlich Lebensraum für Insekten, Vögel und andere Tiere geschaffen werden. Gerade die Fassaden großer Mehrfamilienhäuser reflektieren viel Sonnenlicht und -wärme. Durch die Begrünung („vertical gardening“) könne dem etwas entgegengesetzt werden. Der Kühleffekt durch die Wasserverdunstung von Pflanzen solle flächendeckend genutzt werden. Das Konzept der „Schwammstadt“ solle konsequent angegangen werden.

Wasser

Es werden allgemein mehr Wasserflächen vorgeschlagen, beispielsweise durch das Wiederöffnen und Offenlegen der Vielzahl an unterirdischen **Stadbächen, die als „natürliche Klimaanlage“ für die Stadt dienen** könnten. Auch könnten neue Stadbäche geplant werden. Diese könnten entlang ihres Verlaufs neue Landschafts- und Grünflächen definieren. Auch fehlten Wasserflächen, Wasserspender und eine ausreichende Beschattung öffentlicher Plätze. Kleine Trinkbrunnen in der Stadt könnten für Wildtiere wie Bienen, aber auch Menschen überlebenswichtig werden.

Bauen

Jedes nicht gebaute Gebäude und jeder entsiegelte Platz helfe, die Ziele des Handlungsfeldes Klimaanpassung zu erreichen. Altbauten müssten saniert werden und **Bestandgebäude und brachliegende Gewerbeflächen sowie die Aufstockung** (keine Hochhäuser) sollten **Vorrang vor Neubau** haben. Es wurde **kritisch** angemerkt, dass die **Bebauung des Nordens und Nordostens** der Stadt zum Klimawandel beitragen wird. Durch den Bau einer „Kleinstadt“ würden hier große Bereiche versiegelt und es komme zu einer drastischen **Verschlechterung der Luftqualität und Klimabilanz** des gesamten Münchner Nordens. Es würde sich auf die Grundwasserabsenkung auswirken, da die großräumigen Planungen im Münchner Norden, Westen und Osten sich in weiten Teilen auf Flächen mit hohem Grundwasserstand erstrecken, Frischluftschneisen einengen und teilweise auch regionale Grünzüge betreffen. Dass die dargestellten Siedlungsentwicklungen im Nordwesten und Norden zum großen Teil auf den genannten regionalen Grünzügen errichtet werden sollen, widerspreche demnach den gesetzten Zielen zum Erhalt der klimatisch äußerst bedeutsamen

Flächen. Auch der geplante Badesee im Münchner Nordosten wird kritisch gesehen. Grundsätzlich seien Flächen mit hohem Grundwasserstand von weiterer Bebauung freizuhalten. Generell sollten bei Neubebauung und – wenn nötig – Nachverdichtung die Ziele des Handlungsfeldes berücksichtigt werden. Dies sei unter anderem der Fall, indem umweltfreundliche Baustoffe genutzt werden. In Bezug auf notwendige Bauvorhaben wird angeregt, Wohn- und Erholungsräume am/auf dem Mittleren Ring zu schaffen.

Luftschneisen

Vorhandene Luftschneisen müssten dringend erhalten werden – nicht nur im Hinblick auf den Kühlungseffekt, sondern auch für den Luftaustausch. Insbesondere die **Hauptfrischluftschneise des Münchner Südens** sei unbedingt zu erhalten. Generell wird der Erhalt und die **Schaffung von neuen Frischluftschneisen und -zonen** angeraten. Die Landeshauptstadt habe innerhalb der Stadt die Planungshoheit zur Sicherung von Grünzügen, aber auch außerhalb der Stadtgrenzen benötige man diese. Auch Gemeinden, die im Bereich von Frischluftschneisen liegen, müssten verpflichtet werden, Frischluftschneisen offenzuhalten und nicht durch entsprechende Bebauung zu behindern (siehe Hachinger Tal). Kaltluftschneisen sollen rechtlich im Bebauungsplan und in den Raumordnungsplänen festgehalten werden. Durch Mietergärten könnten Frischluftzonen geschaffen werden.

In einigen Beiträgen wurde Bezug auf bestimmte Luftschneisen genommen. Das freie (unbebaute) Gebiet zwischen Unterhaching und München-Perlach / Ramersdorf (Hachinger Bach) sei eine wichtige Luftschneise für den Münchner Süden, weshalb eine Bebauung nicht möglich sei. Im Münchner Norden müsse die Kaltluftbahn mit den Wäldern Hartelholz, Korbinianholz und Frauenholz nördlich des Hasenbergls gestärkt werden. Sie dürfe nicht durch den Ausbau der A99 oder Rodung für eine BMW-Abfahrt zur Schleißheimer Straße gefährdet werden. Hierbei stelle sich die Frage, wie die eingezeichnete Kaltluftbahn Regattastrecke-Feldmochinger See bis zum BMW-FIZ erhalten bleiben kann, wenn rund um den Feldmochinger See eine Bebauung stattfindet. Auch der Kiesabbau der zu „Waldrodungen (Forst Kasten, Würmetal) führt (Städtische Heiliggeistspitalstiftung Forst Kasten und Bannwald Lochhammer Schlag)“ müsse dringend gestoppt werden. Hier würden die Luftaustauschströme zerstört werden.

Der Landesbund für Vogelschutz e.V. (kurz LBV) fordert eine verbindliche Freihaltung und Sicherung der Kaltluftleitbahnen und Grünzüge von jeglicher Bebauung, eine Bewirtschaftung der städtischen Waldflächen mit dem Ziel, die Klimafunktionen der Wälder zu verbessern und einen Fokus auf lokale Versickerung und eine damit einhergehende positive mikroklimatische Entwicklung in entstehenden Neubaugebieten. **Frischluftschneisen und Kaltluftentstehungsflächen** seien im Allgemeinen von weiterer Bebauung freizuhalten.

Verkehr

In Bezug auf den allgemeinen Verkehr solle ein **genereller Vorrang von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen** bestehen. Es wird außerdem eine **Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h** gefordert (bis auf wenige Ausnahmen). Im Stadtraum München sei es zu laut. Eine Beschränkung des **Pkw- und Lkw-Verkehrs in der Innenstadt nur für Anwohner*innen** könne Abhilfe schaffen. Der Verkehr in der Ludwigstraße sei zu entlasten. Es benötige eine vollständige Tunnellösung für den Mittleren Ring. **Begrünbare Verkehrsinfrastruktur** sollte gefördert werden. Beispielsweise solle die Neuperlacher Ständlerstraße unterirdisch

ausgebaut werden (siehe Mittlerer Ring), um auf der Erdoberfläche begrünbare Gebäude zu bauen. Unabhängig davon brauche es **attraktive Wegenetze abseits des Straßenverkehrs** mit ausreichend Platz für alle denkbaren nicht motorisierten Fortbewegungsmittel.

Entsiegeln

In Bezug auf den STEP2040 in ganzheitlicher Hinsicht wird auf den **Zielkonflikt zwischen Entsiegelung und Nachverdichtung** hingewiesen. Einerseits sollen laut dem Handlungsfeld Klimaanpassung und den dazugehörigen Karten Flächen entsiegelt werden, andererseits zeigen andere Handlungsfelder wie Mobilität und Quartiere, dass der Ausbau des Schienen- und des Radverkehrs sowie des Wohnungsbaus erforderlich sei. Überdies wird vorgeschlagen, **Parkplätze und Zufahrten zu entsiegeln**, um Aufheizung und Starkregen besser abfedern zu können. Um Flächen zur Entsiegelung zu schaffen, seien Flächen vom Autoverkehr umzuverteilen. Für mögliche plötzlichen Überflutungssituationen sei es wichtig, **unversiegelte Flächen** zu haben, um die Kanalisation zu entlasten. Diese Bereiche könnten zur Naherholung, für Theater und Kunst oder als Spielplätze und **Begegnungsflächen** (z.B. Boccea oder Schach) für **Senior*innen und Jugendliche** genutzt werden.

Weiteres

Über die obenstehenden Themenschwerpunkte hinaus gab es weitere übergreifende Anmerkungen. Es wird beispielsweise vorgeschlagen, **klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume** zu erhalten und weiterentwickeln. Diese benötigen wiederum **Luftaustausch und Abkühlung**, die mitgedacht werden müssten. Des Weiteren wird eine **bessere Recycling-Quote von Altglas und Baustoffen** gewünscht. Außerdem sei die **Förderung von Geothermie** derer von Photovoltaik und Windkraftwerken vorzuziehen.

Im Hinblick auf das übergeordnete Ziel des STEP2040, auf eine klimaneutrale und lebenswerte Stadt hinarbeiten, wird auf das Zusammenspiel der definierten Handlungsfelder verwiesen. Demnach würden neue Quartiere, eine grünere Stadt und eine Transformation der Mobilität auch dem Handlungsfeld Klimaanpassung zugutekommen. Die im Handlungsfeld bezeichneten Maßnahmen seien ohnehin anzustreben. Auch wurde auf das **bayerische Klimaschutzgesetz** sowie die **Deutsche Anpassungsstrategie** an den Klimawandel verwiesen, welche viele wichtige Punkte festhalten.

4.5 Handlungsfeld Klimaneutralität



Abbildung 12: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Klimaneutralität im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN"

In Bezug auf das Handlungsfeld Klimaneutralität können auf Grundlage der eingegangenen Begründungen für das jeweilige Abstimmungsverhalten sowie den vorgetragenen

Meinungen im Dialogformat „STEP2040 – KOMMENTIEREN“ die Themenschwerpunkte **Energie sowie Verkehr und Mobilität** abgeleitet werden. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden den jeweiligen Schwerpunkten zugeordnet und werden im Folgenden entsprechend zusammenfassend berichtet.

Energie

Zentraler Diskussionsgegenstand im Handlungsfeld Klimaneutralität ist die Energiegewinnung in und für die Landeshauptstadt München. Die **Bedeutung erneuerbarer Energien für ein klimaneutrales München werde weiterhin unterschätzt**. Folglich müsse diesem Aspekt im STEP2040 mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Insbesondere **Strom- und Wärmeproduktion über Photovoltaik** steht im Fokus des Dialogs. So wird vorgeschlagen, die Förder- und Beratungsmöglichkeiten seitens der Stadt für diese Arten der klimaneutralen Energiegewinnung auszubauen, auch innerhalb der Fernwärmeversorgungsgebiete. Durch diese Art der dezentralen Energieversorgung im Stadtgebiet könne die Landeshauptstadt einen größeren Eigenanteil am eigenen Energiebedarf selbst decken.

Als mögliche Maßnahmen zur Erreichung weiterer Solarenergieproduktion im Stadtgebiet wird die staatliche und städtische Förderung der Anlagen sowie die aktive Kommunikation der Fördermöglichkeiten an Eigentümer*innen wie auch an Wohnungseigentumsgesellschaften eingebracht. Als Grundlage könnte das Solarpotenzialkataster dienen. Auch **Verpflichtungen von Eigentümer*innen oder Wohnungseigentümer*innengesellschaften** zur Auseinandersetzung mit Energiespar- oder -produktionsthemen wird thematisiert. Der Aspekt der sozialen Verträglichkeit durch die Auswirkungen auf die Mietpreise in der Stadt solle dabei berücksichtigt werden. Es wird entsprechend zu bedenken gegeben, ob Eigentümer*innen und Mieter*innen eventuell damit einhergehende hohe Strom- und Heizkosten sich werden leisten können. Zugleich wird eine Verpflichtung für Photovoltaik bei Neubauten und der Abbau bürokratischer Hürden als wirksame Maßnahmen vorgebracht. Die Stadt als Immobilienbesitzerin solle hier vorangehen und Solarenergie ausbauen. Laut Potenzialanalyse könnten es bis zu 20 Prozent Solarenergie sein.

Ergänzt werden könne die innerstädtische Energieproduktion durch **weitere, zu planende Kraftwerke** im Umland der Stadt und Speicherkapazitäten, zentral oder dezentral. Die Heizkraftwerke des Fernwärmesystems sollten nach Möglichkeit auf erneuerbare und treibhausgasfreie Energieträger umgestellt werden und dies auch so im STEP2040 festgehalten werden, um eine klare Zielmarke zu setzen. Als weitere Möglichkeiten, die im STEP2040 ergänzt werden sollten, wird der regionale **Ausbau der Windkraft und der Geothermie** unter Berücksichtigung von Umwelt- und Artenschutz genannt. Die 10h-Regel für Windräder müsse abgeschafft werden. Hierzu sollte die Landeshauptstadt mit den Umlandgemeinden in den Dialog gehen und Lösungen erarbeiten, um als Region Klimaneutralität zu erreichen. Investitionen in die Digitalisierung könnten einen wichtigen Beitrag zur Lastenverteilung in einem intelligenten Netz erneuerbarer Energien beitragen. Die **Unabhängigkeit Münchens und der Region von fossilen und nicht lokalen Energiequellen** als Zielvorstellung wird allgemein deutlich. Weiterhin wird vorgeschlagen, keine baubehördlichen Zulassungen mehr im Stadtgebiet für private Kamine und Holzöfen zu erteilen und die Nutzung vorhandener Kamine und Holzöfen zu verbieten. Zudem brauche es eine **Verpflichtung zur Ausrüstung von Neubauten mit Quellen erneuerbarer Energie**, beispielsweise durch Solarpanele. Klimaneutralität werde es letztlich nur mit erneuerbaren Energiequellen geben. Zudem

brauche es dringend Konzepte zur Reduzierung des Energieverbrauchs, beispielsweise durch Kampagnen zur Ressourcenschonung.

Verkehr und Mobilität

Ergänzungsbedarf im bisherigen Entwurf des STEP2040 wird im Bereich des Verkehrs und der Mobilität gesehen. Beteiligte merken die Klimarelevanz des städtischen Verkehrs und das damit einhergehende **Handlungspotenzial** an, welches die Stadt hierbei habe. Dabei wird der Ausbau und die **Förderung von E-Mobilität und Ladeinfrastruktur** im städtischen Raum und bei der Planung von Neubauten gefordert. Dies könne mit **Zugangseinschränkungen für Verbrennungsmotoren** (mit einzelnen Ausnahmen innerhalb des Innenstadtrings) einhergehen. Außerdem sollte die Infrastruktur des **ÖPNV und des Fahrradverkehrs ausgebaut und attraktiver** werden. Hierzu zählt der Ausbau zum dichteren und attraktiveren S-Bahn-System mit 10-Minuten-Takt, bis in die Außengebiete. Ein weiterer Aspekt ist das lang und mittelfristig zu erwartende stagnierende **Pendelaufkommen** durch die Verbreitung von Home-Office-Möglichkeiten in vielen Bereichen. Dies solle bei weiterer Siedlungsplanung und Ausweisung von Gewerbegebieten für Büroflächen beachtet werden.

Weiteres

Neben den genannten Themenschwerpunkten wurde unter anderem auch die **Klimaverträglichkeit von Baumaßnahmen** angesprochen, die unbedingt in die Planungen einfließen sollten. Insbesondere Bauvorhaben, die einen hohen Betonbedarf haben, sollten aufgrund der schlechten CO₂-Bilanz vermieden werden. So werden Trams in entsiegelten Gleisbetten als klimaschonender und auch günstiger in Bau und Unterhalt erachtet als U-Bahnen. Zugleich solle mehr nach oben und weniger auf Flächen gebaut werden. Weitere, einzeln eingebrachte Themen im Handlungsfeld Klimaneutralität sind die **Ressourcenschonung und Müllvermeidung**, die durch die Förderung und Ansiedlung von Repair-Cafés, Second-Hand-Geschäften oder der Verpflichtung des Groß- und Einzelhandels zum Spenden noch genießbarer Lebensmittel angegangen werden könnten.

Beim Handlungsfeld Klimaneutralität müsse in diesem Zusammenhang mit maximal möglicher Geschwindigkeit gearbeitet werden, unter gleichzeitiger Nutzung aller zur Verfügung stehende Instrumente. Beide definierten Ziele an sich seien wichtig, jedoch würden sich diese in unterschiedlichen Quartieren aufgrund der gegebenen Umstände unterschiedlich stark verwirklichen lassen. Die **Gesamtbilanz müsse stimmen**. Außerdem sei im Hinblick auf die Erreichung von Klimaneutralität wichtig zu bedenken, dass es dafür über die Frage der Energieversorgung auch darum gehe, **wie wir uns in Zukunft fortbewegen und wie wir uns ernähren** werden. Es müsse vieles mehr mitgedacht werden.

4.6 Handlungsfeld Region



Abbildung 13: Ergebnisse der Umfrage im Handlungsfeld Region im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN"

In Bezug auf das Handlungsfeld Region können auf Grundlage der eingegangenen Begründungen für das jeweilige Abstimmungsverhalten sowie den vorgetragenen Meinungen im Dialogformat „STEP2040 – KOMMENTIEREN“ die Themenschwerpunkte **Verkehr in der Region, Regionale Zusammenarbeit und Entscheidungsstrukturen** sowie **Bauen und Nachverdichtung** abgeleitet werden. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden den jeweiligen Schwerpunkten zugeordnet und werden im Folgenden entsprechend zusammenfassend berichtet.

Verkehr in der Region

In Bezug auf das Ziel „Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen“ wird unterstrichen, dass die Notwendigkeit des Ausbaus des ÖPNV unumstritten sei und zur Lösung weiterer Themen beitrage. In diesem Zusammenhang benötige es eine **bessere Verknüpfung der Nahverkehrsmittel**, damit der MIV unattraktiver wird. Ein einfacheres Zusammenkommen in der Region könne beispielsweise durch zuverlässige Express-Züge ermöglicht werden. Ein weiteres Mittel könne die Einführung einer **Citymaut** sein. Begründbare Verkehrsinfrastruktur sollte gefördert werden. Zugleich dürfe nicht nur der Pendelverkehr betrachtet werden. Für den **Freizeitverkehr ins Umland** fehle es an brauchbaren Angeboten. **Elektro-Busse zwischen Orten und Wanderwegen**, die mit einer **"Regio-Card"** frei genutzt werden könnten, trügen etwa potenziell dazu bei, dass es im ländlichen Raum weniger „Ausflugs-Autoverkehr“ gibt. Auch Leihräder an S-Bahn-Stationen oder ein dichter Taktfahrplan entlang der Berge könnten Abhilfe schaffen.

Regionale Zusammenarbeit und Entscheidungsstrukturen

Wichtige **Zukunftsaufgaben** könnten nur **gemeinsam**, am besten nicht nur regional, sondern auch **bayern- und deutschlandweit** gelöst werden. Dies sei insbesondere in Bezug auf das Ziel „Gerechter Ausgleich von Lasten und Nutzen“ zu unterstreichen. Es benötige eine **intensivere Zusammenarbeit** in der gesamten Metropolregion. Nicht jede Gemeinde

brauche ihr eigenes Gewerbegebiet. Neue Gesetze auf Landes- und Bundesebene könnten dem Ausgleich von Lasten und Nutzen gemeindeübergreifend zugutekommen. Es müssten **strukturschwache Regionen gestärkt** werden, um im Gegenzug die Städte und Gemeinden zu entlasten, die viel Zuwachs haben (wie München). Es wird darauf hingewiesen, dass München und das Umland immer weiter zerstückelt werde. Sowohl umliegende Gemeinden als auch München selbst würden nicht auf Ihre Planungshoheit verzichten wollen, anstatt sich gemeinsam als Region weiterzuentwickeln. Beispielsweise solle das Umland möglichst eingemeindet werden („mindestens von Brunnthal bis Dachau respektive Gauting bis Ismaning“). Man könne München und Umland hin zu einem **neuen Regierungsbezirk** mit Planungskompetenz, aber ohne doppelte Bürokratie entwickeln. Es wird eine politische Instanz für die Region, beispielsweise in Form eines **Parlaments für Oberbayern** vorgeschlagen, welches die Regionalentwicklung in Gänze berücksichtigt. Es wird zugleich auf die „kulturellen Unterschiede“ zwischen Stadt und Land verwiesen, weshalb es unter anderem auf organisatorischer Ebene der Metropolregion zukunftsfähige Begeisterungslösungen eingebettet in einem Gesamtkonzept geben müsse. Alternativ könne die Schaffung eines „**Regionalreferats**“ zum Handlungsfeld beitragen, welches sich explizit mit der Region München („von Augsburg und Ingolstadt bis Garmisch und Chiemsee“) beschäftigt. So könne München proaktiver handeln und davon profitierende Gemeinden wie Grünwald zu mehr (finanzieller) Kooperation bewegen. Zugleich sollten zu viele parallele Entscheidungsstrukturen vermieden werden.

Insgesamt brauche es schließlich **schnelle, unbürokratische Entscheidungen**, die abgestimmt erfolgen. Insbesondere wird ein Ende von Großprojekten für Gewerbegebiete „auf der grünen Wiese“ gewünscht. In Bezug auf das Ziel „Neue regionale Entscheidungsstrukturen“ wird außerdem vorgeschlagen, **Gremien direkt zu wählen und öffentlich zu machen**. Folgende Formulierung sei dazu angebracht: „Die Gremien sollen perspektivisch direkt vom Bürger gewählt werden. Bestehende Organisationen werden so schnell wie möglich in die regionalen Strukturen unter-/eingegliedert, Sitzungsvorlagen öffentlich, und Entscheidungsprozesse werden transparent und öffentlich umgestaltet.“

Bauen und Nachverdichtung

Es benötige eine **Reduzierung der Nachverdichtung** und eine Abkehr vom vermehrten Bauen, um die Natur zu erhalten. Viele Bereiche und Landkreise im Umland seien gemessen an ihrer Bevölkerungsdichte, dem Arbeitsplatzangebot und den Einkaufsmöglichkeiten vor Ort urban. Es wird angeregt, entlang der S-Bahn-Äste verdichtet zu bauen und zugleich **Grünräume und Erholungsflächen** in der gesamten Region München zu schaffen. Es benötige kontinuierlichen Klimaschutz. Zugleich wird die **Holzbauweise abgelehnt**. Weiterhin solle statt Photovoltaik und Windkraftwerk Geothermie gefördert werden. Das Ziel „Die **internationale Bauausstellung als Impulsgeberin**“ wird **skeptisch gesehen** und sei vorrangig am Profit für die Industrie orientiert.

Weiteres

Neben Beiträgen, welche sich den genannten Schwerpunkten zuordnen lassen, gibt es eine Reihe von Beiträgen, die über die bereits angeführten Themen hinaus gehen. Es wird etwa unter anderem darauf hingewiesen, dass die **Flächenversiegelung gestoppt** werden müsse. In einem anderen Zusammenhang wird die Planung des neuen **Badesees im Münchner Nordosten kritisiert** und als „reines Lockmittel für die dort Wohnenden“

bezeichnet. In Bezug auf die **Darstellung und Lesbarkeit** des Beschreibungstextes zum Handlungsfeld Region wird schließlich auf eine Inkonsistenz hingewiesen. Der Text in Ziffer 2 sage „Entwicklung entlang der S-Bahn-Achsen“, während die Karte jedoch faktisch entlang von ÖV-Achsen zeige. Der Text solle hier an die Beschriftung der Karte angepasst werden.

4.7 „Welche Handlungsfelder sind Ihnen am wichtigsten?“

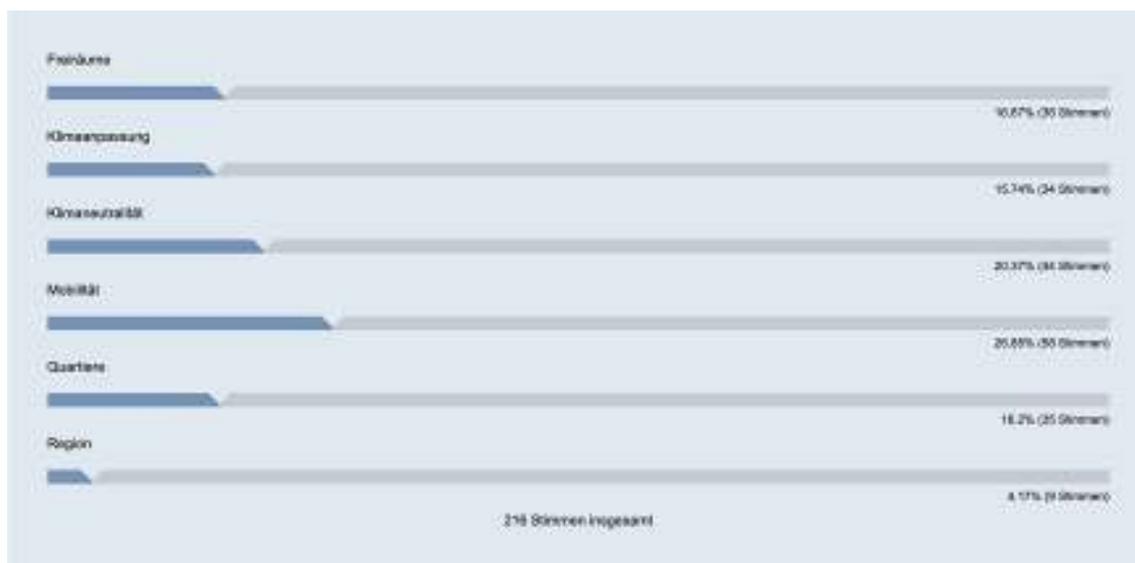


Abbildung 14: Ergebnisse der Umfrage zur Frage "Welche Handlungsfelder sind Ihnen am wichtigsten" im Dialogformat "STEP2040 – PRIORISIEREN"

Neben der Möglichkeit zu einzelnen Handlungsfeldern detaillierte Rückmeldungen zu geben, konnten Bürger*innen auch die Bedeutung und Wichtigkeit der einzelnen Handlungsfelder hervorheben, indem sie diese per Abstimmung und Optionen der Mehrfachauswahl priorisieren konnten. Während in Abbildung 14 die Abstimmungsergebnisse dargestellt werden, folgt in den nachstehenden Absätzen jeweils eine Darstellung der von einigen Teilnehmenden abgegebenen Begründungen für die herausstechende Bedeutung der Handlungsfelder.

Freiräume

Da einiges außerhalb der eigenen vier Wände stattfindet, sei es wichtig, die **Qualitäten des geteilten Raums** in der Öffentlichkeit zu steigern, um vielleicht irgendwann weniger Raum für sich allein zu beanspruchen. Des Weiteren wachse München zu stark. Freiräume würden zu deutlich reduziert, was erheblichen Unmut bei vielen Bürger*innen erzeuge. **Sozialwohnungen** sollten beispielsweise eher an einkommensschwache Arbeitnehmer*innen gehen statt an jene, die keiner Arbeit nachgehen. Dies sei auch eine Motivation lokal Berufe auszuüben, in denen ein Mangel an interessierten Arbeiter*innen herrscht. Für die Lebensqualität in der Stadt brauche es außerdem mehr (sichere) Freiräume für Bewohner*innen, darunter vor allem für Kinder und Ältere.

Klimaanpassung

Das Thema **Naturschutz** sei besonders wichtig, was das Handlungsfeld Klimaanpassung besonders bedeutsam mache. Zudem beinhalte Klimaanpassung ein ganzheitliches Konzept aus Natur und deren Funktion, welches in das Leben der Menschen integriert wird. Es fehle bisher, dass es dabei um das Leben und Überleben geht.

Klimaneutralität

(Hier gab es keine textlichen Begründungen.)

Mobilität

Mobilität beeinflusse alle Teilbereiche der Stadtentwicklung. Sie sei entscheidend bei der räumlichen Verteilung von Arbeitsplätzen sowie der Versorgung mit Gütern und bestimme die Nutzung der Freiräume. Die Ausrichtung auf den Autoverkehr, auch wenn zukünftig viele elektrisch fahren sollten, nehme den Platz in Anspruch, der für eine adäquate Klimaanpassung (unter anderem mehr Bäume und Wasserläufe) und eine lebenswert gestaltete Stadt benötigt wird. Außerdem müssten wir **unsere Art der Fortbewegung überdenken**, um den Klimawandel zu bekämpfen. Es brauche es neues Mobilitätsverständnis. Sowohl genügend Carsharing-Angebote als auch ein gut angebundener und barrierefreier ÖPNV seien wichtige Elemente dafür. Mobilität sei das komplizierteste und zugleich am besten messbare Handlungsfeld und dabei mit den meisten Investitionen verbunden. Damit „in dieser schönen Stadt genug Zeit zum Erleben von Freiräumen oder dem Aufenthalt in Quartieren oder in der Region bleibt“, seien Staus und damit der zeitliche Anteil der Mobilität maximal zu reduzieren. Dazu müsse unter anderem der **motorisierte Individualverkehr reduziert werden**. Gute Erfahrungen würden durch die teilweise zeitlich begrenzte Umwidmung von Straßen und Schanigärten gemacht. Wenn Mobilitätsprobleme gelöst würden, wirke sich das unmittelbar in positiver Weise auf Freiräume, Quartiere, Klima und Region aus. Damit sei Mobilität nicht zwangsläufig "das wichtigste Thema", aber bedeutsam, da „eingebunden in die Wechselwirkungen dieser Kriterien, welche die funktionale Komplexität erzeugen“.

Quartiere

Der Aspekt des **bezahlbaren Wohnens** sei ein besonders wichtiger im Handlungsfeld Quartiere. „Ohne Wohnen kein München“ – daher sei dies das wichtigste Handlungsfeld. Alles andere müsse begleitend verbessert werden. Vieles gehe von den einzelnen Menschen und ihren Sozialräumen aus, so dass man auch genau dort „unter intensiver Qualitätsbeteiligung“ ansetzen müsse. Münchens größtes Problem sei außerdem das Wachstum der Einwohner*innenzahl, weil die dadurch ausgelösten **Verdichtungsprozesse** nachhaltig und dauerhaft die Lebensqualität der Einwohner*innen beschädigten. München solle sich engagiert darum bemühen, dass weniger Unternehmen und weniger Zugezogene nach München kommen.

Region

Die Metropolregion München sei eine der beliebtesten Standorte in Deutschland, vor allem vor dem Hintergrund des **Lebensraums zum Wohnen, Arbeiten und für Freizeit**. In diesem Zusammenhang müsse vor allem eine Lösung für den starken Berufsverkehr gefunden werden, damit die Attraktivität der Region erhalten bleibt.

Übergreifend

Unabhängig der bereits vorhandenen Handlungsfelder sei der Aspekt der **Sozialverträglichkeit** nicht zu vergessen. Auch das Feld der **Gesundheit** sei mitzudenken. Ergänzend wird unterstrichen, dass vor allem die Handlungsfelder Freiräume, Mobilität und Klimaneutralität eng miteinander zusammenhängen und daher **gut miteinander zu verzahnen** seien.

4.8 „Ihnen fehlt ein Handlungsfeld?“

Interessierte Bürger*innen hatten neben der Priorisierung von Handlungsfeldern in Relation zueinander im Dialogformat „STEP2040 – KOMMENTIEREN“ auch die Gelegenheit, Handlungsfelder zu benennen, die aus ihrer Sicht im Entwurf des STEP2040 noch fehlen würden. Einige Hinweise, die in diesem Dialogformat abgegeben wurden, bezogen sich thematisch auf schon vorhandene Handlungsfelder und wurden demnach den jeweiligen Kapiteln zugeordnet. Im Folgenden werden alle Hinweise zu fehlenden Handlungsfeldern zusammenfassend dargestellt.

Inklusion, Integration und Barrierefreiheit

Es fehle das Handlungsfeld Integration von Alten und Behinderten, da Barrierefreiheit im öffentlichen Raum oder bei Zugängen zu privaten Gebäuden für die Nutzung des öffentlichen Bedarfs, wie etwa Banken immer noch nicht gegeben sei. **Alle Münchner*innen sollten sich selbstständig in München frei bewegen können**, ohne unter anderem durch fehlende Bordsteinabsenkungen oder einen defekten oder nicht vorhandenen Aufzug daran gehindert zu werden und dadurch auf andere Passant*innen angewiesen sein müssen. Es wird des Weiteren angemerkt, dass neben der Beachtung von Inklusion und Barrierefreiheit die **generelle Integration aller gesellschaftlicher Gruppen** und die Integration der Stadtgesellschaft als Ganzes fehle. Dazu gehöre beispielsweise die Schaffung von Austauschräumen **ohne Konsumzwang**. Es benötige nicht-kommerzielle Räume, um Migration und Integration in München zu fördern sowie experimentell und universitär zu erforschen, um auf den aufgrund der Klimakrise zu erwartenden Anteil an Migrant*innen vorbereitet zu sein. Freiräume brauche es unter anderem **auch für Kulturschaffende und für die Bürger*innenbildung**.

Bürger*innenbeteiligung und Engagement

Im STEP2040 fehle es am Handlungsfeld Bürger*innenbeteiligung. Es wird gefordert, dass jeder Bezirksausschuss in die Pflicht genommen werden sollte, die **Bürger*innenbeteiligung in seiner räumlichen Domäne** durchzuführen. Der direkte Dialog mit Bürger*innen müsse gesucht werden. Bürger*innenbeteiligung sei auf allen Ebenen der Stadt nötig. In München fehle es außerdem an Anerkennung der Menschen, die sich für die Gesellschaft einsetzen. Als Beispiel werden unter anderem Streetworker in Berlin genannt, die sich beispielsweise um die Sicherheit und Sauberkeit an öffentlichen Plätzen kümmern. In München brauche es ebenfalls eine **zivile Organisation mit vielen Freiwilligen**, die sich dem Zusammenhalt und der Aufrechterhaltung der Lebensqualität im Quartier oder Stadtteil widmet. Ebenso wird sich für einen dauerhaften **Bürger*innenrat** eingesetzt, der unter anderem Mitspracherecht bei Bauverfahren bekommen soll. Des Weiteren bräuchten die **Bezirksausschüsse mehr politische Kompetenzen** und sollten zukünftig Bürger*innen vor Ort bei ihren monatlichen Treffen stärker einbeziehen. Ein Rederecht und Abstimmungsrecht von

nicht politisch gewählten Bürger*innen sei mit entsprechend sinnvollen Regeln anzuraten. Daraus erarbeitete Stellungnahmen der jeweiligen Stadtviertel seien in der Folge im Stadtrat in Kurzfassung zu verlesen und zu berücksichtigen. Über die Einbeziehung von Bürgeranträgen (bisherige Bürgerversammlungsanträge) in die Stellungnahmen müsse jeweils die Vollversammlung der Bezirksausschüsse entscheiden. Parallel sollen die Bürgeranträge trotzdem weiter an die städtischen Referate gehen. Die Kompetenz der Menschen vor Ort müsse stärker einbezogen und die Stadt für sich nutzen. „Um eine gleichberechtigte Teilhabe aller Bürger*innen zu ermöglichen, sollten die 25 Bezirksausschüsse Diskussionsveranstaltungen in ihren Bezirken organisieren und alle Menschen postalisch, zum Beispiel per Flyer dazu einladen. Die erarbeiteten Vorschläge fließen dann in die Planungen mit ein.“ **Ratschläge der Bürger*innenschaft** stünden im Gegensatz zu kommerziellen Beratungsleistungen **„kostenfrei zur Verfügung“**. Aus der Vielfalt bürgerschaftlicher Initiativen und Vereine entstünden vielfach sehr fundierte und respektable Ansätze und Ideen, die ernst genommen werden sollten.

Klima und Naturschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass das Handlungsfeld Klima und Naturschutz fehle. Dieses solle oberste Priorität haben. Der BUND fordert in einem Beitrag ein eigenes Handlungsfeld für den flächenhaften Naturschutz, um diesem im STEP2040 mehr Gewicht und Aussagekraft zu verleihen. Es sei **problematisch, naturschutzfachliche Entwicklungsziele ausschließlich im Handlungsfeld Freiraum darzustellen**, da dort verschiedene Typen von naturnahen und naturfernen Flächen zusammengefasst und auf eine Ebene gestellt werden. Wichtige naturschutzfachliche Begriffe, Programme und Strategien seien nicht eindeutig ableitbar und eine naturschutzfachliche Priorisierung von Flächen nicht erkennbar. Aus der Freiraumkarte könnten keine eindeutigen Zusagen für den Naturschutz abgeleitet werden und es fehlten konkrete Aus- und Zusagen zum Flächenerhalt und zur beschlossenen Biodiversitätsstrategie. Innerhalb des Handlungsfeldes Naturschutz müssten auch die naturschutzfachlichen Ziele für München klar abgeleitet werden können. Dies beinhalte unter anderem die **Ziele des Arten- und Biotopschutzprogramms (kurz ABSP) und die vom Stadtrat beschlossene Biodiversitätsstrategie**. Außerdem müssten geplante **Unterschutzzustellungen** sowie Flächen, die aus klimatischen und ökologischen Gründen für eine Bebauung nicht mehr zur Verfügung stehen werden (sogenannte Tabuflächen) berücksichtigt werden. Es müsse eine klare, von Bebauung unabhängige **Strategie zum Flächenerhalt** ablesbar sein, bei der Maßnahmen zum Flächenerhalt ohne eine gleichzeitige Siedlungsentwicklung einhergehen müssen.

Lärmschutz und Lichtverschmutzung

Es benötige die Handlungsfelder Lärmschutz und Lichtverschmutzung. Es wird auf den zunehmenden Lärm aufmerksam gemacht, der seinen Ursprung unter anderem im Ausbau des Güterverkehrs und des Schienennetzes hat. Es benötige eine Strategie, wie man dem **Zielkonflikt zwischen** der einerseits gewünschten **Verlagerung von mehr Gütern auf die Schiene** und dem andererseits **notwendigen Lärmschutz** entgegenwirken kann. Es fehle generell an Lärmschutzmaßnahmen für Anwohner*innen. Im Rahmen von Planfeststellungsverfahren des Eisenbahnbundesamtes könne die Stadt **Lärmschutzauflagen** für die Münchner Bevölkerung beantragen.

Zukunft der Stadtverwaltung

Als weiteres Handlungsfeld wird die Zukunft der Stadtverwaltung und die Verwaltungsgliederung vorgeschlagen. Die Verwaltung sei stark überlastet. Zugleich gebe es in den Stadtbezirken und bei den **Bezirksausschüssen wenig Gestaltungsmacht**. Hier könne man über Umstrukturierung und Alternativen nachdenken.

Soziale und kulturelle Infrastruktur

Es fehle an **nichtkommerziellen Räumlichkeiten** für soziale und kulturelle Aktivitäten sowie an (selbstverwalteten) Räumen von und für Jugendliche.

Finanzierte Mikrooptimierung

Es wird vorgeschlagen, dass auch ein Handlungsfeld jenseits der „großen Themen“ eröffnet werden könne. Eine **von Bürger*innen finanzierte Mikrooptimierung von Pilotvierteln**, in denen diese beispielsweise bestimmte Gestaltungselemente finanzieren (einen Baum auf einem Parkplatz, Sitzplätze, Brunnen etc.) wäre beispielsweise zu befürworten.

Leerstand

Das Thema Leerstand müsse angegangen werden. Mit sechs Prozent Leerstand habe die Landeshauptstadt München ein Gerechtigkeitsproblem.

Wachstumsregulierung

Es fehle an Wachstumsregulierung und **maßvolle Nachverdichtung** in München. Es wird darauf hingewiesen, dass man sich mit der unbegrenzten Nachverdichtung (unter anderem Gewerbeflächen und „Hochhaus-Betonwüsten“) von den meisten Zielen des STEP2040 eher entferne.

4.9 Dialogformat „Perspektive München“

Die „Perspektive München“ ist der strategische Rahmen aller fachspezifischen Konzepte und Strategien der Landeshauptstadt München und hängt entsprechend eng mit dem STEP2040 als ein solches Konzept zusammen. In dieser Hinsicht sind die eingegangenen Beiträge und die daraus resultierenden Ergebnisse in den vorangegangenen Kapiteln auch als Rückmeldungen in Bezug auf die „Perspektive München“ als solche zu lesen. Aus ihnen lassen sich in diverser Weise Rückschlüsse hinsichtlich der Bedeutung der in ihr eingebetteten Leitlinien ziehen, indem sich eine Vielzahl von explizit angebrachten Aspekten implizit auch auf übergreifende Grundsätze beziehen.

Um das Bild zu vervollständigen, wurde in der hier betrachteten ersten Phase der Online-Beteiligung neben der Möglichkeit zur Kommentierung und Priorisierung des STEP2040 auch die Gelegenheit geschaffen, unmittelbar auf die fortgeschriebene „Perspektive München“ mitsamt ihrer Präambel und den vier strategischen Leitlinien Bezug zu nehmen und diese bei Bedarf zu kommentieren. Im Folgenden werden die Rückmeldungen, die zu den jeweiligen Kapiteln eingegangen sind, zusammenfassend dargestellt.

Zur Präambel

Das generelle Ziel der Stadtentwicklung München im Hinblick auf die Anpassungen an den Klimawandel und des Nachhaltigkeitsgedankens wird von Teilnehmenden des Online-Dialogs geschätzt und geteilt. Wie dieses Ziel im Rahmen des Prozesses erreicht werden soll, wird von den Kommentierenden zugleich kontrovers diskutiert.

Kritisiert wird hierbei vor allem, dass sich die Planungen rein auf das Stadtgebiet Münchens fokussieren und umliegende Gemeinden und Landkreise außer Acht gelassen würden. Die Ansiedlung neuer Firmen und deren Belegschaft führe zu einer weiteren Expansion und Nachverdichtung der Stadt. Die erwartete deutliche Steigerung der Einwohner*innenzahl Münchens stünde im Widerspruch zum deklarierten Nachhaltigkeitsgedanken. Demzufolge müsse es Ziel sein, die Bevölkerungszahl Münchens in etwa beizubehalten, um die Chance der ökologischen Tragfähigkeit zu wahren. Das erwartbare Wachstum führe aufgrund der begrenzten Fläche zu weiteren Flächenversiegelungen, mehr Verkehr, Lärm und Luftverschmutzung bei gleichzeitigem Verschwinden von Grünflächen und Erholungsräumen. Diese Entwicklungen seien nicht mit den Nachhaltigkeitszielen vereinbar. Neben ökologischen Aspekten wird kritisiert, dass diese Folgen auch die Lebensqualität und Gesundheit der bereits ansässigen Bevölkerung beeinträchtigen und mindern würden. Um die selbstgesteckten Ziele der Stadtentwicklung erreichen zu können, müssten die Planungen daher gemeinsam mit umliegenden Gemeinden und Landkreisen erfolgen, was mit einer notwendigen Stärkung des ländlichen Raumes einherginge und damit dem Trend der Landflucht entgegenwirke. Wünschenswert sei darüber hinaus, dass München, als eine der wohlhabendsten Städte Europas, seiner exponierten Stellung und Vorreiterrolle gerecht werde und das Ziel, die Erderwärmung bis 2040 auf 1,5 Grad Celsius zu beschränken, explizit in der Präambel der „Perspektive München“ formuliere.

Strategische Leitlinie A – Weitsichtige Steuerung und globale Verantwortung

In Bezug auf die strategische Leitlinie „Weitsichtige Steuerung und globale Verantwortung“ wird sich für eine zentrale Rolle der Ökologie und Nachhaltigkeit ausgesprochen. Dabei wird gefordert, dass Schutz und Verbesserung der vorhandenen Umwelt entscheidende Kriterien für die Stadtplanung sein müssten, um Gesundheit und Wohlbefinden der Bevölkerung zu erhalten und verbessern. Im Hinblick auf städtische Finanzen und nachhaltige Beschaffung sei zwingend der Grundsatz der „starken Nachhaltigkeit“ anzuwenden, um weiteren Schaden an Nachwelt, Lebensgrundlagen und Umwelt zu verhindern.

Weiterhin wird gefordert, Aktivist*innen von Fridays for Future gezielt einzuladen. Diese hätten ein starkes Interesse an der Gestaltung der Zukunft gezeigt, weswegen das Angebot der Beteiligung auf sie zugeschnitten sein sollte.

Der Aspekt der „Lernenden Verwaltung“ wird hinsichtlich der Punkte Bürokratieabbau, Effizienzsteigerung sowie Verbesserung des Arbeitsumfeldes der Angestellten sehr begrüßt.

Strategische Leitlinie B – Offene und attraktive Ausstrahlung

Bezugnehmend auf die der strategischen Leitlinie „Offene und attraktive Ausstrahlung“ zugrunde liegenden Ziele wird die grundsätzliche Struktur der Wirtschaft Münchens kritisiert. Hierbei sei ein großer Teil der Wirtschaft entweder technokratisch aufgestellt oder den

Bereichen Immobilien, Finanzen oder Verwaltung zuzurechnen. Besondere Förderung sollten – im Sinne einer tatsächlichen Resilienz und Kreislaufwirtschaftsfähigkeit – kleine handwerklich orientierte Manufakturen, Betriebe, Kooperativen, Initiativen und Solo-Selbstständige und Dienstleister erhalten.

Des Weiteren wird mit diesem Abschnitt der „Perspektive München“ das Thema Sicherheit im Straßenverkehr verbunden. Demnach seien vor allem zugeparkte Gehsteige und das Ignorieren von Geschwindigkeitsbegrenzungen seitens Autofahrer*innen problematisch und gefährlich. Ziel der Stadt solle es deshalb sein, eine „Vision Zero“ zu erarbeiten, wonach es keine Verkehrstoten mehr geben solle. Diese Strategie müsse ein klares und messbares Ziel (bspw. keine Verkehrstoten) beinhalten und demnach klar formuliert sein.

Strategische Leitlinie C – Solidarische, engagierte Stadtgesellschaft und bezahlbares Wohnen

Ein besonderes Augenmerk der Teilnehmenden lag in Bezug auf die strategische Leitlinie C der „Perspektive München“ auf dem darin enthaltenen Ziel, bezahlbares Wohnen zu schaffen. Zur Erreichung dieses Ziels wird die Beschränkung von Spekulationsimmobilien innerhalb der Stadt München gefordert. Im Stadtentwicklungsprozess solle nicht nur der soziale Wohnungsbau gefördert werden, auch der Bau von Spekulationsobjekten durch private Firmen müsse verhindert werden. Begründet wird diese Forderung damit, dass ein großer Teil der Neubauten Luxusobjekte seien, die für die meisten Menschen kaum miet- bzw. erwerbbar seien und rein als Spekulationsobjekte am Immobilienmarkt dienten. Um dieser Situation entgegenzuwirken, müsse sich die Stadt München gegen diese Geschäfte stellen und stärker von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch machen oder Firmen Auflagen für den Kauf von Immobilien stellen. An diesen Vorwurf schließt ein Kommentar an, wonach sich die bezahlbaren Wohnangebote der Stadt vor allem an Topverdiener*innen oder Sozialhilfeempfänger*innen richteten. Im Zuge dessen gäbe es in München kaum Angebote oder Möglichkeiten für Angehörige der Mittelschicht. In den Beiträgen findet sich auch die Anmerkung, der Bau neuer Wohnungen allein mache das Wohnen nicht billiger. Dieses Argument hätte die Entwicklung von Städten wie Paris oder London bereits widerlegt. Der Verdrängungsprozess entstünde vor allem durch die ständige Akquise von Global Playern, deren Arbeitskräfte sich teure Wohnungen leisten könnten. Durch den fortlaufenden Zuzug finanzstarker Arbeitskräfte würden demnach Mieten steigen und ärmere Einwohner*innen verdrängt werden. Man müsse „aufhören Bürotürme zu bauen“. Statt sich in der Stadtentwicklung auf den Bau neuer Wohnungen zu fokussieren, sollten andere Instrumente genutzt werden, um das Wohnen billiger zu machen. Hierzu zählten die Wiedereinführung der Fehlbelegungsabgabe, längere Preisbindungsfristen bei Sozialwohnungen sowie eine Sozialgerechte Bodennutzung (kurz SoBoN), die jedoch nicht auf Kosten des Verhältnisses Grünfläche pro Einwohner*in gehen dürfe. Weiter werden hierin die Unterstützung privater Vermieter*innen, die ihre Objekte unterhalb des Mietpreisspiegels anbieten, sowie die Zusammenarbeit mit und Förderung des ländlichen Raumes gefordert, um eine Entspannung für den Münchener Wohnungsmarkt herbeizuführen. Hierbei wird auch die Notwendigkeit einer City-Maut thematisiert, deren Einnahmen dem Münchener Verkehrs- und Tarifverbund zukommen sollten. Mit den zusätzlichen Einnahmen könne dieser besser ausgebaut und die Fahrpreise billiger gestaltet werden, was insbesondere Geringverdiener*innen zugutekäme.

Im Hinblick auf das Ziel „Sozialen Ausgleich und Armutsreduktion“ wird angemerkt, dass 10 Prozent der in München lebenden Kinder unter 15 Jahren unterhalb der Armutsgrenze leben. Aufgabe der Gesellschaft sei es, diese aktiv aufzusuchen und deren Stellung zu verbessern. Insgesamt werden die Leitlinien positiv gesehen, die Entwürfe stünden allerdings teilweise im Gegensatz zum politischen Handeln der letzten Jahrzehnte und könnten die Wohnungssituation noch weiter verschärfen.

Strategische Leitlinie D – Qualitätsvolle und charakteristische Stadträume

In Bezug auf das Ziel einer „qualitätsvollen Stadtgestalt“ wird die bisherige Praxis der Stadt München in Frage gestellt. Dabei wird der Bruch mit der traditionellen Bauweise der Innenstadt beklagt, der mit dem Verlust der städtebaulichen Identität Münchens einherginge. Am Negativbeispiel des Stadtteils Hadern wird dargestellt, wie Identitätsverlust und abnehmende Lebensqualität mit der Nachverdichtung des Stadtteils zusammenhängen. Demnach führe die Nachverdichtung durch das Zusammenrücken der Einwohner*innen zu Verlust von Qualität und Privatsphäre des eigenen Zuhauses. Gleichzeitig verlören die Wohngebiete im Stadtteil durch die Gleichheit der Neubauten an Charakter. Durch den Zuzug einer Vielzahl neuer Einwohner*innen in Form von Nachverdichtungen käme es darüber hinaus zu Auswirkungen auf Umwelt und Natur. So würden die vielen zusätzlichen Pkw in Wohngebieten überwiegend auf den Straßen geparkt. Eine Folge dessen sei, dass es in Hadern aufgrund der vielen zugewanderten Straßen fast nur noch Einbahnstraßen gäbe, wodurch sich bereits morgens erhebliche Probleme im Verkehr ergäben. Es wird befürchtet, dass eine weitergehende Nachverdichtung und Gentrifizierung zu einem weiteren Verlust an Lebensqualität des eigenen Wohnortes führen.

Es wird der Wunsch geäußert, die Formulierung „Stadt der kurzen Wege“ zu konkretisieren und dabei das Stadtgebiet als auch entsprechende Fortbewegungsarten genauer zu fassen. Fokus solle dabei auf die schnelle fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungsangeboten und Dienstleistungen liegen, besonders im Bereich des Mittleren Rings sowie stark verdichteten Wohngebieten. Die Notwendigkeit fußläufiger Erreichbarkeit ergebe sich daher, dass nicht alle Einwohner*innen Fahrrad fahren könnten und es sowohl in verdichteten Gebieten als auch der eigenen Wohnung oftmals an geeigneten Abstellmöglichkeiten fehle.

Das Vorhaben der „Flächensparenden und integrierten Siedlungsentwicklung“ wird mit dem Konzept der Ghettobildung assoziiert. München lege bereits seit einiger Zeit keinen Wert mehr auf die Attraktivität der Quartiere. Es wird vorgeschlagen, auf den Bau neuer Hotels und Büros zu verzichten, wodurch schnell viel neue Flächen frei werden würde. Als Negativbeispiel wird hierbei der Ostbahnhof genannt, in dessen Umfeld in den letzten Jahren zu viele neue Hotels entstanden seien.

Darüber hinaus wird angeregt, Wohnen und Arbeiten zu verbinden. Große Unternehmen, beispielsweise BMW, sollten demnach Betriebswohnungen in der Nähe ihrer Betriebsstätten bauen und zur Verfügung stellen. Dabei sei es Aufgabe der Stadt, angepasste Modelle zu entwickeln.

Unter anderem wird die Gestaltung der öffentlichen Räume Münchens kritisiert. Eine lebenswerte Stadt bestünde demnach nicht nur aus isolierten Grünflächen und großen Parkanlagen, sie müsse es schaffen, an jedem Ort Raum für soziale Interaktion zu schaffen. Hierin

wird die Kapitalisierung des öffentlichen Raumes kritisiert, da dieser in München zu einem Großteil aus Einkaufszonen bestünde, in denen es weder Grünflächen noch Sitzmöglichkeiten gäbe. Als Negativbeispiel dient hierbei die Kaufingerstraße. Öffentliche Plätze sollten Treff- und Sammelpunkten für Bürger*innen sein. Dieser Kritik schließt sich auch die zustimmende Anmerkung an, das Stadtzentrum bestünde oft aus versiegelten Flächen. Dabei wird der Wunsch geäußert, diese durch attraktive Elemente wie Bänke, Spielmöglichkeiten für Kinder oder Kunst aufzuwerten. Als Beispiele und Vorbilder werden aktuelle Entwicklungen in Barcelona und Paris genannt. In den Kommentaren wird weiter angeregt, den öffentlichen Raum stärker als bisher auch zum Zwecke des Klimaschutzes zu nutzen, um die Klimaresilienz der Stadt zu ermöglichen. Beispielhaft wird dabei der Rückbau von Straßen für Pkws genannt. Diese seien oftmals nach geltendem Recht überdimensioniert und führten dadurch zu erhöhtem Verkehr und überhöhten Geschwindigkeiten. In diesem Falle solle die Stadt München von ihrem Recht auf Beteiligung im Planungsprozess Gebrauch machen und diese im Sinne der Anwohner*innen und Anlieger*innen beeinflussen. Ziel müsse es dabei sein, Planungshoheit und Gestaltungsspielräume für innerstädtische Strecken zu gewinnen. Notwendige Strecken sollten, wie beispielsweise auf dem Mittleren Ring bereits umgesetzt, generell tiefer gelegt und gedeckelt werden, um weiteren lebenswerten Aufenthaltsraum zu schaffen.

Weiter wird die funktionale Nutzung der Flächen der städtischen Freibäder auch außerhalb der Sommermonate vorgeschlagen. Die hier bestehenden Flächen für Aktivitäten wie Volleyball, Fußball oder Tischtennis, könnten auch in kälteren Monaten sicher genutzt werden, wenn die Becken bedeckt seien. Ebenso könnten die im Schwimmbad befindlichen Kioske Speisen und Getränke anbieten, wodurch die Fläche des Schwimmbades ganzjährig genutzt werden könnte.

Das Vorhaben der Stärkung der grünen Infrastruktur Münchens wird von den Teilnehmenden sehr begrüßt. Vorkommende Artenvielfalt und Grünflächen seien laut eines Beitrages unbedingt zu erhalten, zu erweitern und auszubauen. Vorgeschlagen werden dazu beispielhaft die Bepflanzung entsiegelter Parkplätze oder Grünstreifen mit Baumbestand entlang von Straßen und Fahrradwegen. Unbedingt zu verhindern sei es, bestehende Grünflächen als Bauerwartungsland an Investor*innen zu vergeben. Vielmehr solle zukünftig für jede Wohneinheit die doppelte Grünfläche vergeben werden.

Es wird angemerkt, dass Natur und **natürliche Gegebenheiten in städtebaulichen Planungen** und Entwürfen zu berücksichtigen seien und erhalten bleiben sollten. Zwar seien auch Parks und Gärten wichtig für Lebens- und Aufenthaltsqualität, die Bedeutung und der Nutzen naturbelassener Räume wird hier jedoch nochmals explizit verdeutlicht und verbunden mit der Forderung, diese sollten als speziell gekennzeichnete Biotopbereiche erhalten bleiben. Schaffung und Erhalt von Grünflächen und Freiräumen dürften sich nach einem Beitrag jedoch nicht nur auf Quartiere innerhalb der Stadtgrenzen begrenzen. So sei es wünschenswert, Wälder und Naturräume im Norden der Stadt zu schützen und erhalten. Neben ökologischen Vorteilen und Nutzen könne dies auch zu einer Konfliktlösung hinsichtlich den Naherholungszielen im Süden der Stadt beitragen. Flächenverbrauch und Siedlungsentwicklung sollten demnach in Abstimmung mit umliegenden Landkreisen und Kommunen abgestimmt werden.

Im Rahmen der „stadtverträglichen Mobilität“ **werden Nachteile des MIV benannt**. Demnach erzeuge dieser nicht nur CO₂-Emissionen und Feinstaub, er sei auch verantwortlich für überbordenden Platzverbrauch und die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer*innen. Das ausgegebene Regulierungsziel der Emissionsvermeidung sei daher nicht ambitioniert genug, vielmehr müsse der motorisierte Individualverkehr grundsätzlich reduziert werden. Im Zuge dessen müsse auch eine „Vision Zero“, das Ziel keiner Verkehrstoten, als Teil einer stadtverträglichen Mobilität in den Zielen verankert werden. Dabei solle die Mobilitätsnutzung auf die Stadt und ihre Bewohner*innen Rücksicht nehmen, nicht umgekehrt. Wohnstraßen sollten demnach als Aufenthaltszonen für Anwohner*innen dienen, Durchgangsverkehr durch Wohnquartiere im Zuge dessen durch regulatorische Maßnahmen konsequent unterbunden werden.

Weiter wird bemängelt, dass der Bahnhof in Johanneskirchen nicht barrierefrei gestaltet sei. Da dieser auf der Flughafenlinie liege, hätten dort selbst Menschen mit Koffern und Gepäck Probleme. Nach Ansicht des Kommentars sei die Optimierung des Nahverkehrs gegenüber der Gestaltung des Wohnraums zu priorisieren.

„PS: Fehlt Ihnen noch etwas Wichtiges für die Perspektive München?“

In der „Perspektive München“ wurde nach Ansicht einiger Teilnehmender der Aspekt des **sozialen Zusammenlebens** nicht berücksichtigt. Hierbei bezieht sich ein Beitrag auf die fehlenden Räume für Hobbies und Nachbarschaften, viele Bürger*innen hätten demnach keine Möglichkeiten Gruppentreffen zu veranstalten. Daher bestünde der Bedarf an ausgewiesenen Räumen, die die Interaktion der Bevölkerung fördern und damit Zusammenhalt und Austausch innerhalb der Nachbarschaften und Bezirke stärken. Bezogen auf das Fehlen sozialer Räume wurde in der Online-Diskussion erwähnt, dass es diese in Form kirchlicher Einrichtungen zwar im gesamten Stadtgebiet gäbe, viele dieser Einrichtungen aber in den nächsten Jahren aufgrund zu geringer Nutzung schließen müssten.

In einem weiteren Beitrag wird der **demographische Wandel der Gesellschaft** thematisiert. Insbesondere die Pandemie habe gezeigt, dass ältere Menschen im Hinblick auf eigene Aktivitäten, Kommunikation, eventuelle Pflege und Mobilität unterstützt werden müssten. Die demographische Entwicklung der Bevölkerung sei somit als Schwerpunkt der Stadtentwicklung zu sehen.

Als weiterer wichtiger Aspekt der Stadtplanung wird die **Sicherung der Lebensqualität durch Steigerung des Umweltschutzes** identifiziert. Im Zuge des Klimawandels sei speziell in Städten mit Beeinträchtigungen der Lebensqualität für Jung und Alt zu rechnen. Die in der Stadtentwicklung angestoßenen Maßnahmen hinsichtlich Wohnen und Mobilität hätten demnach keinen Nutzen, wenn die Stadt durch zu wenige Grünflächen und Bäume überhitzt sei. Das Thema Umweltschutz wird auch in einem weiteren Beitrag aufgegriffen. München sei auch aufgrund seines Umlandes mit den Alpen und Voralpenseen attraktiv. Im Hinblick auf die Belastung der Zielorte und des Klimas an Wochenendtagen stellt der Beitrag die Frage, welche Antworten die Stadtentwicklung biete, um diese zu verringern.

Des Weiteren fehle es der „Perspektive München“ an einem klaren **Bekenntnis zur Verkehrswende** mit konkreten Infrastrukturmaßnahmen und Handlungsoptionen. Ein Kommentar nennt hierbei konkrete Beispiele. Demnach solle die Stadt München

Rahmenbedingungen zur Halbierung der Zahl der zugelassenen Pkw schaffen, um versiegelte Flächen zu renaturieren oder dem ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Die Jahresgebühr für Anwohner*innenparken solle von 30€ auf 360€ angehoben werden, um die Abmeldung eines Pkws zu erleichtern. Weitere konkrete Maßnahmen seien die Verlängerung der U-Bahnlinien U1, U3, U4 und U5 mit dem Ziel, die Anbindung von U-Bahn und S-Bahn im Außenbereich zu verbessern, die Innenstadtstrecken zu entlasten und den Verkehr zu entzerren. Hierbei solle die Straßenbahn auf eine Netzlänge von 200 km ausgebaut und sämtliche Busse bis 2035 auf Elektroantrieb umgestellt werden. Bezugnehmend darauf wird auf die **Notwendigkeit von Stellplätzen für Fahrräder, Lastenräder und Elektroroller** verwiesen. Diese sollten witterungsgeschützt und kostenpflichtig nutzbar sein und würden durch verpflichtende Nutzung zu mehr Platz auf Gehwegen führen. Schlussendlich findet sich in den Beiträgen der Vorschlag, dass, nach dem Vorbild von etablierten Bücherschränken in vielen Stadtteilen, auch Kreislaufschränke zur Verfügung gestellt werden sollten. Diese würden derzeit beispielsweise schon in Bogenhausen genutzt.

4.10 Allgemeine Rückmeldungen zur Stadtentwicklung

Einige wenige Beiträge befassen sich sehr allgemein mit der Stadtentwicklung in der Landeshauptstadt München und weniger mit einem bestimmten Handlungsfeld.

So wird unter anderem kritisch angemerkt, dass **Lobbyist*innen** auf die Münchner Stadtpolitik und Stadtentwicklung großen Einfluss nehmen würden und einzelne Firmen große Profite durch Beziehungen in der Stadt machten. Indes wird angemerkt, dass es gelingen müsse, **Investor*innen stärker wertzuschätzen**, da diese mit ihren Mitteln zum Wohl der Stadtgesellschaft beitragen würden. Der Stadt müsse es gelingen, die Interessen von Investor*innen mit denen der Stadtgesellschaft miteinander zu versöhnen.

In einem anderen Zusammenhang wird auf die **ausufernde Hundehaltung** hingewiesen, die Rechte von Nicht-Hundehaltern immer mehr beschneiden würde. Durch Hundehaltung würden das Zusammenleben in Wohnsiedlungen stark erschwert und Grün- und Freiflächen unnutzbar gemacht. Ein mögliches Instrument, um dieser Dynamik entgegenzuwirken, könne eine Erhöhung der Hundesteuer sein. Aber nicht nur Hunde, sondern auch andere Haus- und Heimtiere sollten dynamisch-progressiv nach Gewicht und Größe besteuert werden.

Schließlich wurde auch der Wunsch nach **mehr kreativen und bürgerorientierten Ansätzen** der Stadtplanung geäußert.

4.11 Allgemeine Rückmeldungen zum Online-Dialog

Die Rückmeldemöglichkeiten innerhalb der Dialogformate wurden während des Dialogzeitraums auch dazu genutzt, neben inhaltlichen Aspekten Bezug auf das angebotene Beteiligungsformat und Öffentlichkeitsbeteiligung an sich in München zu nehmen.

Die Online-Beteiligung wird einerseits gelobt. Sie sei eine **interessante und gut vorbereitete Form der Bürger*innenbeteiligung**. Die Themenfelder zur planerischen Zukunft

München seien gut aufbereitet worden. Andererseits wird kritisch angemerkt, dass dieses Format nicht alle Bürger*innen erreiche. Die **Öffentlichkeitsarbeit zur Aktivierung von Bürger*innen sei ungenügend**. Es benötige außerdem mehr direkte Bürger*innenbeteiligung. Unter 1,5 Millionen Bürger*innen 3000 Personen auszuwählen und 120 letztlich in den für den STEP2040 initiierten Bürger*innenrat einzuladen, sei nicht ausreichend.

Da es beim STEP2040 besonders auch um räumliche Zielaussagen gehe, sollten die Bezirksausschüsse in die Pflicht genommen werden, Bürger*innenbeteiligung in ihren räumlichen Domänen durchzuführen. Die Instrumente und den Rahmen könnte die Landeshauptstadt München stellen, so dass **Bezirksausschüsse** direkt mit Bürger*innen in die Diskussion gehen könnten. Die Ergebnisse sollten dann als Stellungnahmen der Stadtviertel für den Stadtrat aufbereitet werden. Es wird zuletzt kritisiert, dass immer weiter Planungspapiere erstellt werden würden, anstatt zunächst die Vorschläge und Maßnahmen, die bereits von Bürger*inneninitiativen zum Thema **Klimaschutz und bezahlbaren Wohnraum** im Zusammenhang mit konkreten Bauvorhaben vorliegen, umzusetzen.



5 Fazit und Ausblick

Neben weiteren teils parallellaufenden Beteiligungsangeboten crossmedialer Art stellte die erste von zwei Phasen der Online-Beteiligung einen inhaltsreichen Auftakt des Gesamt-Beteiligungsprozesses zum STEP2040 dar. Die Menge an eingegangenen Beiträgen, Kommentierungen und Bewertungen sowie die Anzahl an Besucher*innen der Plattform im Dialogzeitraum verdeutlicht die **Relevanz des STEP2040 für die zukünftige Stadtentwicklung der Landeshauptstadt München** auch aus Sicht der Stadtgesellschaft. Zugleich wird deutlich, wie eng der STEP2040 mit der „Perspektive München“ als sein strategischer Rahmen gemeinsam gedacht wird, indem eine Vielzahl an Beiträgen in Bezug auf den STEP2040 auch als Hinweise auf die Präambel und die Leitlinien der „Perspektive München“ zu verstehen sind.

Die eingegangenen Beiträge und Kommentare enthalten Aussagen auf ganz unterschiedlichen Ebenen. Sowohl Visionen, Zielvorstellungen, als auch konkrete Kritikpunkte bis hin zu punktuellen Verbesserungs- und Maßnahmenvorschlägen sind zum Ausdruck gebracht worden. Dabei ist unter anderem durch mehrfach angebrachte Aspekte entlang unterschiedlicher Handlungsfelder auch in diesem Bericht deutlich geworden, **wie nah diese miteinander zusammenhängen**. Während einige Vorschläge in mehrere Handlungsfelder einzahlen, gibt es andere, die im Hinblick der verschiedenen Handlungsfelder auch Zielkonflikte aufzeigen. Alle Rückmeldungen stellen in ihrer Art einen Erkenntnisgewinn hinsichtlich der aus Sicht der Öffentlichkeit notwendigen Vorkehrungen zur Sicherstellung einer auch in Zukunft lebenswerten Stadt dar. **Die vorliegenden Ergebnisse werden mitsamt den zur Verfügung stehenden Originalbeiträgen im Anhang (siehe Extradokument) in den weiteren Ausgestaltungsprozess des STEP2040 einbezogen**. Gemeinsam mit den aus den weiteren Beteiligungsangeboten hervorgehenden Perspektiven der Öffentlichkeit (unter anderem etwa in Form von Rückmeldungen aus dem Bürger*innenrat oder dem Jugenddialog) haben sie unmittelbaren Einfluss auf die Finalisierung des STEP2040.

Zu dieser soll auch Phase 2 der Online-Beteiligung beitragen. **Vom 21. März bis zum 10. April 2022 ist an gleicher Stelle (www.muenchen-mitdenken.de/dialoge/step2040) ein weiteres Mal die Öffentlichkeit gefragt**. Bereits in Phase 1 haben schon zahlreiche Nutzer*innen konkrete Maßnahmen in Bezug auf die Ziele des STEP2040 vorgeschlagen. **In Phase 2 soll es explizit um ebensolche Maßnahmen gehen, die aus Sicht der Stadtgesellschaft der Erreichung der in den Handlungsfeldern des STEP2040 definierten Ziele zuträglich sind**. Neben einer niedrighschwelligigen Möglichkeit der rein textlichen Abgabe von Vorschlägen wird es möglich sein, jene Vorschläge, die sich einem bestimmten Ort in der Landeshauptstadt zuordnen lassen, räumlich zu verorten. So können konkrete Hinweise und Maßnahmenvorschläge abgegeben werden, wie der STEP2040 Realität wird.

6 Anhang

Inhalt des Anhanges dieses Ergebnisberichtes ist eine Auflistung aller eingegangener Beiträge und Kommentare im Rahmen des hier beleuchteten Dialogzeitraums. Der Anhang ist aufgrund seiner Länge einem separaten Dokument zu entnehmen.

