

## 10 Punkte-Plan „Postfossile und sozial-gerechte Mobilität für München“

### PRÄAMBEL

München wächst. Laut einer Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln (IW Köln) wird die Bevölkerungszahl in der Stadt und ihren verdichteten Umlandkreisen zwischen 2012 und 2030 von 2,62 Mio. auf 3,25 Mio. Einwohner zunehmen. Mit zirka 4.800 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Quadratkilometer ist München bereits heute die mit Abstand am dichtesten besiedelte Stadt Deutschlands. Da die Fahrbahnflächen im Stadtgebiet nicht erweiterbar sind, können die Einwohner im MVV-Raum schon aus Platzgründen nicht mehr im gleichen Maße Auto fahren wie bisher. Die letzten großen Flächenreserven der Stadt München sind die Straßenräume. Diese sollen bedarfsorientiert für den Umweltverbund umgenutzt werden, da der Anteil des Fuß-, Radverkehrs und ÖPNVs am Modal Split in den letzten Jahren stark gestiegen ist. Der demografische Wandel und die Integration von Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen erfordern zudem Anpassungen in der Stadt- und Mobilitätsplanung.

Aus diesem Grund ist es die vordringlichste Aufgabe des neuen Stadtrats, den Bürgerinnen und Bürger der Stadt eine sozial- und umweltgerechte Mobilität zu ermöglichen und den begrenzten Raum zum Wohle aller Menschen neu aufzuteilen.

Die Münchner Umweltverbände fordern daher zusammen mit engagierten Bürgerinnen und Bürgern den neuen Oberbürgermeister Dieter Reiter sowie den Münchner Stadtrat auf, den folgenden 10-Punkte-Plan in der anstehenden Amtsperiode umzusetzen und den Fortschritt jährlich den unterzeichnenden Umweltverbänden und der interessierten Öffentlichkeit zu berichten.

Die UnterzeichnerInnen bieten an, diesen Prozess unterstützend zu begleiten.

### 10-Punkte-Plan „Postfossile und sozial-gerechte Mobilität für München“

1. Einrichtung einer Stabsstelle Umweltverbund im Büro des Oberbürgermeisters
2. Förderung und Ausbau des Umweltverbundes
3. Einführung einer Münchner Mobilitätskarte - Bezahlbare Mobilität aus einer Hand
4. Lebenswerte Stadtteilzentren durch Nahmobilität
5. Schaffung von Stadträumen für Menschen durch die Reduktion von KFZ-Stellplätzen
6. Etablierung eines Fußgängerleitsystems
7. Einführung eines flächendeckenden Fahrradverleihsystems
8. Leistungsfähige Verbindungen durch Radschnellwege und Stadt-Umland-Bahn
9. Netzaufwertung und Quartierserschließung durch Tangentialverbindungen
10. Mutige Pilotprojekte und Experimente

### **1. Einrichtung einer Stabsstelle Umweltverbund im Büro des Oberbürgermeisters**

Um die Zukunftsaufgaben adäquat meistern zu können, ist eine Stabsstelle Umweltverbund im Büro des Oberbürgermeisters einzurichten. Diese muss für ein koordiniertes und zügiges Vorgehen bei der Planung und der Umsetzung der Projekte sorgen, die Kompetenzen der einzelnen Referate abgrenzen und die Verwaltungsabläufe auf das notwendige Maß reduzieren. Die Besetzung und Kontrolle der Stabsstelle erfolgt direkt durch den Stadtrat. Ihr steht ein Beirat aus Verbänden, Organisationen (z.B. MVG, BEG), Wissenschaft und Vertretern der Landkreise zur Seite.

Ziel der Stabsstelle muss sein, als Dienstleister für die Stadtpolitik qualifizierte Varianten verschiedener Projekte, mit deren Vor- und Nachteilen, vorzulegen und damit eine ernsthafte Diskussion auf der politischen Ebene zu ermöglichen. Um diesem Auftrag gerecht zu werden, muss die Stabsstelle Verkehr daher sowohl auf Daten der MVG als auch auf Daten und Ressourcen von Planungs-, Bau- und Kreisverwaltungsreferat zugreifen können. Die politische Entscheidung, welches Projekt bzw. welche Variante eines Projekts realisiert wird, erfolgt durch den Stadtrat aufgrund qualifizierter öffentlicher Gutachten und nach Stellungnahme durch die Verbände. Anschließend ist die Stabsstelle für die Umsetzung verantwortlich.

### **2. Förderung und Ausbau des Umweltverbundes**

Die Fixierung auf den motorisierten Individualverkehr und den ruhenden Verkehr führt zu einer Zunahme des fossilen Verkehrs, Intensivierung von Staus und steigende Folgekosten für Städtebau, Kommunalwirtschaft, Energieverbrauch und Umweltnachsorge. Aus diesem Grund soll der Umweltverbund als postfossile Alternative stark ausgebaut werden. Dieser Ausbau des Umweltverbundes hat vorrangig auf Flächen des motorisierten Individualverkehrs zu erfolgen. Hierzu sind Gelder und Personal von der Landeshauptstadt München bereit zu stellen.

Der Fußverkehr ist mit 5 Mio. Euro pro Jahr zu fördern. Die Förderung des Radverkehrs ist, wie von Innenminister Joachim Herrmann gefordert, von bisher 3,78 Euro auf 19,00 Euro je Einwohner und Jahr zu erhöhen. Für den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs sind in den kommenden Jahren jährlich 150 Mio. Euro zu investieren. Diese jährliche Summe ist als Neuinvestition vorrangig in den Ausbau des Tram-Netzes zu verstehen. Ersatzinvestitionen (z.B. Sanierung der U-Bahntunnel) oder Zahlungen der Stadt für das Leistungsangebot der MVG (z.B. beim Nachtnetz) dürfen nicht mit dieser Summe verrechnet werden. Darüber hinaus stellt die Stadt Mittel zur Beschaffung von Tram- und U-Bahnzügen bereit.

Für eine bessere Kostentransparenz sind die Ausgaben der Stadt für alle Verkehrsmittel inkl. Folgekosten offen zu legen.

### **3. Einführung einer Münchner Mobilitätskarte - Bezahlbare Mobilität aus einer Hand**

München entwickelt eine einheitliche Mobilitätskarte für den ÖPNV, Car-Sharing und Leihfahrräder sowie möglicher weiterer Mobilitätsdienstleistungen (wie Ladestationen für Elektromobilität, Nutzung von Parkhäusern und Taxen). Dieser liegt ein einfaches, verständliches und familienfreundliches MVV-Ticketsystem zugrunde. Als Beispiel sei hier die Mobilitätskarte der Wiener Verkehrsbetriebe genannt.

München prüft die Erhebung einer zweckgebundenen Transportsteuer von Arbeitgebern zur Mitfinanzierung der Mobilitätskarte. Die eingenommenen Gelder könnten sowohl für den laufenden Betrieb, als auch für Investitionen eingesetzt werden. Das System bietet den Arbeitgebern Einsparpotentiale durch bessere Erreichbarkeit, Reduktion und Einsparung von KFZ-Stellplätzen und gesündere MitarbeiterInnen. Hierbei sei auf das französische Versement transport (VT) als gutes Beispiel verwiesen.

#### **4. Lebenswerte Stadtteilzentren durch Nahmobilität**

Die Stadt verfolgt in ihrer räumlichen Entwicklung den Grundsatz „kompakt, urban, grün“. Voraussetzungen für eine attraktive Nahmobilität sind eine Stadtplanung der kurzen Wege, lebenswerte öffentliche Räume, eine funktionale Wegeinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie der Ausbau des ÖPNV und sogenannter Mobilitätsstationen, die Car und BikeSharing ermöglichen. Auch Brücken und Stege fördern kurze Wege und damit die Vernetzung für die Mobilität zu Fuß und mit Rad. Hierbei müssen städtebauliche Aspekte und Mobilitätsplanung verzahnt ineinander greifen.

Zur Unterstützung der Planung, Umsetzung und Evaluation der Ergebnisse führt die Stadt ein Monitoring zur Nahmobilität ein. Damit wird beobachtet, wie sich die Mindestwegelängen d.h. die Erreichbarkeit für wichtige Wegezwecke entwickeln. Halbjährliche Verkehrszählungen von RadfahrerInnen, FußgängerInnen und PKWs zeigen, wie sich der Modal Split entwickelt. Wird keine nennenswerte Abnahme des PKW-Verkehrs erreicht, werden zusätzliche Maßnahmen ergriffen.

#### **5. Schaffung von Stadträumen für Menschen durch die Reduktion von KFZ-Stellplätzen**

München hält im Bereich des Mittleren Rings 120 Hektar öffentlichen Raum für 100.000 oberirdisch parkende PKW vor, eine Fläche, so groß wie 170 Fußballfelder. Die Stadt reduziert diese KFZ-Stellplätze jährlich um 5 Prozent und schafft so Platz für Mobilitätsstationen mit CarSharing und BikeSharing, für den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes und für die kreative Nutzung der Flächen. Ein kleiner Teil kann zu Kurzparkzonen und Taxistellplätzen umgewandelt werden, um die Versorgung sicher zu stellen. Langfristig soll Parken nur noch auf privaten Flächen möglich sein und der Erwerb eines Kraftfahrzeugs an den Nachweis eines Stellplatzes gekoppelt werden, wie es in Tokio bereits praktiziert wird.

Die Stadt ermöglicht darüber hinaus auto-reduziertes und autofreies Wohnen und Bauen und bietet Beratungsleistungen hierzu an.

#### **6. Etablierung eines Fußgängerleitsystems**

München etabliert ein Fußgängerleitsystem mit gut lesbaren Stadtplänen auf Stelen in hochwertigem Design. Damit wird Einheimischen und Touristen die Orientierung erleichtert und das Zufußgehen gefördert. Das Leitsystem verlagert Wege von der überlasteten U-Bahn und dem privaten PKW auf den Fußverkehr. Neben der Richtungsangabe ist eine Entfernungs- und Zeitangabe darzustellen. Hierbei sei auf das Londoner „Legible London“-System als gutes Beispiel verwiesen. Die Forderungen nach einem Leitsystem im Museumsquartier sind aufzugreifen, um eine einheitliche und stadtbildverträgliche Gestaltung von vornherein in das Konzept mit einzubeziehen.

Das Fußgängerleitsystem wird in den kommenden 3 Jahren innerhalb des Altstadtrings und bis 2025 Stadtbezirk für Stadtbezirk im gesamten Stadtgebiet eingeführt.

In Teilen könnten die Münchner Ziele für den Fußverkehr, insbesondere außerhalb der Altstadt deckungsgleich mit den Zielen für den Radverkehr sein. Hier gilt es zu prüfen, inwiefern beide Systeme kompatibel sind. Die Realisierung des Leitsystems kann Teil des Maßnahmenprogramms „Nahmobilität“ sein.

#### **7. Einführung eines flächendeckenden Fahrradverleihsystems**

Die Stadt München führt ein qualitativ hochwertiges, flächendeckendes Fahrradverleihsystem mit festen Stationen ein. An den Stationen können auch Pedelecs und Lastenräder entliehen werden. Platz für gut sichtbare Stationen soll vorrangig durch die Reduktion von PKW-Stellplätzen gewonnen werden. Das Fahrradverleihsystem ist in eine Münchner Mobilitätskarte zu

integrieren. Hier sei auf das Fahrradverleihsystem der Stadt Wien verwiesen, das 1.400 Fahrräder an 116 Stationen anbietet und ab dem 01.01.2015 in einer Mobilitätskarte integriert ist.

Ein qualitativ hochwertiges System weist laut dem Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) 10-16 Stationen je Quadratkilometer auf. Der durchschnittliche Abstand zwischen den Stationen beträgt etwa 300 Meter. Die Stationen sollten von jedem Punkt innerhalb des Gebietes aus gut zu Fuß erreichbar sein. Bis zur nächsten Stadtratswahl ist das gesamte Stadtgebiet mit Verleihstationen abgedeckt.

### **8. Leistungsfähige Verbindungen durch Radschnellwege und Stadt-Umland-Bahn**

Die Hälfte des prognostizierten Bevölkerungswachstums wird in den Umlandgemeinden stattfinden. Um die zu erwartenden Pendlerströme umweltfreundlich und platzsparend abzuwickeln zu können, bietet die Stadt-Umland-Bahn die Möglichkeit, an das bestehende Tramnetz anzuschließen und somit abseits der S-Bahn-Strecken attraktive Verbindung zwischen der Landeshauptstadt und den umliegenden Gemeinden herzustellen. Als positives Beispiel sei hier die Stadt-Umland-Bahn Zürichs (Glattalbahn) erwähnt.

Alle Umlandgemeinden sind mittels durchgängiger Radschnellwege an das Stadtgebiet anzubinden. Wo die Möglichkeit eigenständiger Radschnellwege nicht existiert, sind auf den wesentlichen Verkehrsadern pro Richtung mindestens 2 m breite, für den Radverkehr optimierte Vorrangrouten einzurichten: Altstadttring, Lindwurm-, Dachauer, Schleißheimer, Ingolstädter/Leopold-/Ludwig-, Freisinger Land-/Ungerer-, Kreiller-, Putzbrunner-/Rosenheimer, Grünwalder, Wolfratshausener, Würmtal-, Landsberger, Verdi-/Menzinger- und Arnulfstraße.

### **9. Netzaufwertung und Quartierserschließung durch Tangentialverbindungen**

Die Stadt München verbindet durch Tangenten die Stadtteile direkt miteinander, um zu verhindern, dass Bürgerinnen und Bürgern sternförmig in die Stadt hinein und dann wieder heraus fahren müssen. Dies trägt auch zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrsnetze bei.

Die Tangenten werden als Tram-Bahnen ausgeführt, da Tram-Bahnen kostengünstiger als U-Bahnen sind (Unterschiede in den Kosten der Tram zu U-Bahn: Bau 1:10, Betrieb 1:3), die Stadt während der Fahrt erlebbar machen und keine langen Zugänge unter die Erde benötigen.

Neben den bereits in Planung befindlichen Westtangente und der Tangente durch den Englischen Garten sind eine Südtangente (über die Brudermühlbrücke) und eine Tangente parallel zum Frankfurter Ring voran zu treiben. Für die neuen Tramverbindungen ist wesentlich, dass sie vor dem MIV Vorrang haben. Die Umlandgemeinden werden in die Planungen einbezogen, um mögliche Anschlussverbindungen zu prüfen.

### **10. Mutige Pilotprojekte und Experimente**

Mit dem Verkehrsversuch am Rotkreuzplatz zur Anlage von Radfahrstreifen im Fahrbahnbereich bewies die Stadt München Mut zu einem Pilotprojekt. Die Stadt München wird in Zukunft Lösungen für eine umwelt- und menschenfreundliche Mobilität und den Mut aufbringen, unbürokratische Versuche zu starten.

Beispiele sind: Isarboulevard an einem Tag im Monat autofrei, der grüne Pfeil für rechtsabbiegende Radler, die Ampelphasen für Fußgänger und Radfahrer werden länger und es wird für sie schneller grün, interaktives, kartenbasiertes Beschwerdemanagement für Fußgänger und Radfahrer, Open-Data - Verkehrsdaten sind öffentlich und zeitnah zugänglich.