

Mobilitätsstrategie der Landeshauptstadt München

Stellungnahme des Fahrgastverbandes PRO BAHN sowie des
Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum
April 2022

Strategie, Ziele, Zwischenziele und Umsetzung der Einzelmaßnahmen – die Kette ist nur so stark wie das schwächste Glied

Das Leitbild ist - richtigerweise - »die am Menschen orientierte Mobilität in einer am Menschen orientierten Stadt« (Seite 5 oben). Dazu müssen die negativen Auswirkungen des MIV stark reduziert werden, insbesondere der Flächenverbrauch sowie die CO₂- und Feinstaub-Emissionen. Das Werkzeug dazu ist die Verkehrswende. Wichtig ist die Umverteilung bisher vom MIV beanspruchter Flächen zum Umweltverbund (ÖV, Rad- und Fußverkehr) oder die Umnutzung dieser Flächen als Grün- und Aufenthaltsflächen. Die Mobilitätsstrategie definiert die für die Verkehrswende erforderlichen städtischen Maßnahmen.

Die Strategie beschreibt die Grundsätze, der konkrete Nutzen für Bürger und Stadtgesellschaft entsteht mit der Umsetzung. Daher ist die Strategie mit sinnvollen Teilzielen zu unterfüttern, und mit Messkriterien und Zwischenzielen zu versehen. Darauf aufbauend erfolgt eine fortlaufende Berichterstattung, die die Zielerreichung sicherstellt, und eventuell auftretende Lücken rechtzeitig identifiziert.

Konkrete Maßnahmen, wie z.B. Bike & Ride an den Schnellbahnstationen (ausreichend Stellplätze mit Wetterschutz) sowie Verbesserungen der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei Tram und Bus durch eigene ÖV-Trassen entfalten unmittelbar positive Wirkung – unabhängig von der Mobilitätsstrategie. Andererseits würde eine Mobilitätsstrategie ohne den politischen Willen zur Umverteilung von Flächen eine leere Hülle bleiben müssen.

Ein klassisches Münchner Beispiel für eine gute, aber nicht umgesetzte Strategie ist der Polyzentrische Stadtentwicklungsplan: Dieser wäre ein Schritt zu der 15-Minuten-Stadt gewesen, wurde jedoch entgegen aller Beschlüsse im Bereich Mobilität nicht umgesetzt. Vielmehr wurde durch den Bau des radialen Schnellbahnnetzes zusammen mit der Vernachlässigung des Oberflächen-ÖVs die Entwicklung hin zur monozentrischen Stadt gefördert.

Leitbild und Ansatz richtig, Ziele nicht ausreichend ambitioniert

Das Leitbild der Mobilitätsstrategie beschreibt die nötigen Maßnahmen angesichts der Herausforderungen durch die Klimakrise. Die messbaren Ziele sind zwar richtig, aber nicht ausreichend ambitioniert. Sie wiederholen vielmehr nur, was der Stadtrat schon beschlossen hat.

Bei der Umweltbelastung fehlt ein Teilziel der Schadstoffvermeidung, insbesondere der Entstehung von Mikroplastik und Feinstaub.

Der Ansatz der Mobilitätsstrategie mit der Priorität des Umweltverbundes, und in diesem nochmal mit einer herausgehobenen Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs, ist angemessen und gut begründet. Dass schon heute im Stadtgebiet ein Leben ohne Auto gut möglich ist, ergibt sich aus den vorhandenen Statistiken (vgl. beispielsweise MiD 2017, Regionalbericht Stadt München, Münchner Umland und MVV-Verbundraum, Abbildung 33). Es liegt aber auch im öffentlichen Interesse, dies zu erleichtern und zu fördern. Die dafür erforderlichen Maßnahmen sind in der Mobilitätsstrategie gut dargestellt.



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr



Herausgeber:
PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Regionalgruppe München, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München,
muenchen@pro-bahn.de, <https://www.pro-bahn.de/muenchen/>
AAN (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr) im Münchner Forum, Münchner Forum, Schellingstraße 65, 80799 München,
aan.muenchen@web.de, <https://muenchner-forum.de/mitmachen/arbeitskreise/attraktiver-nahverkehr/>

Der MIV innerhalb Münchens lässt sich durch die in der Mobilitätsstrategie beschriebenen Maßnahmen bei konsequenter Umsetzung wirksam reduzieren. Der intermodale Umstieg (Stichwort: Park&Ride) spielt hier keine wesentliche Rolle. Wichtiger ist es, schon frühzeitig und weit vor der Stadtgrenze zum Umsteigen auf den Umweltverbund zu motivieren. Die Kooperation mit den angrenzenden kommunalen Gebietskörperschaften zur Realisierung von Stadtbahnen (auch als Stadt-Umland-Bahn bezeichnet) als Ergänzung zur S-Bahn ist daher sehr wichtig. Der hohe Anteil des MIV beim Pendlerverkehr beruht auf der Vernachlässigung des (S-)Bahn-Ausbau durch den Freistaat. Der Ausbau der (S-)Bahn ist dringend nötig. P&R kann dies nicht im Ansatz ersetzen, der Nutzen von P&R wird gerne massiv überschätzt.

Zum Punkt Integration mit den Siedlungsgebieten möchten wir darauf hinweisen, dass eine 10-Minuten-Stadt (oder auch 15-Minuten-Stadt) nur in Bezug auf Fußwege verstanden werden kann (Widerspruch zu Seite 9, Absatz 3 der Beschlussvorlage). Ein relevanter Teil der Bevölkerung kann beispielsweise aus Gesundheits- und Altersgründen nicht Radfahren (laut MiD, aaO, Abb. 37, nutzen über 25% der Münchner (fast) nie das Fahrrad). Dies soll kein Plädoyer gegen den Ausbau des Radverkehrs sein, aber er ist bei weitem nicht so integrativ und barrierearm wie die anderen Verkehrsträger des Umweltverbundes.

Messbare Ziele verfolgen und nachsteuern

Die messbaren Ziele müssen verfolgt und bei Bedarf rechtzeitig nachgesteuert werden. Dazu sind geeignete Zwischenziele zu setzen, die eine Projektion von in Umsetzung befindlichen Maßnahmen einbeziehen können. Es ist fortlaufend darzustellen, welche der messbaren Ziele derzeit sicher erreicht werden, und wo Beobachtungs- und wo Nachbesserungsbedarf besteht.

Ist beispielsweise nicht sichergestellt, dass mit den heutigen Maßnahmen das Ziel ÖV30 (30 Prozent ÖV bis 2030) erreicht wird, so sind geeignete Maßnahmen zu konzeptionieren, zu beschließen und umzusetzen, um die Zielerreichung sicherzustellen.

Vision Zero

Ergänzend zu den dargestellten Punkten sind für Vision Zero auch grundsätzliche Weichenstellungen zur Gefahrenprävention nötig. Das Tätigwerden erst an aufgetretenen Gefahrenstellen ist grundsätzlich zu spät, um das Ziel nachhaltig zu erreichen. Gefahren müssen vorrangig an ihrer Quelle bekämpft werden. Am besten ist das Entstehen der Gefahr zu verhindern. Dies ist längst etablierter Standard z.B. im betrieblichen Gesundheitsschutz. Dieses bewährte Verfahren muss auch im Verkehrsbereich angewendet werden.

Beispielsweise müssen Einmündungen und Kreuzungen künftig so gestaltet werden, dass das Entstehen von Gefahrensituationen präventiv vermieden wird. Heute ist oftmals gerade in den Wohngebieten vom Gehweg der Einblick in eine zu querende Straße nicht möglich. Gehwegecken dürfen nicht zugunsten des abbiegenden Autoverkehrs abgeschnitten werden, sondern müssen soweit in den Kreuzungsbereich hineinragen, dass vom Gehweg aus alle Fahrbahnen gleichzeitig gut einsehbar sind. Der heutige Zustand stellt eine besondere Gefährdung von besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern wie Kindern dar. Ebenso erzeugen abgestellte Fahrzeuge oftmals Gefahrensituationen, weil sie den Einblick in einmündende Straßen erschweren und/oder Fußgänger und Kinder zwingen, anstelle des Gehwegs die Fahrbahn zu nutzen. Zur Gefahrenprävention gehört auch das konsequente Vorgehen gegen widerrechtlich abgestellte Kraftfahrzeuge.

Die Tramhaltestellen in der Maximilianstraße sind ein anderes Beispiel, wo vorbeugendes Handeln nötig ist: Immer wieder werden Trambahnen mit hohem Tempo von Autofahrern rechts überholt, während Fahrgäste aussteigen. Dies ist kurzfristig beispielsweise mittels Blumentrögen zu unterbinden. Darauf zu warten bis der erste Unfall passiert, ist zu spät. Diese Maßnahme hätte auch keine negativen Auswirkungen auf den MIV und dessen Leistungsfähigkeit, da in der Straße durchgängig ein gemeinsamer Fahrstreifen gemeinsam mit der Tram vorhanden ist und dies sich auch durch diese Maßnahme nicht ändert.

Für diese Teilstrategie »Vision Zero« sind auch sichere Schulwege nötig: Straßen unmittelbar an Schulen sind wo sinnvoll möglich für den MIV zu sperren, so dass die Schüler zu Fuß und mit dem Rad die Schule sicher erreichen können. Entsprechend der ADAC-Vorgaben sind Elterntaxi-Stellplätze mindestens 250

Meter weit von der Schule auszuweisen, ein Halten näher an der Schule ist zu unterbinden (https://res.cloudinary.com/adacde/image/upload/v1573038478/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/elterntaxi-an-grundschulen-adac-bro_doxdca.pdf).

Die Straßen sind so zu gestalten, dass sie nicht ausschließlich als MIV-Fläche wahrgenommen werden. Daher sind Straßen mit Mittelrenner systematisch in normale Stadtstraßen umzubauen, die nicht zum schnellen Autofahren verleiten. Mittelteiler können verbleiben, wenn die Gesamtwirkung trotzdem nicht zum schnellen Autofahren verleitet, beispielsweise wenn ein Bach in Straßenmitte oder eine ÖV-Spur das Gesamtbild korrigieren.

Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Verkehr ist, wie beim Ansatz richtigerweise beschrieben, das Rückgrat eines attraktiven Umweltverbundes. Die Fokussierung auf einen »gut ausgelasteten Öffentlichen Verkehr« (Kapitel 4.2 Satz 1 der Beschlussvorlage) ist daher nicht zielführend. Wird der Öffentliche Verkehr attraktiv gestaltet, so ergibt sich die gute Auslastung von alleine. Auch weniger ausgelastete Linien tragen zum attraktiven ÖV bei, und sind daher wichtig im Sinne der Gesamtattraktivität und Effizienz. Daher schlagen wir vor, den Satz 1 wie folgt zu formulieren: „Der Öffentliche Verkehr ist zusammen mit dem Fußverkehr das wichtigste, weil flächeneffizienteste und leistungsfähigste Verkehrsmittel im urbanen Raum.“

Fußverkehr

Der hohen Bedeutung des Fußverkehrs stimmen wir zu, ebenso wie der bisher nicht ausreichenden Beachtung. Wir begrüßen daher ausdrücklich, dass er in der Strategie eigens genannt ist.

Umsetzung der Strategie sicherstellen

Wir beobachten immer wieder, dass tatsächliche Planungen im starken Widerspruch zu den strategischen Vorgaben stehen. Die Stadt München muss daher die Mobilitätsstrategie als verbindliche Vorgabe in ihrem Handeln bewerten. Jede Entscheidung von Politik und Verwaltung muss konsistent zur Strategie sein: widerspricht die Entscheidung der Strategie, so ist die Entscheidung falsch und muss anders erfolgen.

Konkretes Negativbeispiel ist die fehlende Busschleuse auf der Nordseite von Freiham, durch die ein unnötiger Fußweg von über 200 Metern zwischen Bus und S-Bahn entsteht, und zudem illegaler MIV von Freiham nach Aubing aktiv geduldet wird. Dies entspricht sicherlich nicht der Mobilitätsstrategie. Das gleiche gilt für die Situation am S-Bahnhof Freiham und der fehlenden geradlinigen Durchbindung der Busse zur S-Bahn. Am Bahnhof Freiham ist laut Bebauungsplan eine Umsteigestation direkt an der S-Bahn zu errichten, auch diese fehlt bislang.

Andere Beispiele wie die mangelnde Flächenpriorität für den Umweltverbund oder die Planung von Neubaugebieten ohne adäquaten ÖV-Anschluss sind allgemein bekannt, vergleiche Entwurf STEP2040.

Operative Umsetzungsdefizite beheben

Viele Probleme im Detail zeigen erhebliche operative Umsetzungsdefizite. Hierzu gehören nicht nur zugesperrte Haltestellen, Geh- und Radwege, ohne dass dies Konsequenzen für die illegal Handelnden hat. Ein anderes Beispiel ist die mangelhafte Schneeräumung von Haltestellen und Radwegen, teils sogar von ÖV-Spuren.

Eine wichtige Teilstrategie muss daher lauten: Operationalisieren der Strategie. Es muss wahrnehmbar werden, dass die Stadt München dem Umweltverbund die Priorität einräumt. Und dass dies Auswirkungen auf die bauliche Qualität und den Winterdienst der Wege hat. Es muss wahrnehmbar sein, dass konsequent die Rechtsordnung auch bei illegal abgestellten Fahrzeugen im öffentlichen Raum durchgesetzt wird, anstelle einer falsch verstandenen Toleranz auf dem Rücken der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Wirtschaftsverkehr

Die wesentliche Maßnahme zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs ist die Reduktion des MIV, v.a. des Pendler- und Freizeitverkehrs. Weniger MIV heißt, dass der Wirtschaftsverkehr besser vorankommt.

Durch die Kombination moderner Batterietechnik und 2,65m breiter Trams kann die Eignung der Tram für den Transport von Gütern wesentlich verbessert werden. Derartige Innovationen sind zu fördern.

- Eine 2,65m breite Tram kann sämtliche gängigen Containergrößen transportieren (auch 2,50m breite Binnencontainer), so ist auch der platzsparende Transport von drei Europaletten (Abmessung: 1200mm x 800mm) längs nebeneinander bzw. zwei quer nebeneinander möglich.
- Für das Ein- und Ausladen sind meist spezielle Lade-/Anschlussgleise nötig
- Durch Ausrüstung mit Akkus kann eine Gütertram mehrere Kilometer ohne Oberleitung zurücklegen, das heißt Anschlussgleise sind ohne Oberleitung möglich

Unterirdische Güterverteilsysteme (vgl. Seite 27 unten des Entwurfs) sind aufgrund der Baukosten meist nicht zielführend, insbesondere erfordern die Be- und Entladepunkte erhebliche Investitionen. Dies ist seit Jahrzehnten bekannt. Nach der sowieso nötigen Reduktion des MIV besteht für unterirdische Systeme auch kein allgemeiner Bedarf.

Effizient Investieren: in den Öffentlichen Verkehr an der Oberfläche

Um die Ziele zu erreichen, muss effizient investiert werden: Zuerst in die Verkehrsmittel, bei denen die Flächeneinsparnis (Umweltverbund benötigt weniger Flächen als der MIV, also ist dann mehr Platz für Grün- und Aufenthaltsflächen) und die Klimawirksamkeit (= eingesparte/verlagerte MIV-Kilometer und damit eingespartes CO₂ pro investiertem Euro) am besten ist. Wichtig ist auch, welche Maßnahmen bis 2035 realisiert werden können. Dies ist der konsequente Ausbau der Tram sowie die Betriebsstabilität bei Tram und Bus mittels eigener Trassen (Busspuren und/oder durchgehend eigener Gleiskörper). Für die nötige Resilienz sind auch ausreichend Ausweich- und Betriebsstrecken sowie eine Vermaschung des Bestandsnetzes erforderlich, damit der Betrieb auch beispielsweise bei Bauarbeiten zuverlässig funktioniert. Zur Attraktivitätssteigerung sind zudem Verbesserungen an den Stationen wie beispielsweise eine durchgängige Überdachung von Umsteigewegen nötig.

Die geplanten Tramstrecken führen im direkten Vergleich mit neuen U-Bahn-Strecken etwa zu zweieinhalb bis dreimal so viel MIV-/CO₂-Einsparung pro investiertem Euro. Angesichts (beschränkter) Umsetzungs-/Finanzierungskapazitäten ist die Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen nötig. Die konkret zu priorisierenden Strecken mit Begründung und weiteren Details sind in der Stellungnahme zum Nahverkehrsplan dargestellt, <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf>

Der Klimarat der Landeshauptstadt München hat eine ähnliche Priorisierung empfohlen, mit Betonung des Ausbaus von Busspuren (<https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6996782>, S.144, Punkt 3, Öffentlicher Verkehr).

Ergänzung: Dieses Dokument bezieht sich auf den Entwurf der Mobilitätsstrategie gemäß Beschluss des Stadtrats vom 15.6.2021, <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6625968>