



Gemeinsame Stellungnahme der Umwelt- und Verkehrsinitiativen zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplan 2005

Der neue Entwurf Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2005 legt die Grundzüge der Münchner Verkehrspolitik bis 2015 fest.

Die unterzeichnenden Organisationen und Initiativen stehen für eine Verkehrspolitik, die dem öffentlichen Nahverkehr, sowie dem Fuß- und Radverkehr deutliche Priorität vor dem motorisierten Individualverkehr einräumt. Die Stärkung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum, sowie die Verringerung der Umweltbelastungen durch den motorisierten Verkehr sind vorrangige Ziele einer künftigen Verkehrspolitik.

Vor diesem Hintergrund nehmen wir wie folgt Stellung zum Entwurf VEP 2005:

I Allgemein zum Entwurf VEP 2005

Die unterzeichnenden Organisationen und Initiativen sind mit den im Entwurf VEP 2005 aufgeführten Rahmenbedingungen für die zukünftige Gestaltung eines nachhaltigen Verkehrsentwicklungskonzepts für München nicht einverstanden und fordern vom Stadtrat eine Nachbesserung:

Der vorliegende Entwurf VEP 2005 ist im Wesentlichen nur eine Auflistung bereits beschlossener Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Es fehlen jegliche Ansätze zu einer wirklichen „Verkehrsentwicklung“, d.h. zur Beeinflussung und Gestaltung der verkehrsgenerierenden Parameter (d.h. der Siedlungsstruktur). Auch bei den Maßnahmen selbst ist keine grundsätzliche Verlagerung des Schwerpunkts zugunsten stadtverträglicher Verkehrsmittel erkennbar.

Setzte der VEP-Vorentwurf noch auf die deutliche Verlagerung von vermeidbarem Kfz-Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel des ÖPNV, sowie auf eine Steigerung des Rad- und Fußverkehrs, so wird im derzeitigen Entwurf dieses Ziel nicht weiter verfolgt. Statt einer angestrebten Zunahme des Umweltverbundes am **Modal-Split** der zurückgelegten Wege, wie noch im VEP-Vorentwurf zu finden (für den ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) von 27% auf 30% bis 2010, für den Radverkehr von 10% auf 15-20%, sowie für den Fußverkehr von 22% auf 25%), prognostiziert der aktuelle Entwurf eine Verschlechterung:

Die Modal Split-Prognose des Handlungskonzeptes 2015 nennt einen ÖPNV-Anteil von 32,6% (Modal Split der Münchner Analyse 2000=32%), einen Radverkehrsanteil von 7,7% (Modal Split der Münchner Analyse 2000 = 8,1%), für Fußverkehr einen Anteil von 16% ((Modal Split der Münchner Analyse 2000 = 17,6%) und für den MIV (motorisierter Individualverkehr) 43,7% ((Modal Split der Münchner Analyse 2000 = 42,3%)

Dieses Ergebnis überrascht nicht, da der Entwurf VEP 2005 lediglich die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte fortsetzt und überwiegend in den Ausbau des MIV investiert, anstatt den Umweltverbund bewusst zu stärken. Gerade im kritischen Stadt-Umland Verkehr ist dieses eine fatale Fehlentwicklung.

Gerade im Bereich des MIV werden aber neue Einfalltore aufgemacht, die neuen Kfz-Verkehr nach München ziehen. Zu nennen wären hier beispielsweise der Anschluss der M3 an die A99 oder der Nordosttangente. Diese Maßnahmen sind besonders vor dem Hintergrund eines **zunehmenden Pendlerverkehrs an der Stadtgrenze** kontraproduktiv, vor allem, da die Förderung von ÖPNV Maßnahmen hier fast gänzlich fehlen. So wird die Stadt-Umlandbahn nur unzureichend behandelt.

Warum man im Entwurf VEP 2005 keine deutliche Verkehrsverlagerungen hin zu Verkehrsträgern des Umweltverbundes erreicht, zeigt der Vergleich des Maßnahmenkatalog des Entwurfs VEP 2005 mit den Maßnahmenbündeln der Verkehrsminderungsszenarien von Retzko + Topp aus dem Jahre 1995 (Bestandteil der Perspektive München).

Für die gewünschte Reduzierung des MIV-Anteils am Gesamtverkehr bzw. die Erhöhung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs, bedarf es fein aufeinander abgestimmter **push- and pull-Maßnahmen**, d.h. die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes muss mit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs einhergehen, so dass nur der notwendige Verkehr mit Kfz erfolgt. **Dieses Konzept wird im Entwurf VEP 2005 lediglich im Bereich innerhalb des Mittleren Rings verfolgt** (Damit steht das Konzept auf dem Stand von 1970, denn letzteres wurde bereits im damaligen Stadtentwicklungsplan gefordert.). Ansonsten gleicht der Entwurf VEP 2005 aber eher einer Investitionsliste als einem in sich schlüssigen verkehrspolitischen Konzept.

Die quantitativen Aussagen des Modal Split beinhalten außerdem keine Aussage zum absoluten Verkehrsaufkommen. Konkrete Vorschläge, wie das Gesamtverkehrsaufkommen reduziert werden kann (**Verkehrsvermeidung**), vermissen wir jedoch: Das Gesamtverkehrsaufkommen wird gewissermaßen als gottgegeben hingenommen. Eine offensive Verkehrsvermeidungsstrategie ist jedoch nicht zuletzt deshalb notwendig, um die derzeit steigenden MIV-bedingten CO₂- sowie NO_x- und Feinstaubemissionen zu senken. Da bisher benannte technische und verkehrslenkende Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung nicht ausreichen, muss die im VEP-Vorentwurf unter Punkt 3.4.aufgestellte Zielvorgabe, den Anteil des MIV an allen in München zurückgelegten Wegen auf unter 35% zu senken, beibehalten werden. Der Entwurf VEP 2005 muss deshalb Möglichkeiten zur Zuflußbeschränkung des MIV in seinen Verkehrsentwicklungsszenarien aufzeigen.

In diesem Zusammenhang sollte - in Umsetzung des Stadtratsbeschlusses vom 9.10.1996, der eine Überprüfung des Verkehrsminderungskonzeptes auf seine Wirksamkeit zur CO₂-Reduktion vorsah - eine Evaluierung des CO₂-Reduktionspotenzial einzelner Maßnahmen erfolgen.

Das Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung mit der vom Stadtrat im Jahr 2000 beschlossenen **CO₂-Minderung um 50% (gegenüber 1990)** bis 2010, durch Rückführung des MIV-Anteils von 40% auf 35% aller Verkehrswege, **wird im vorliegenden Entwurf für 2015 aufgegeben.**

Im Entwurf VEP 2005 heißt es nun unter Punkt 8.Umweltwirkungen und Beeinflussungsmöglichkeiten: "Zwischen der Analysesituation 2000 und dem Basisszenario 2015 ist eine Zunahme der täglichen CO₂-Emissionen um ca. 9% zu verzeichnen. Diese Steigerung steht im Widerspruch zu den CO₂-Minderungszielen der Landeshauptstadt München".

Die Landeshauptstadt München verabschiedet sich somit wissentlich von ihren selbstgesteckten Klimaschutzvorgaben. Diese Entwicklung ist nicht nur bedauerlich, sondern steht auch im Widerspruch zu den Zielen des Klimabündnisses, in dem München dann nicht mehr glaubwürdig vertreten sein könnte.

Die bereits bestehende hohe Verkehrsdichte in der Stadt hat 2005 dazu geführt, dass die **Vorgaben der Luftreinhaltelinie der Europäischen Union** bezüglich Feinstaub PM₁₀ nicht eingehalten worden konnten. Auch zeigen bereits Untersuchungen des Landesamt für Umweltschutz, dass die ab 2010 geltenden Grenzwerte für NO_x in München nicht eingehalten werden.

Durch die prognostizierte Zunahme von mehr als 11% an Verkehrswegen pro Tag bis 2015 droht ohne zusätzliche weitere Verlagerungs- und Verminderungsmaßnahmen nicht nur ein Verkehrskollaps, sondern auch ein weiteres massives Überschreiten der Luftreinhaltgrenzwerte. Vor allem der stark steigende Kfz-Verkehr aus der Umlandregion in die Stadt wird hierzu massiv beitragen.

Das diese EU-Grenzwerte in den nächsten Jahren kaum eingehalten werden können, stellt auch der Entwurf VEP 2005 fest (vgl. Punkt 8.1 Gesundheitsschutz). **Die Landeshauptstadt München wird also nicht nur wissentlich, sondern auch geplant, geltendes EU-Recht weiterhin brechen.** Dieser Umstand ist nicht nur unverständlich, sondern auch in keinster Weise hinnehmbar.

Auch deswegen sind viele weitere geplante Straßenbaumaßnahmen, vor allem im Primärnetz, (Hauptleistungsstrassen außerhalb des Mittleren Rings) abzulehnen. Stattdessen müssten der

ÖPNV, sowie Rad- und Fußverkehr erheblich stärker gefördert werden, um ausreichende Verkehrsverlagerungsangebote zu schaffen.

Weiterhin findet das Thema **Freizeitverkehr** im VEP keine ausreichende Beachtung: Mittlerweile macht der Freizeitverkehr nahezu 50% der gesamten Verkehrsleistung aus, hiervon wird ein Großteil (ca. 46 %) mit dem Auto abgewickelt. Die Stadt ist hier gefordert, geeignete Konzepte vorzulegen, um den ständig steigenden Freizeitverkehr umweltgerecht abzuwickeln. Dabei sind auch die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse durch Veränderungen in der Arbeitswelt (Teilzeitarbeit, Telejobs etc.) und damit auch im Freizeitverhalten miteinzubeziehen.

Bedauerlich ist es, dass die Thematik **Flächenverbrauch, Flächenzerschneidung und Naturschutz** im VEP komplett ausgeblendet wurde. Das Münchner Stadtgebiet und sein Umland gehören zu den am meisten versiegelten Räumen in Europa. Unzerschnittene große Freiflächen existieren nicht mehr. Mit den Planungen Nordostverbindung, Südanbindung Perlach, Verlagerung der FFB 11 (Puchheim) und dem Autobahn-Halbanschluss Lochhausener Str. wird die Qualität zahlreicher Biotope am Münchner Stadtrand erheblich gemindert oder geht völlig verloren. Die Barrierewirkung der geplanten Straßen führt zunächst zu einer fortschreitenden Isolation wenig mobiler Arten und schließlich zu ihrem völligen Verschwinden im Stadtgebiet.

Das Thema **Kostenwahrheit** ist ein wesentlicher Aspekt in der Verkehrspolitik. Für viele Infrastrukturmaßnahmen gilt, dass sie immer noch nicht verursachergerecht umgelegt werden (Bsp.: Straßenbaumaßnahmen, Parkplätze im Straßenraum, Bau und Unterhalt von U-Bahnen), ganz zu schweigen von den externen Kosten, die der öffentlichen Hand durch Verkehrsunfälle und Umweltbelastungen entstehen. Die Zielsetzung des VEP sollte sein, zukünftig vermehrt die durch den MIV verursachten Kosten auf die Kfz-Nutzer umzulegen, aber auch, in der Konkurrenz der Verkehrsträger des Umweltverbundes, solide Kosten-Nutzen-Rechnungen anzustellen.

II Zu den einzelnen Verkehrsbereichen

1. Öffentlicher Verkehr

Wie der Verkehrsentwicklungsplan 2005 richtigerweise betont, steigen vor allem die Verkehrsflüsse über die Stadtgrenzen an, sowie tangentiale Verkehre. Entsprechend muss auch im Bereich Öffentliche Verkehrsmittel der Schwerpunkt der Verbesserungen in diesem Bereich liegen.

Gleichzeitig sind die zentralen Umsteigebahnhöfe Marienplatz, Sendlinger Tor-Platz, Hauptbahnhof und Odeonsplatz bereits jetzt zeitweise überlastet, ebenso wie die Innenstadtabschnitte der U-Bahn. Der geplante weitere S-Bahn-Tunnel wird diese Überlastung noch verschlimmern.

Aus beiden Gründen ist es sinnvoll, **neue Tangenten zu schaffen**. Im Stadtbereich werden die tangentialen Verkehrsbeziehungen durch die geplanten Trambahntangenten (Nord- und Westtangente) abgedeckt, im Stadt-Umland Bereich durch die Stadtbahn.

Neben der Entlastung der Schnellbahnknoten liegt die Bedeutung besserer tangentialer Verbindungen auch in Schaffung neuer attraktiver Verbindungen.

Gerade die Bereiche abseits der S-Bahnstrecken sind vom Umland aus nur relativ schlecht mit dem ÖPNV erreichbar. Mit Hilfe von attraktiven Schienenstrecken können hier Fahrgäste gewonnen werden. Somit kann dann eine Steigerung des Modal Split im Stadt-Umland-Verkehr erreicht werden.

Eine ganz erhebliche Lücke ist die **fehlende Isarquerung im südlichen Stadtbereich**. Leider wurden die Vorschläge dafür ohne weitere Begründung nicht aufgegriffen, damit bleibt die südlichste ÖV-Isarquerung weiterhin auf Höhe des mittleren Rings.

Regionalverkehr

Die **Verbindungen über die Stadtgrenzen** und die Verbundgrenzen hinaus müssen verbessert werden. Dabei sind Taktverdichtungen und Ausweitungen des Angebots auf den meisten Regionalverbindungen notwendig, ebenso wie der Einsatz bequemer und den Reisezeiten angemessener Fahrzeuge.

Regionalbahnhof Poccistraße

Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Regionalverkehr und U- Bahn ist am U- Bahnhof Poccistraße ein **Haltepunkt bzw. Bahnhof für den Regionalverkehr** einzurichten. Speziell die Fahrzeiten vom östlichen Umland (Rosenheim, Mühldorf) in den Münchner Süden lassen sich so deutlich reduzieren.

S-Bahn

Derzeit gibt es erhebliche Diskussionen um Sinn des **zweiten S-Bahn-Tunnels**. Wir würden uns wünschen, das auf die geäußerten, teilweise auch systematischen Befürchtungen ernsthaft eingegangen wird. Eine Maßnahme als "alternativenlos" zu bezeichnen ist in diesem Zusammenhang nicht hilfreich, vor allem wenn die Alternativen nur unzureichend untersucht sind. Die vom Freistaat Bayern untersuchten Konzepte von Expres-S-Bahnen und eines 15-Minuten-Taktes sind darzustellen, und sollten mit einer Bewertung durch die Stadt versehen werden.

Ebenso wie im Bereich MIV sollte die Stadt Maßnahmen jenseits der Stadtgrenzen darstellen, die wesentliche Auswirkungen haben, und auch selbst Ideen in die Diskussion einbringen. Dazu gehört beispielsweise die in ein sehr konkretes Planungsstadium getretene Elektrifizierung der Strecke von Dachau nach Altomünster, inklusive einer besserer Durchbindung nach München. Diese Maßnahmen sind im Kontext des diskutierten weiteren S-Bahn-Tunnels zwingend notwendig, anders sind die Taktverbesserungen nicht realisierbar. Sie sind aber auch ohne diesen hilfreich und dienen zur Verbesserung des S-Bahn-Netzes, Stabilisierung der Fahrzeiten und Erhöhung der mangelhaften Pünktlichkeit.

Die bestehende **Trassenfreihaltung der Südumfahrung** ist unseres Erachtens auf Dauer zu verlängern -- dieser Verkehrsweg ist für eine S-Bahn-Strecke unabhängig von einem weiteren Innenstadtunnel auf Dauer interessant.

U-Bahn

Die U-Bahn ist ohne Zweifel ein leistungsstarker und wichtiger Verkehrsträger. München ist mittlerweile die Stadt mit dem längsten U-Bahn-Netz je Einwohner. Der U-Bahn-Bau stößt jedoch mittlerweile an Grenzen, sowohl an räumliche wie auch an finanzielle. Daher ist wichtig, zukünftig vor allem Maßnahmen zu realisieren, die in Bezug auf das gesamte System des Öffentlichen Verkehrs die beste Kosten-Nutzen-Bilanz erbringen. Die U-Bahn-Strecken mit hohem Fahrgastaufkommen sind gebaut bzw. im Bau. Auf weiteren Strecken ist es daher effizienter, eine Straßenbahnlinie zu bauen und diese zu verbessern (Beschleunigung, Kapazitätssteigerung), als eine neue U-Bahn-Strecke zu bauen. **U-Bahn-Neubauten sollten nur noch dort realisiert werden, wo die Erschließung durch ein adäquates Oberflächenverkehrsmittel technisch nicht möglich oder ebenfalls sehr teuer wäre**, und die entsprechend hohen Fahrgastzahlen für eine U-Bahn vorhanden sind.

Insgesamt ist in Zukunft jedoch alleine schon deshalb Stadt- und Trambahnsystemen der Vorrang einzuräumen, da die U-Bahn-Strecken mit hoher Belastung bereits gebaut sind. Bereits bei bestehenden Strecken ist das Verkehrsaufkommen teilweise so schwach, das selbst im Berufsverkehr nur mehr alle 10 Minuten eine U-Bahn fährt.

Insbesondere die in Planung befindlichen **U-Bahn-Strecken nach Pasing und Englschalking** haben ein zu niedriges Fahrgastaufkommen und sind daher einzustellen bzw. herabzustufen. Für den Bereich Englschalking wäre die Verlängerung der Trambahn weitaus effizienter; damit würde zugleich eine attraktive tangentiale Verbindung Richtung Schwabing geschaffen. Diese Maßnahme sollte daher Eingang in den Verkehrsentwicklungsplan finden.

Stadtbahn (Stadt-Umland-Bahn)

Eine wesentliche Aufgabe der Stadtbahn ist die **Verbesserung der im ÖPNV eher mangelhaften tangentialen Verkehrsbeziehungen**. Sie dient außerdem der Verbesserung der Öffentlichen Verkehrsmittel zum und im Umland; beides ist auch im starken Eigeninteresse der Landeshauptstadt. Leider wurde dies im VEP nicht aufgegriffen.

Überraschend ist, dass gerade zur **Erschließung des Bereichs Dornach/Aschheim/Kirchheim**, für den in MOBINET vor vier Jahren eine Stadtbahn sehr positiv bewertet wurde, im VEP keine Maßnahmen vorgesehen sind, während im gleichen Bereich sehr wohl neue Straßenverbindungen vorgesehen sind. Damit wird sowohl gegen die offizielle Position zur Verringerung des MIV als auch gegen das CO₂-Minderungsziel der LH München verstoßen.

Trambahn

Aufgrund der Stadtstruktur und des zu erwartenden Fahrgastaufkommens ist die Trambahn das ideale Verkehrsmittel für tangentielle Verbindungen sowie zur Erschließung der Stadtbereiche, die durch Schnellbahnen nur unzureichend erschlossen sind. Die Trambahn kombiniert eine hohe Akzeptanz beim Fahrgast (deutlich besser als beim Bus und vergleichbar einer U-Bahn) mit niedrigen Bau- und Betriebskosten.

Daher ist ein **weiterer Ausbau der Trambahn** sinnvoll und notwendig. Die bereits 1991 vom Stadtrat einstimmig beschlossenen Strecken sollten deutlich höher priorisiert werden und weitere Netzergänzungen wie eine Südtangente in Höhe von Isar-Süd (Siemens-Gelände) und die Strecke vom Arabellapark nach Engelschalking geplant werden.

2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Wie bereits im Allgemeinen Teil der Stellungnahme dargestellt, **lehnen die Münchner Umwelt- und Verkehrsinitiativen den aus dem Entwurf VEP 2005 ersichtlichen Wechsel von einer vor fünf Jahren geplanten nachhaltigen Verkehrsentwicklung hin zu einer vor allem automobil geprägten "Mobilitätskultur" ab.** Diese würde sich quasi mit den vorhergesagten starken Zuwächsen im individuellen Kfz-Verkehr abfinden. Dies kann nicht im Interesse der im Stadtgebiet lebenden Bürger sein, da die in den Entwicklungsszenarien genannten Zunahmen des Straßenverkehrs zu unzumutbaren Verhältnissen auf den Straßen führen würden und die vom Stadtrat früher beschlossene Verringerung und Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel überwiegend aufgabe.

Der in Punkt 7.2. aufgeführten Funktionsbestimmung des Hauptverkehrsstraßennetzes in ein Primär- und Sekundärnetz (Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion) wird in den Grundzügen zugestimmt. Das Primärnetz weist neben den auf das Stadtgebiet zu- oder hineinführenden Autobahnen und Bundesstraßen auch Staatsstraßen mit regionaler Verbindungsfunktion auf. Dazu werden auch Hauptstraßen von den Stadtgrenzen zum Mittleren Ring gezählt, die vor allem den Kfz-Pendlerverkehr aus der Umlandregion in die Stadt bewältigen müssen. **Die mit einem Ausbau einer Reihe dieser Zufahrtsstraßen prognostizierte starke Zunahme des Umland-Kfz-Verkehrs zum Mittleren Ring (MR) wird von den Verkehrsverbänden abgelehnt.** Dadurch käme es zu einer nicht hinnehmbaren Verschlechterung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen und zu einer weiteren Verringerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität der dort lebenden Menschen. Außerdem sind innerhalb des MR für eine weiter steigende Menge an Automobilen ausreichende Stellplatzreserven nicht vorhanden. Es muss daher zu einer weiteren Verminderung und Verlagerung des Kfz-Verkehrs aus der Region auf Verkehrsmittel des Öffentlichen Nahverkehrs kommen.

Der Ausbau folgender Straßen des Primärnetzes wird daher abgelehnt:

Region Nord-West

- Der Bau eines Halbanschlusses in der Lochhausener Straße an die A 8 wird abgelehnt, da dieser Naherholungswege durchschneiden würde.
- Verlagerung der FFB 11 (Puchheim) : Der Ausbau würde Freiflächen am Münchner Stadtrand beschneiden und das Erholungsgebiet am Böhmerweiher beeinträchtigen.
- Untertunnelung Landshuter Allee, nördlich des bestehenden Tunnels bis zur Dachauer Straße: Weitere Tunnelvorhaben am Mittleren Ring werden wegen der extrem hohen Kosten abgelehnt.

- Ein Ausbau der Kreuzung Moosacher Straße/Landshuter Allee wird wegen zu befürchtender höherer Verkehrsbelastung am Frankfurter Ring und dortiger Abflusstrassen ebenfalls abgelehnt.
- Eine Verlängerung der Augustin-Rösch-Straße wird wegen zu befürchtender Verkehrsverdichtung im Wohngebiet Lerchenau aus den angrenzenden Gewerbegebieten abgelehnt. Dadurch würde der öffentliche Druck auf den Bau einer neuen Verbindung südlich der Rathenaustraße, von der Lerchenauer Straße über die Schleißheimer Straße zur Heidemannstraße steigen. Der dort vorhandene Grünanlagenzug muss unbedingt erhalten bleiben.
- Ostumgehung Feldmoching (St 2342 –Neu): In diesem Zusammenhang ist auch eine Verlagerung der Staatsstraße 2342 (Feldmochinger Straße auf die Ostseite der Bahn abzulehnen. Dies würde einem Ausbau gleichkommen, der zur einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens führen würde, insbesondere wenn die Verlagerung zusammen mit der Verlängerung der Georg-Zech-Allee gebaut würde.

Region Nordwest-Ost

- Ein geplanter Ausbau der A 99 zwischen Nürnberger und Mühldorfer Autobahn mit neuem Anschluss an die Kreisstraße M 3 wird abgelehnt: Dies würde zu einer Verkehrsverdichtung zum Föhringer Ring und weiterer Straßen im Nordosten führen.
- Der Ausbau des Föhringer Rings wird ebenso abgelehnt wie die geplante Nordost-Verbindung, da neben ausgebautem Mittleren Ring Ost und A 99 ein dritter Ring entstünde, dessen Verkehrsströme zu einer erheblichen Verkehrsverdichtung im Nordosten führen würde.
- Der Neubau einer Ostumfahrung Unterföhrings zwischen Staatsstraße M 3 und A 99 wird aus den gleichen obengenannten Gründen abgelehnt.

Region Ost

- Der Neubau eines Verbindungsbogens Rennbahnstraße-Glücksburger Straße-Salzstraße-Dornacher Weg zur Nordost-Verbindung wird wegen zu erwartender Verkehrsverdichtung im Nordosten abgelehnt.
- Der Neu- bzw. Ausbau der Querungen der S 8 Flughafen von Johanneskirchener Straße, Engelschalkinger Straße und Daglfinger Straße mit Anschluss an die Nord-Ost-Verbindung wird im Zusammenhang mit den vorgenannten Gründen abgelehnt.
- Der Neubau der Johanneskirchner Spange (Verlängerung der Engelschalkinger-/Johanneskirchener Straße) zur geplanten Nord-Ost-Verbindung wird wie oben ausgeführt abgelehnt.
- Der Ausbau des Isarrings wird abgelehnt, da dies zu einer weiteren Verkehrsverdichtung auf dem Mittleren Ring Nordost, sowie zu einer Landschaftszerstörung im Englischen Garten und der Hirschau führen würde. Außerdem existieren entlang der ganzen Strecke keine zusätzlichen Abflualternativen in das Haupt- und Nebenstraßennetz.
- Der geplante Bau einer Südanbindung Perlachs wird abgelehnt, da mit der Ortsumfahrung Ottobrunn eine Anbindung an den Süden Perlachs und Neuperlachs über die Carl-Wery-Straße zur A 8 bereits besteht.
- Der Neubau einer Südost-Anbindung der Messestadt Riem wird abgelehnt, da dadurch eine zweite Einfallstraße von Osten in die Stadt entstehen würde, mit zu erwartender höherer Verkehrsverdichtung im Osten. Außerdem würde es dadurch zu Landschaftszerstörungen und zusätzlichen Verkehrsbelastungen der angrenzenden Umlandgemeinden kommen.
- Der Bau eines Tunnels Mittlerer Ring Südost an der Tegernseer Landstraße wird abgelehnt: Einem Ausbau des Mittleren Rings Südost müsste der Ausbau der notwendigen Zu- und Abfahrten folgen, mit einer damit eingehenden weiteren Verkehrsverdichtung in den angrenzenden Gebieten.

Region Süd-West/Nord-West

- Der Neubau der Silberdistelspange (Umgehungsstraße Blumenauer Straße/Silberdistelstraße) wird abgelehnt, wegen zu erwartender Verkehrsverdichtung im Stadtteil Hadern und wegen zu befürchtender Landschaftsschäden in den Keingärten und dem geplanten Landschaftspark Pasing-Laim-Blumenau-Hadern.

Region Süd-West

- Eine neue Umfahrung Neurieds wird abgelehnt wegen gravierender Landschaftseingriffe. Dadurch würde zudem eine Verbindung über Planegg zwischen A 95 zur A 96 (St.2063-Neu), mit dann zu erwartenden hohen Verkehrszuwächsen entstehen.
- Der Bau der Staatsstraße 2063-Neu zwischen Planegg - Lochhamer Schlag- zur A 96 wird abgelehnt, wegen massiver Landschaftseingriffe im Lochhamer Schlag. Eine minimale Entlastung von Ortsverkehr würde mit einer extremen Zunahme überörtlichen Verkehrs bezahlt (Verlagerung von Teilverkehren zwischen A 95 und A 96).

Die Umwelt- und Verkehrsinitiativen begrüßen, dass innerhalb des Mittleren Rings keine Primärnetz mehr ausgewiesen wird. Die dort vorhandenen Hauptverkehrsstraßen (Sekundärnetz), mit überwiegend örtlicher Verbindungsfunktion dienen somit nur der Aufnahme des Binnenverkehrs und der Verteilung des Ziel-Quellverkehrs aus dem Primärnetz. Eine zu erwartende Verkehrsverdichtung, wie sie im Entwurf VEP 2005 beschrieben wird, würde die Aufnahme- und Parkraum-Kapazität sowohl des Sekundärnetzes, als auch des nachgeordneten Tertiärnetzes (Verkehrsstraßen mit Tempo 50, Gewerbegebietsstraßen, Verbindungsstraßen), ohne deren weiteren Ausbau überfordern.

3. Fahrradverkehr

Gegenüber der VEP-Vorentwurf wurde zwischenzeitlich ein eigener "Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr" (VEP-R) erarbeitet und vom Stadtrat 2002 beschlossen. Begrüßt wird der dort genannte weitere Ausbau der Fahrrad-Haupttrouten und ein Bike + Ride- und Fahrrad - Stellplatzkonzept. 2005 wurde mit der Fortschreibung des "Realisierungsnetz Radverbindungen in München" des Städtischen Baureferats ein weiterer Schritt zur Umsetzung einer nachhaltigen Radverkehrsförderung vollzogen. So wurden 13 von 16 Haupttrouten realisiert, sowie Verbesserungen an Knotenpunkten und Querungen im Bestandsnetz angekündigt. Die Fertigstellung der restlichen radialen Haupttrouten, sowie des Inneren und Äußeren Haupttroutenrings hat sich wegen örtlicher Planungsprobleme verzögert. Dies ist nach Ansicht der Verkehrsverbände unter anderem auf unzureichende personelle und finanzielle Mittel in der Stadtverwaltung zurückzuführen. So wurde 2003 vom Stadtrat die "Radwegepauschale", der Finanzierungstopf für die Förderung von Radverkehrsmaßnahmen, von 2,5 auf 1,5 Millionen Euro pro Jahr gekürzt. Planungskapazitäten im Städtischen Baureferat und im Kreisverwaltungsreferat wurden zur Realisierung anderer Verkehrsprojekte eingesetzt. **Gegenüber dem VEP-R fehlt im Realisierungsnetz-Konzept der für den Alltagsradverkehr wichtige Ausbau direkter Radverbindungen im örtlichen Bestandsnetz.** Dies könnte vor allem durch die flächige Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung in Einbahnstraßen verkehrsberuhigter Bereiche erfolgen. Die Fortschreibung des "Realisierungsnetz Radverbindungen in München" erfolgt laufend, weshalb die Verkehrsverbände eine Beseitigung dieser Mängel durch verstärkte politische Lobbyarbeit anstreben.

4. Fußgängerverkehr

Die Förderung des Fußgängerverkehrs wurde in der Stellungnahme der Verbände 2000 zum VEP-Vorentwurf des Verkehrsentwicklungsplans ausführlicher erläutert, sodass hier nicht nochmals detailliert auf grundsätzliche Maßnahmen eingegangen wird. **Zu berücksichtigen ist jedoch bei**

der Fußwegplanung, dass im allgemeinen Straßenraum die Führung von Fuß- und Radverkehr getrennt erfolgen sollte, da sich diese Verkehrsteilnehmer in unterschiedlichen Geschwindigkeiten fortbewegen. Gemeinsame Geh- und Radwege sollten lediglich in Grünanlagen geplant werden und auch nur dann, wenn für Fahrrad-Durchfahrtsverkehr eigene Verkehrsflächen angeboten werden.

Grundsätzlich bedarf auch der Fußgängerverkehr einer flächenhaften Förderung. Dies sollte auch im Rahmen von Stadtviertelkonzepten erfolgen, die in Zusammenarbeit mit den Bezirksausschüssen und der interessierten Bevölkerung erarbeitet werden. Ein erfolgreiches Pilotprojekt wurde im Rahmen der Kampagne "Münchner Bündnis für Ökologie" 2002 mit dem "Stadtviertelkonzept Nahmobilität" für die Isar- und Ludwigsvorstadt gestartet.

5. Mobilitätsmanagement

Wir begrüßen die Aufnahme des Bereichs Mobilitätsmanagement in das ansonsten rein technikorientierte Kapitel Verkehrsmanagement.

Leider ist die Kenntnis des Mobilitätsmanagements bei politischen Entscheidungsträgern und Projektentwicklern noch relativ gering. Mobilitätsmanagement galt vielfach bislang als Nischen-Strategie.

Daher fehlt häufig die politische Akzeptanz, da im Gegensatz zu Technikanwendungen (Telematik) und Infrastrukturausbau nichts „zum Anfassen“ entsteht.

Dabei haben die Erfolge des Mobilitätsmanagements in zahlreichen europäischen Ländern es längst zu einem gleichwertigen Instrumentarium der Mobilitätspolitik gemacht. Wie bei jedem anderen kommerziellen Produkt auch, sind Information, Beratung und Motivation zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten und das Marketing nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen, unverzichtbare Bestandteile einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie. Das Potenzial zur Vermeidung und Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr wird allgemein auf 5% geschätzt. Es ist im Vergleich zu Infrastrukturausbau und Verkehrstechnik relativ kostengünstig, nicht restriktiv und bietet den Nutzern einen praktischen Mehrwert.

Die Stadt München wird daher aufgefordert die Akzeptanz des Mobilitätsmanagement als öffentliche und privatwirtschaftliche Aufgabe und sinnvolles verkehrspolitisches Instrument zu erhöhen.

6. Parken

Parkraumbewirtschaftung ist wesentlicher Bestandteil eines schlüssigen push- and pull-Konzeptes, dass das Umsteigen vom Auto auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördert. Sie trägt zudem dazu bei, den knappen Parkraum gerade für den notwendigen Wirtschaftsverkehr effizient auszunutzen. Anlieferzonen sollten verstärkt anstelle regulärer Stellplätze ausgewiesen werden. Der Beschluss des Stadtrates zur Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Mittleren Ringes wird begrüßt und sollte schnellstmöglich umgesetzt und auf gut mit ÖPNV erschlossene Gebiete außerhalb des Mittleren Ringes, mit ähnlichem Parkdruck wie in der Innenstadt, ausgedehnt werden (z.B. Pasing). Die ordnungsrechtliche Kompetenz und der räumliche Umgriff der kommunalen Parküberwachung sollten auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt werden, um illegales Parken wirksam zu unterbinden.

Der Aspekt der **Kostenwahrheit** ist im Zusammenhang mit Parken im öffentlichen Straßenraum besonders hervorzuheben: Im öffentlichen Straßenraum sind verstärkt Parkgebühren zu erheben. Die Quersubventionierung privater Stellplatzkosten durch Wohnungspreise und -mieten ist transparent zu machen und abzubauen. Im Zuge der Kosteneffektivität ist außerdem zu prüfen, inwieweit die eingesetzten Mittel aus der Stellplatzabläse nicht durch die Förderung von Car-Sharing effektiver eingesetzt werden können, als durch den Bau von Anwohnergaragen.

Solange in **Anwohnergaragen** keine Kostenmieten erzielt werden können, sind Anwohnergaragen zwar punktuell wünschenswert, um die zugeparkten Straßenräume attraktiver gestalten zu können und Parksuchverkehr zu vermeiden. Im großen Rahmen sind sie aber angesichts der Kosten nicht

finanzierbar. Anwohnergaragen sind nur sinnvoll, wenn gleichzeitig die Stellplätze im Straßenraum bewirtschaftet bzw. abgebaut werden.

Verstärkt zu fördern ist **die Festlegung autofreier Wohnquartiere**, in denen die BewohnerInnen kein Auto besitzen und damit die autogerechte Infrastruktur zugunsten weitreichender städtebaulicher Gestaltungsmöglichkeiten reduziert werden kann. Die gemeinschaftliche Nutzung von Autos innerhalb eines Wohnquartiers ist zu unterstützen. Instrumente für die Errichtung auto- und stellplatzfreier Gebiete sind die Bauleitplanung und städtebauliche Verträge.

7. Wirtschaftsverkehr

Wir begrüßen das Konzept der **Güterverteilzentren** und die Vorauswahl der Standorte mit Schienenanschluss. Bei der Realisierung ist darauf zu achten, dass diese Flächen auch zur effizienten und wegesparenden Güterverteilung genutzt werden. Dazu ist ein konsistentes City-Logistik-Konzept notwendig.

Unterzeichnende Organisationen und Initiativen:

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub ADFC

Bund Naturschutz in Bayern BN

Green City

Landesbund für Vogelschutz LBV

Pro Bahn

Verkehrsclub Deutschland VCD