

Grüne Verkehrspolitik bis 2008 und für die nächsten Generationen
10 Meilensteine für die Verkehrswende



München, im April 2005

Grüne Verkehrspolitik bis 2008 und für die nächsten Generationen

10 Meilensteine für die Verkehrswende

Inhaltsverzeichnis

Präambel	2
1. City-Maut für München	3
2. Die lebendige Stadt: Renaissance des öffentlichen Raumes.....	3
3. Pro Fußgänger: Den Verkehr wieder auf gesunde Füße stellen.....	4
4. Radverkehrsoffensive für München.....	5
5. Attraktives ÖPNV-Netz für München.....	6
6. Den Stadt-Umland-Verkehr auf den Umweltverbund verlagern.....	8
7. Tunnel am Mittleren Ring-Süd-West	9
8. Verzicht auf kontraproduktiven Straßenbau.....	10
9. Verkehrsmanagement: Neue Techniken stadtverträglich einsetzen.....	11
10. Mobilitätsmanagement: informieren, beraten, motivieren.....	11

Präambel

Die Sicherung der Erreichbarkeit Münchens mit einer intelligenten, ressourcenschonenden Mobilitätspolitik ist Grundvoraussetzung für eine attraktive und lebenswerte Stadt. In drastischer Form zeigen die chronische Überlastung der Verkehrssysteme und aktuell die dauerhafte Überschreitung der Grenzwerte für Feinstaub, dass Handlungsbedarf geboten ist. In den fatalen Zeiten der autogerechten Stadt, aber auch in der danach folgenden Phase, wurde offensichtlich, dass eine Verkehrsplanung der Förderung gleichermaßen aller Verkehrsarten, des weiteren Straßenausbaus und der trügerischen Hoffnungen der Telematik zum Scheitern verurteilt ist. Das Verkehrsaufkommen konnte im Sinne der Nachhaltigkeit weder reduziert noch massiv auf den Umweltverbund verlagert werden.

Vor diesem Hintergrund und angesichts der Herausforderung einer vor allem im Umland stark wachsenden Stadtregion ist der neue Verkehrsentwicklungsplan über weite Strecken eine große Enttäuschung. Mit ihm werden die Weichen für die Verkehrspolitik der nächsten 15 Jahre in einer Weise gestellt, die die Attraktivität Münchens für die Menschen und für die Wirtschaft nicht gewährleisten kann.

Dies nehmen wir Münchner Grünen zum Anlass, mit „10 Meilensteinen für die Verkehrswende“ Eckpunkte einer ökologisch wie ökonomisch sinnvolleren und damit nachhaltigen Mobilitätspolitik aufzuzeigen. Wir stellen machbare Alternativen vor, die in vergleichbaren europäischen Städten vielfach erprobt und auf ihre Alltagstauglichkeit hin getestet wurden.

Dabei ist eine kompakte Siedlungsstruktur von übergeordneter Bedeutung. Sie bündelt den Bedarf in integrierten Lagen und macht so die Erschließung durch den ÖPNV einfacher und ökonomischer. Für Fuß- und Radverkehr sind die Ziele des täglichen Bedarfs leicht erreichbar. Eine kompakte Siedlungsstruktur ist aus Platzgründen ungeeignet für massenhaften Autoverkehr und kann ihrerseits durch Rad- und Fußverkehr Platz sparen. München hat dank seiner kompakten Stadtentwicklung gute Voraussetzungen für den Umweltverbund, die auch in der Leitlinie „kompakt, urban, grün“ festgeschrieben ist. Deshalb ist stadtverträgliche Mobilität nötig und machbar.

Besondere Bedeutung gewinnt der effiziente Einsatz der knappen kommunalen Finanzmittel. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wollen wir nicht zuletzt die maßgebliche Berücksichtigung eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses für künftige verkehrspolitische Maßnahmen vorantreiben.

1. City-Maut für München

Ganz Europa denkt über die City-Maut nach, nur in Deutschland scheint dieses Thema tabu zu sein. Wir fordern weiterhin nachdrücklich die Einführung einer City-Maut in München. Denn sie bringt Vorteile in zweierlei Hinsicht: Sie reduziert den Auto- und LKW-Verkehr in der Stadt und schafft damit ein plus an Wohn- und Lebensqualität, Sicherheit und Gesundheit, Nachhaltigkeit, Multimobilität für alle und einen effizienten Wirtschaftsverkehr. Die Einnahmen der City-Maut sollten für die dringend notwendigen Maßnahmen für die Verkehrswende verwendet werden.

Das Experten-Hearing im Mai 04 hat gezeigt, dass sich auch die Wirtschaft einer im Dialog erstellten Machbarkeitsstudie nicht verwehren würde. Experten vom DIW, vielen Universitäten und der EU haben der City-Maut in München inzwischen eine mittelfristige Notwendigkeit bescheinigt. Die Maut ist die einzige Maßnahme, die eine nutzungsbasierte Abrechnung auch des fließenden Verkehrs und damit Kostengerechtigkeit ermöglicht und bei vernünftiger Auslegung indirekt eine soziale Umverteilung zugunsten der minderen Einkommen darstellt.

In London konnten nach Einführung der Maut erhebliche Produktivitätszuwächse bei den Nutzern der Straße (Lieferverkehre, Handwerksbetriebe, etc.) ermittelt werden. Wenn die Münchner Wirtschaft sich an dem Projekt durch neue Angebote (Lieferung nach Hause) beteiligt, wird es ein Erfolg für alle. Die breite Zustimmung der Bevölkerung in London für die Maut sollte auch in München der Politik Mut machen. München wird mit einer Maut für alle Münchner attraktiver!

Nächste Schritte zur Umsetzung der City Maut in München sind:

- Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen, damit die Städte eine City Maut erheben können. Die ersten positive Signale der rot-grünen Bundesregierung in diese Richtung müssen rasch eine konkrete Umsetzung erfahren.
- Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Umsetzung einer City Maut in München mit den hauptsächlichen Zielen
 - der Stauvermeidung, -verminderung (z.B. höhere Gebühren zu Zeiten der Rush-hour)
 - der Verkehrsminderung des MIV auf Stadtgebiet
 - der Steigerung der Lebensqualität durch Minderung von Lärm und Schadgasen (z.B. höhere Gebühren bei ungünstigen Wetterlagen wie Inversion oder hohen Temperaturen)
 - einer gesteigerten Mulimobilität insbes. für städtischen Wirtschaftsverkehr
- unter Vermeidung
 - von Finanzeinbußen für die Stadt
 - Attraktivitätsverlust der Stadt mit ihren Zentren für Tourismus, Einkauf, Wirtschaft und Arbeitsplätzen
 - besonderer Belastung für Menschen minderen Einkommens
 - von Ausweichverkehr in Wohngebieten

2. Die lebendige Stadt: Renaissance des öffentlichen Raumes

Die Verkehrswende verspricht ein Plus an Wohnqualität und Urbanität und stärkt die Innenstadt und die Stadtteilzentren. Die Dominanz des Autoverkehrs im öffentlichen Raum soll zugunsten der Aufenthaltsqualität und des Zuzußgehens aufgehoben werden. Es entsteht Platz für mehr Grün, Kinderspiel, Sport, Cafés, Flanieren und Verweilen. Vor allem der Einzelhandel profitiert von der neuen Aufenthaltsqualität. In München soll das Leben toben, nicht der Verkehr.

Daher setzen wir uns für folgende Maßnahmen ein:

- Jedes Jahr ein neues Stadtviertelkonzept zur Nahmobilität und finanzielle Schwerpunktsetzung für die Umsetzung von darin vorgeschlagenen Maßnahmen.
- Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen (neben vielen anderen z.B. Harras, Tal, Sendlinger Straße, Münchner Freiheit mit angrenzenden Straßen, Ratzingerplatz, Boschetsriederplatz, Hans-Mielich-Platz, Baldeplatz, Kurfürstenplatz etc.)
- Temporäre Nutzung von Straßenverkehrsflächen als Aufenthaltsraum für die Bürger und zur Belebung des öffentlichen Raums. Nach dem Vorbild von "Paris respire" könnten z.B. folgende Straßen an Wochenenden als verkehrsberuhigter Bereich gewidmet werden: Ehrengutstraße, Türkenstraße und Reichenbachstraße
- Aufwertung von Stadtteilzentren durch kleine Fußgängerzonen (z.B. Bäcker- und Gleichmannstraße in Pasing, Heighofstraße zwischen Würmtal- und Marchioninistraße in Haderm))
- Begrünung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- mehr Verkehrsberuhigung in Wohnvierteln durch Spielstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, künstliche Sackgassen, Fußgängerzonen etc. (z.B. Ackermannbogen)
- Rückbau und Beruhigung von Hauptverkehrsstraßen zugunsten von Radwegen/-streifen, Fußwegen und Begrünung, z.B. dort, wo parallel andere Straßen (Pasinger Nordumgehung, Mittlerer Ring) ausgebaut werden und damit den Verkehr bündeln sowie an den im Verkehrsentwicklungsplan innerhalb des Mittleren Ringes vorgeschlagenen Straßen zur Verbesserung der straßenräumlichen Qualität (z.B. Ungerer Straße, Landsberger Straße zwischen Am Knie und Lortzingstraße, Kapuziner-, Lindwurm-, Herzog-Heinrich- (Süd), Brienner- und Fürstenrieder Straße, Goetheplatz)
- Dauerhafte Entlastung von Orts- und Stadtteilzentren von Schwerlastverkehr, z.B. keine Aufhebung der Höhenbeschränkung von Bahnunterführungen, die mehr LKW-Verkehr zur Folge hätten (Bsp. Alto-/Limesstraße Aubing)
- Regelgeschwindigkeit Tempo 30. Höhere Geschwindigkeiten sollen auf ausgewählten Hauptstraßen möglich sein.

3. Pro Fußgänger: Den Verkehr wieder auf gesunde Füße stellen

Gehen ist die umweltfreundlichste, stressfreieste und gesündeste Fortbewegungsart, wird aber in der Verkehrspolitik nicht ernst genommen. Und das, obwohl ca. ein Drittel aller Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Dies muss sich auch in Investitionen und Maßnahmen niederschlagen. Konkrete Maßnahmen, die den Fußverkehr stärken, sind neben der **Renaissance des öffentlichen Raumes** (Meilenstein 2):

- Verbesserung der Fußgängerdurchlässigkeit: d.h. mehr oberirdische und möglichst steigungsfreie Querungen, Gehwegnasen, Zebrastreifen (dabei auch Lockerung der Voraussetzungen für die Neueinrichtung von Zebrastreifen), Parkraumüberwachung, fußgängerfreundliche Ampelschaltung, Öffnung von Passagen
- Schaffung von Fußgängerzonen in einzelnen Stadtvierteln (Beispiele: Pasing Zentrum, Moosacher Bahnhof/Bunzlauer Straße, Josef-Frankl-Straße West, Willibaldplatz, Hohenzollernstraße von Leopold- bis Friedrichstr.)

- Fußgängerleitsystem (Wegweiser, gleichzeitig Abbau des Schilderwalds) und Fußgängerstadtplan für den Bereich innerhalb des Mittleren Rings unter Beachtung der Barrierefreiheit.
- Um ein barrierefreies Gehen in der Stadt zu ermöglichen (vor allem für RollstuhlfahrerInnen und Eltern mit Kinderwagen), sollte es ein Schwerpunkt der Münchner Polizei werden, das Parken (selbst wenn es nur kurzfristig ist) auf Bürgersteigen, in Einfahrten und an den Enden der Seitenstraßen zu verhindern.

4. Radverkehrsoffensive für München

Der Radverkehr ist das Verkehrsmittel mit dem größten Zukunftspotenzial. Ein Anteil von über 20% der Wege am Gesamtverkehr muss weiterhin das wichtigste verkehrspolitische Ziel der Grünen in München sein. Auswirkungen sind nicht nur ein umweltfreundlicher und schneller, leiser, flexibler und platzsparender Verkehr. Vor allem die Gesundheit der RadlerInnen selbst erhöht sich und für die Stadtteilentwicklung ergeben sich neue Chancen (z.B. durch eine Renaissance der wohnortnahen Einzelhandelsstruktur). Unsere Forderungen zum Radverkehr sind:

- Komplett-Umsetzung des VEP-Rad bzw. des Realisierungsnetzes inkl. Beschilderung innerhalb von 15 Jahren
- Erhöhung der Investitionsmittel durch Umschichtungen im MIP: Neuschaffung eines Pauschalhaushaltsansatzes im MIP und im Verwaltungshaushalt mit dem Titel „Realisierungsnetz Rad und Abstellanlagen“, dotiert mit zusammen mind. 5 Mio. Euro/Jahr sowie Bereitstellung der für die Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen notwendigen MitarbeiterInnen in der Verwaltung durch Umorganisation in den städtischen Referaten
- Priorisierung des Radverkehrs innerhalb des Mittleren Rings und in den Stadtteilzentren gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (Ampelschaltungen, Unterhalt und Straßenreinigung, Ausweisung von Fahrradstraßen, Fahrrad-, Schutz- bzw. Angebotsstreifen und Fahrradaufstellflächen, Öffnung von Einbahnstraßen)
- Wegweisungssystem und Beschilderungskonzept nach den bundesweit anerkannten Qualitätsstandards für den Radverkehr bis zum Jahr 2008. Darüber hinaus auch in die Region hinein.
- 500 - möglichst überdachte - qualitätsvolle (z.B. Rahmen-anschließbare) Fahrradstellplätze pro Jahr an U- und S-Bahn-Stationen und eine gut situierte Fahrradservicestation am Hauptbahnhof.
- 250 qualitätsvolle Abstellanlagen pro Jahr im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren - auch auf Kosten von Kfz-Stellplätzen - in Umsetzung des Fahrradabstellkonzeptes der Stadt München
- Erlass einer Fahrradabstellsatzung für Neubauvorhaben, um ausreichende und qualitätsvolle Abstellmöglichkeiten auch auf privaten Grundstücken zu garantieren
- Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV, z.B. auch in Bussen und Trambahnen zu Nebenverkehrszeiten, Angebot von Zusatzzeitkarten, mit denen die Fahrradmitnahme in Nebenverkehrszeiten vergünstigt möglich ist.
- Großangelegte Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr
- Höhere Priorität für Unterhalt, Reinigung und Schneeräumung von Radwegen

- Konsequenterer Durchsetzung des Halte- und Befahrungsverbots für KFZ auf Rad- und Gehwegen.
- Verbesserte Überquerungsmöglichkeiten für Radfahrer an schwer überquerbaren Straßen. Durchgängig sichere Verkehrsführung.

5. Attraktives ÖPNV-Netz für München

Auch wenn in München das ÖPNV-Angebot den weltweiten Vergleich nicht zu scheuen braucht, können wir uns nicht zurücklehnen. Für die Verkehrswende muss das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln so attraktiv sein, dass der Umstieg lockt.

Unsere Tram: Das städtische Verkehrsmittel mit viel Potential

Das größte ÖPNV-Ausbaupotenzial im Rahmen der städtischen Aufgabenträgerschaft sehen wir bei der **Trambahn**:

Viele europäische Städte bauen ihr Oberflächenschienennetz mit einer rasanten Geschwindigkeit aus und reduzieren parallel dazu die Einfahrtmöglichkeiten des MIV. Die Tram bietet viele Vorteile, da sie eine hohe Akzeptanz beim Fahrgast (deutlich besser als beim Bus und vergleichbar einer U-Bahn) mit niedrigen Bau- und Betriebskosten kombiniert. Und: Die Tram steht für eine lebendige, urbane Stadt, die man gerne bereist.

Auch für München gibt es viele gute Gründe für die Tram-Renaissance: 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. Auch bietet die Trambahn Möglichkeiten zu städtebaulichen Verbesserungen in vielen Stadtvierteln. Vielfältige Beispiele im Ausland zeigen, dass Baumaßnahmen für den ÖPNV sogar als Initialzündung für eine generelle Aufwertung des städtischen Raums genutzt werden. Ein Pilotprojekt in München könnte die Tram-Westtangente in der Fürstenrieder Straße sein. Daher ist ein weiterer Ausbau der Trambahn sinnvoll und notwendig.

Wir fordern deshalb konkret:

- Schnellstmöglicher Bau von Kasernenlinie (Bau bis 2007), St. Emmeram (Bau bis 2008), Pasing Marienplatz-Bahnhof (bis 2008), Nordtangente, Westtangente (Planfeststellung bis 2008)
- Bau der Trambahn nach Freiam; Inbetriebnahme bei Bezug der ersten Wohnungen
- Untersuchung einer Trambahn vom Arabellapark nach Engelschalking mit Verlängerung in Richtung Dornach als Alternative zur Verlängerung der U 4
- Folgende Varianten einer Verlängerung der Tram von St. Emmeram aus sind zu untersuchen:
 - Erschließung Gewerbegebiet Unterföhring
 - Verlängerung nach Unterföhring und Ismaning (in Kombination mit Stadt-Umland-Bahn)
 - Verlängerung zur Studentenstadt (in Kombination mit Stadt-Umland-Bahn)
- Aufnahme der Planungen für eine Isarquerung im Süden: Fürstenried – Obersendling (Isar Süd) - Harlaching - Perlach – Neuperlach (neue Südtangente)

- Verlängerung der Kasernenlinie in Richtung Kieferngarten und Hasenberg
- Verlängerung der Tram 18 über die Senftenauer Straße in die Blumenau

Die Münchner U-Bahn: Gut und teuer

Die Münchner U-Bahn ist ein unverzichtbares Massenverkehrsmittel, das gerade in der Innenstadt in punkto Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Kapazität das Auto überbietet. Allerdings ist die U-Bahn in Bau und v.a. Betrieb sehr teuer, so dass sie sich nur bei einer hohen Auslastung und Nutzungsdichte "lohnt". Deshalb fordern wir, einen weiteren U-Bahn-Ausbau am Stadtrand einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse zu unterziehen, Alternativen (z.B. Trambahnverlängerungen, Stadt-Umland-Bahn) ernsthaft zu prüfen und umzusetzen und auf zu teure U-Bahn-Verlängerungen zu verzichten.

Die demnächst anstehenden U-Bahn-Verlängerungen beurteilen wir daher folgendermaßen:

- Als ernsthafte Alternative zur Verlängerung der U 4-Ost soll die Trambahnverlängerung vom Arabellapark nach Englschalking, insbesondere unter Einbeziehung der dauerhaften Betriebskosten, geprüft und ggf umgesetzt werden
- Keine U5 nach Pasing
- Allenfalls die Strecke von Großhadern nach Martinsried (ggf. oberirdisch) macht aus Sicht des volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses Sinn, muss aber von Land und Landkreis finanziert werden.

Ausbau des Bus-Netzes

Wie bei der Straßenbahn sind auch im Busnetz Verbesserungspotenziale vorhanden. Die Trambahnbeschleunigung ist fast vollständig realisiert und ein voller Erfolg. Die Busbeschleunigung kann Geld sparen und gleichzeitig den ÖPNV schneller und pünktlicher und damit für den potenziellen Nutzer attraktiver machen. Der Ausbau des Busnetzes wird dazu beitragen, ein lückenlos hochwertiges ÖPNV-Angebot zu schaffen. Wir fordern daher

- Konsequente Busbeschleunigung und
- Realisierung der im Ausblick von Top-Bus genannten Ausbaumaßnahmen bis 2008.
- Umstellung bzw. Neuanschaffung von Bussen mit Erdgasantrieb und langfristig ein Umstieg auf effiziente, sehr schadstoffarme alternative Antriebe (Hybrid-, Brennstoffzellen-, Wasserstoffantriebe)

Schneller, pünktlicher, häufiger - Angebotsverbesserung im ÖPNV-Netz

Aus Wettbewerbsgründen und aufgrund der Sparmaßnahmen im Land und im Bund fehlt zunehmend Geld für U-Bahn, Bus, Tram. Es zeichnet sich ein Trend zu schlechteren Takten und Linienkürzungen (v.a. Busse) ab. Diese Verschlechterungen im Angebot müssen gestoppt und umgekehrt werden. Um das Ziel der Verkehrswende zu erreichen, hat die Gewinnung neuer Fahrgäste Priorität. Durch Taktverdichtung entstehen zwar höhere Kosten, die jedoch teilweise durch höhere Einnahmen durch Fahrgastgewinne aufgewogen werden.

Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes fordern wir:

- Die Taktzeiten der U-Bahn, Bus und Trambahnen werden bis 2007 bei Bedarf verdichtet. Langfristig werden die meisten Takte stark verdichtet: 5-Minuten-Takt auf den Kernlinien der

U-Bahn ganztags (Montags bis Samstag), abends bis 1 Uhr mindestens 10-Min-Takt. Auch auf einzelnen Tram-Linien (15/25, 19, 27) ist der ganztägige 5-Minuten-Takt wünschenswert.

- Abstimmung der Busanschlüsse nachts an die letzte U- oder S-Bahn an den jeweiligen Haltepunkten.
- Verbesserung der Fahrkartenangebote, z.B. Tageskarte für tatsächlich 24 Stunden, Ausweitung der Kombiticketangebote (z.B. auf mehr Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Verknüpfung mit Call a Bike, umfassende Kombikarte für Mobilitätsdienstleistungen nach dem Vorbild von "Hannovermobil"), günstigere Tarife an Wochenenden.
- Das ÖPNV-Netz soll flächenmäßig ausgeweitet werden, wobei verkehrliche Dringlichkeit und Kosten-Nutzen-Verhältnis miteinander abgestimmt werden. Vorrang haben dabei insbesondere Maßnahmen, die im Rahmen von im topbus im Ausblick vorgeschlagen sind.

6. Den Stadt-Umland-Verkehr auf den Umweltverbund verlagern

Während der innerstädtische Verkehr dank verschiedener verkehrs- und siedlungspolitischer Maßnahmen und Entwicklungen (auf hohem) Niveau stagniert, wächst der Stadt-Umland-Verkehr unablässig. Alle Verkehrsprognosen und -untersuchungen deuten darauf hin, dass sich dieser Trend in den nächsten Jahren - insbesondere aufgrund der autofördernden Siedlungsentwicklung in der Region - fortsetzt. Eine der größten verkehrspolitischen Herausforderungen im Münchner Ballungsraum ist daher der Stadt-Umland- bzw. Umland-Umland-Verkehr. Neben einer besseren Kooperation der Landkreise und Gemeinden/Städten in der Münchner Region und einer vernünftigeren Siedlungsentwicklung muss der wachsende Verkehr auf den Umweltverbund verlagert werden. Dabei spielt die S-Bahn die tragende Rolle.

Die S-Bahn bildet das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs für den Ballungsraum München

Sie muss daher konsequent ausgebaut werden. Der geplante Bau des 2. Stammstreckentunnels hat eine wichtige Entlastungsfunktion, soll aber nicht darüber hinweg täuschen, dass genauso massive Probleme in den Außenästen liegen.

Die Grünen fordern daher die Staatsregierung und die Umlandgemeinden auf, über den Bau der 2. Stammstrecke hinaus die Weichen für einen S-Bahn-Ausbau in der Region zu stellen:

- S-Bahn-Ausbau vor allem auf den Außenästen (u.a. Trennung von Fern- und Regionalverkehr, zweigleisiger Ausbau der S-Bahn-Strecken)
- 15-Minuten-Takt auf allen Linien
- Südring bis Poccistraße realisieren und Regionalzughalt an der Poccistraße („Südring light“)
- Schaffung von Express-S-Bahnen mit 15/30-Min-Takt
- Langfristperspektive für den Nord- und Südring als Tangentialverbindung (mind. Trassenfreihaltung)
- Erweiterung des S-Bahn-Netzes und des Tarif-Verbundes über das jetzige MVV-Netz hinaus
- Massiver Ausbau von Bike+Ride, Ausbau von Park&Ride in den Außenbereichen

- Ausbau der Regionalbusnetze mit Taktverknüpfungen an den S-Bahnen
- Aufhebung der deutlichen Tarifsprünge im Stadt-Umland-Verkehr

Zukunftsprojekt Stadt-Umland-Bahn vorantreiben

Eine wesentliche Aufgabe der Stadt-Umland Bahn ist die Verbesserung der im ÖPNV eher mangelhaften tangentialen Verkehrsbeziehungen. Die Planungen zur Stadt-Umland-Bahn sollen als ein wichtiger Lösungsansatz umgehend beschleunigt wiederaufgenommen werden. Anders als bisher wird zudem in Zusammenarbeit der der Stadt-Umland-Bahn aufgeschlossen gegenüberstehenden Gemeinden die beschleunigte Vorabrealisierung einiger kürzerer Teilstrecken (z.B. als Verlängerung des städtischen Trambahnnetzes) geprüft, um einen kostengünstigen und schnell umsetzbaren Einstieg in das Stadtumlandbahn-System zu finden. Streckenvorschläge für die Stadt-Umland-Bahn liegen seit Jahren vor, z.B. aus der 2.Stufe der Machbarkeitsstudie zur Stadt-Umland-Bahn:

- (Dachau)-Karlsfeld-Nordring- Neue Messe-Gronsdorf
- (Aubing -) Pasing - Moosach - Nordring - Ismaning
- (Heimstetten -) Aschheim - Messe/Riem - Neuperlach Süd - Taufkirchen
- (Giesing - Solln -)Fürstenried - Germering - Gröbenzell

Der Nahverkehr in München ist mehr als nur die Flughafenerschließung

Angesichts der enormen Herausforderungen für den ÖPNV-Ausbau im gesamten Ballungsraum München und angesichts der Mittelkürzungen für den Nahverkehr fließen unverhältnismäßig hohe Mittel und Planungskapazitäten in die Flughafenerschließung. Mit zwei S-Bahn-Linien besteht eigentlich ausreichende Kapazität, selbst wachsende Fluggastzahlen aufzunehmen. Für die Flughafenanbindung mit ÖV gilt daher für die Grünen:

- Ablehnung der Geldvernichtungsmaschine **Transrapid** vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen. Keine weitere Nahverkehrsmittel in das Projekt Transrapid
- Verbesserungen für die Flughafenanbindung mit möglichst geringem Mittelaufwand, um nicht Gelder für den dringenden notwendigen Ausbau des ÖPNV in Bayern (z.B. Außenäste der Münchner S-Bahn) zu blockieren - "Express S-Bahn light"
- Mögliche zusätzliche Schienenerschließungen (Express-S-Bahnen, Fernbahnanschluss) des Flughafens sollen mit dem größtmöglichen Nutzen für die Stadtentwicklung verbunden sein.

7. Tunnel am Mittleren Ring-Süd-West

Die Münchner Grünen akzeptieren den Bau eines Tunnels am Mittleren Ring Süd-West neben demokratiepolitischen Überlegungen (Bürgerentscheid '96) auch aus verkehrspolitischen Gründen: Die Fertigstellung der A 99 West, die geplanten Erweiterungsbauten des Siemens-Konzerns und die fortschreitende Siedlungsverdichtung werden im Münchner Süd-Westen zu einer Zunahme des Autoverkehrs führen, die am Luise-Kiesselbach-Platz ohne Tunnel nur schwer

zu bewältigen sein wird.

Der Bau des Tunnels bietet zudem Chancen:

- Für Lärmschutz und die Verbesserung der Wohnqualität: Alle umliegenden Stadtviertel können durch konkrete verkehrsberuhigende Maßnahmen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Grünen werden darauf drängen, dass dafür noch vor Baubeginn Planungen begonnen und die nötigen Finanzmittel bereitgestellt werden.
- Für die Bündelung des Verkehrs auf dem Mittleren Ring: Damit wird der Bau weiterer neuer Straßen im gesamten Münchner Südwesten verzichtbar. D.h. keine Verlängerung der Stäblistraße, keine Staatsstraße 2063-neu (westlich Martinsried), kein Autobahnsüdring und keine Umfahrung Neurieds.

Die Grünen sind der Auffassung, dass der Südwest-Tunnel auch in einer preiswerteren Variante als mit den bisher vorgesehenen 320 Mio € verwirklicht werden kann. Wenn es gelingt, die Baukosten zu reduzieren und der Freistaat seine Förderzusage in Höhe von 60% einhält, stehen mehr Mittel für Investitionen in umweltgerechte Verkehrssysteme zur Verfügung.

8. Verzicht auf kontraproduktiven Straßenbau

Der weitere Aus- und Neubau von Trassen und Spangen im Großraum München ist aus ökonomischen und ökologischen Gründen bis auf begründete Ausnahmen abzulehnen. Der Ausbau des ÖPNV muss endlich die längst überfällige Priorität erhalten. Neue und erweiterte Strassen und Trassen laden den MIV regelrecht zur Nutzung ein und verfehlen somit auch das angestrebte Ziel, den Anteil am ÖPNV mittel- und langfristig zu erhöhen. Prognosen gehen von steigenden Zulassungszahlen aus und belegen, dass heute,- zur (angeblichen) Entlastung gebaute Strassen, morgen bereits wieder überlastet sein werden.

Konkret fordern wir u.a. den Verzicht auf

- die Südanbindung Perlach
- die Nordostverbindung mit Ausbau Föhringer Ring und Johanneskirchner Spange
- die Verlängerung der Ständlerstraße
- die Staatsstraße 2063-neu (westlich Martinsried)
- den Autobahn-Südring
- auf weitere Autobahnspuren
- die Verlängerung der Stäblistraße
- die Südostanbindung der Messe

Generell sollen die Pläne, den motorisierten Individualverkehr auf den bestehenden Hauptstraßen zu bündeln und damit Wohngebiete zu entlasten, zeitnah umgesetzt werden, vor allem im Bereich von bereits erfolgten oder geplanten Straßenbaumaßnahmen (z.B. im Umfeld des Petuertunnel). Sie müssen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen begleitet werden, die den Effekt der Verkehrsbündelung einerseits und der Entlastung der Nebenstraßen und Parallelen andererseits

gewährleisten.

Nach dem Vorbild von Zürich sollten alle neuen Straßenbauinvestitionen einer Gegenrechnung unterzogen werden, in der geprüft wird, ob mit dem selben Mitteleinsatz – z.B. durch bauliche Maßnahmen, Mobilitätsmanagement oder Förderung des Umweltverbands – nicht so viel Verkehr eingespart oder verlagert werden kann, wie die Straße aufnehmen könnte.

9. Verkehrsmanagement: Neue Techniken stadtverträglich einsetzen

Die Verkehrsinfrastruktur mit Hilfe von Telematik in ihrer Leistungsfähigkeit zu optimieren, war bisher Gegenstand zahlreicher teurer, wenig transparenter Forschungsprojekte, wie z.B. MOBINET, die mit z.T. zweifelhaftem Erfolg abgeschlossen wurden. Dennoch sehen die Grünen in der technisch unterstützten Verkehrssteuerung im Gegensatz zu früher ein Instrument, das auch für eine nachhaltige Abwicklung des Verkehrs eingesetzt werden kann.

Voraussetzung ist, dass durch die gewonnenen Kapazitäten der Straßeninfrastruktur kein neuer Autoverkehr induziert und kein Verkehr vom Umweltverbund auf die Straße zurückverlagert wird. Die Kapazitäten müssen allein der Erhöhung der Sicherheit und der Verflüssigung des bestehenden Verkehrs dienen, indem der weitere Zufluss über die 1100 Lichtzeichenanlagen der LH München vorsichtig, aber gezielt und systematisch gedämpft wird.

Wir fordern daher die Entwicklung und Umsetzung von Strategien zur Verkehrssteuerung, die mit Hilfe der Verkehrszentrale München die verkehrspolitischen Vorgaben der LH München umsetzen.

- Dies bedeutet nicht nur die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der permanent kollabierenden grünen Wellen in München, die nur bis zu einer Auslastung von 80 – 90% funktionieren und entsprechend vor weiterem Zufluss geschützt werden müssen.
- Es bedeutet auch eine fallweise emissionsabhängige Steuerung, die die Verkehrsbelastung von Straßennetzbereichen in Gebieten mit besonders hoher Schadstoffbelastung gezielt drosselt.
- Es bedeutet weiterhin die Sicherung und den Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung.
- Und es bedeutet eine Verlagerung von Staus aus empfindlichen Stadtbereichen in unempfindlichere Gebiete mit einem niedrigeren Anteil an anliegender Wohnbevölkerung mit Hilfe der Zuflussdosierung beginnend an der Stadtgrenze.

Der daraus resultierende Konflikt mit dem Umland erhöht den Druck auf die Umlandgemeinden zur Kooperation im Sinne einer gemeinsamen Formulierung einer längst überfälligen durchgängigen und nachhaltigen Siedlungsentwicklung und regionalen Verkehrsentwicklungsplanung. Und es erhöht den Druck auf die Nutzer des KFZ-Verkehrs bereits vor der Stadtgrenze auf die Verkehrsmittel des Umweltverbands umzusteigen oder langfristig den Wohnstandort wieder näher an ihrem Arbeitsplatz zu suchen.

10. Mobilitätsmanagement: Informieren, beraten, motivieren

Die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mittels „weicher Maßnahmen“ ist Gegenstand des Mobilitätsmanagements. In einem Land, in dem traditionell Verkehrsprobleme zunächst mittels

Infrastruktur und Technikeinsatz gelöst werden sollen, führen Maßnahmen, die unter dem Begriff des Marketing normalerweise im Zentrum jeden unternehmerischen Handelns angesiedelt sind, bisher ein Schattendasein. Dabei prognostizieren die Gutachter des Verkehrsentwicklungsplans in ihrem Bewertungsszenario „weiche Maßnahmen“ bis zum Jahr 2015 ein Reduktionspotenzial des Motorisierten Individualverkehrs von 6 – 9%.

Während die Automobilindustrie bis zu 30% ihres Budgets für Marketing ausgibt („Freude am Fahren“), sind dies im Öffentlichen Verkehr gerade mal 2%. Mobilitätsformen ohne kommerziellen Anbieter, wie z.B. der konsequent unterschätzte Radverkehr oder die Vermittlung von Know-How zur Verkehrsvermeidung durch die Bildung von Fahrgemeinschaften, dem Einsatz von Telearbeit oder Videokonferenzen uvm. werden überhaupt nicht vermarktet. Dabei bieten die weichen Maßnahmen bestechende Vorteile:

- Sie arbeiten nicht restriktiv, sondern angebotsorientiert,
- sie benötigen keine eigene aufwendige und politisch oft schwer durchsetzbare Infrastruktur,
- sind daher im Vergleich zu infrastrukturellen oder verkehrstechnischen Maßnahmen sehr günstig
- und sie bieten angesichts ihrer relativ hohen Wirksamkeit ein schwer schlagbares Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Daher fordern wir eine professionelle, systematische und massive Information, Beratung und Motivation der Bürger, Gäste und Unternehmen der Stadt über die Möglichkeiten, wie sie ihre Mobilitätsbedürfnisse mit dem bestehenden Angebot des Umweltverbands besser als bisher befriedigen können.

Die laufenden Pilotprojekte der Mobilitätsberatung für Neubürger, für Unternehmen, für Kinder und Jugendliche an Schule oder auch für Großveranstaltungen sind flächendeckend als Dienstleistung der LH München gemeinsam mit den betroffenen Akteuren zu etablieren. Entsprechend der gesellschaftlichen Entwicklung und des Wirkungspotenzials sind Dienstleistungen des Mobilitätsmanagements für weitere Zielgruppen, wie z.B. Senioren und eigene Marketingstrategien für den Radverkehr zu entwickeln und umzusetzen. Aufgabe wird es auch sein zusammen mit dem Umland ein regionales Mobilitätsmanagement zu etablieren.

Verfasser u.a.:

Jens Mühlhaus, Boris Schwartz, Lydia Dietrich, Siegfried Benker, Sabine Krieger, Florian Roth, Anja Högl, Gerald Grobbel, Paul Bickelbacher, Michael Fritsch, Ulrike Goldstein, Johannes Dafinger in Zusammenarbeit mit den Grünen aus den OV's und BA's sowie mit fachlichem Input von Verkehrsinitiativen