



SUSTAIN – Ergebnisse des 1. Münchner Nachhaltigkeitskongress 4. Februar 2019

Manufaktur 2 Verkehr & Mobilität

Gruppe Politik & Dialog

1. Leitbild Mobilität in München und Münchner Verkehrskonzept

München braucht ein verbindliches, vom Stadtrat beschlossenes Mobilitäts-Leitbild. Diesem Leitbild sollen alle zukünftigen Entscheidungen, Planungen, Strukturen und Prozesse folgen.

In dem Leitbild soll u.a. folgendes verankert werden (keine allumfassende Liste!):

- Klares Bekenntnis für eine Strategie der ursächlichen Verkehrsminderung.
- Klares Bekenntnis den Motorisierten Individualverkehr (MIV)/Autoverkehr in der Stadt stark zu reduzieren.
- Klares Bekenntnis zur prioritären Behandlung des Umweltverbunds mit allen nötigen Konsequenzen. Dies schließt neben dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Fuß- und Radverkehr auch Sharinglösungen mit ein.
- Öffentlicher Raum ist ein kostbares Gut, der auch real bepreist werden soll.
- Wichtige Planungsprinzipien sollen sein: Flächengerechtigkeit, Gleichberechtigung, Gemeinwohl.
- ...

Das Mobilitäts-Leitbild muss langfristig gültig sein und für alle AkteurInnen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft gelten.

Das Mobilitäts-Leitbild soll zeitnah beschlossen und wirksam werden. Ggf. können hier Vorarbeiten, wie z. B. aus der Inzell Initiative mit dem Leitbild für die Modellstadt 2030 als Vorbild dienen.

Dem Leitbild untergeordnet soll ein neues Verkehrskonzept erarbeitet und umgesetzt werden. Hier wurde als eine erste Maßnahme vorgeschlagen, die Verkehrsreduzierung 2-stufig anzugehen:

- Stufe 1: Reduzierung des MIVs innerhalb des Altstadtrings
- Stufe 2: Reduzierung des MIVs innerhalb des mittleren Rings

2. Governance und Verankerung der Mobilität in den städtischen Strukturen

- München braucht ein Mobilitätsreferat. In diesem Referat sollen hoheitlich alle Mobilitätsbelange der Stadt gebündelt und gesteuert werden. Insbesondere ist darauf zu achten, dass Mobilität und Stadtplanung zusammengeführt werden und auf gar keinen Fall voneinander getrennt werden.



- Weitere Stärkung der Bezirksausschüsse (BA) bzgl. Entscheidungen auf lokaler Ebene. Die BA sollen entsprechend mit mehr Rechten und Budget ausgestattet werden.

3. Strategie für die Verknüpfung von Stadt und Umland

München lässt sich nicht länger als Insel betrachten. Zukünftige Planungsprozesse und Konzepte dürfen nicht mehr an der Stadtgrenze halt machen.

Erste Vorschläge:

- Schaffung eines neuen politischen Stadt-/Umland-Gremiums
- Erarbeitung und Beschluss für Stadt-Umland-übergreifende Konzepte

3.1. Dialog zwischen politischen Parteien, BürgerInnen und Stakeholdern

- In einer zunehmend komplexer werdenden Welt wird der Dialog zwischen den verschiedenen Stakeholdern zum wichtigsten Erfolgskriterium. Wichtige Grundprinzipien hierfür sollen sein:
 - Partizipation
 - Transparenz
 - Inklusion
 - Offenheit
- Stärkung des Dialogs zwischen den verschiedenen Verkehrsanbietern. Insbesondere bei Deutscher Bahn, Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV), Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) und den verschiedenen weiteren Anbietern im Bereich Schienenverkehr wurde ein erheblicher Abstimmungsaufwand konstatiert. Ziel soll sein, die Leistungen besser aufeinander abzustimmen und die Nutzung zu vereinfachen. Konkret vorgeschlagen wurden ein „Runder Tisch Bahnverkehr“ bestehend aus Stadtplanung, Regionalplanung, Bahnen und Wirtschaft.
- Der Dialog soll auch aufklärend und informierend alle MünchnerInnen und Münchner erreichen. Hierfür braucht es entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen die mit entsprechenden Budgets ausgestattet werden müssen.

Gruppe: Umweltverbund

Während der Gruppendiskussion wurden unterschiedliche Ideen vorgeschlagen, um die in München im Bereich Umweltverbund erkannte Stärken / Erfolge zu nutzen sowie die erkannte Schwächen / Defizite auszuräumen (siehe Impulspapier). Die konkreten Ideen lassen sie sich in zwei große Kategorien gruppieren:

Förderung des Umweltverbunds

Die Förderung des Umweltverbunds soll vor allem durch infrastrukturelle (auch technische) und organisatorische Maßnahmen realisiert werden. Tabelle 1 fasst die unterschiedlichen Ideen zusammen.



	Infrastrukturelle (und technische) Maßnahmen	Organisatorische Maßnahmen
Fußverkehr	-	- Trennung vom Rad und Fußverkehr verbessern
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrradinfrastruktur ausbauen - Radl-Vorrangnetz - durchgängige Fahrradwege - Abstellanlagen - Angepasste Ampelschaltung für das Fahrradfahren (Grüne Welle für den Radverkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorität Fahrradverkehr - Verkehrssicherheit verbessern - Winterdienst auf Radwegen
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> - S-Bahn Südring - Nordring (BMW, Gewerbe) - Tramausbau - Mini-E-Busse 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorität Busspuren in München UND im Umland - Taktverdichtung (z.B. S-Bahn) - ÖPNV-Angebot sozialer gestalten (Preis, Taktung) - Bessere Tarifstruktur: vom Studenticket bis Jahresticket für 365€

Flächenverteilung „Pro Umweltverbund + alternative Nutzung“

Um diese Maßnahmen zu realisieren, ist es notwendig eine Flächenverteilung im Straßenraum „pro Umweltverbund + alternative Nutzung“ zu schaffen. Das heißt z. B. Spuren, die aktuell für den MIV zu Verfügung stehen, für Busspuren umzuwidmen, oder Parkraum (Stellplätze im öffentlichen Raum aber auch in Parkhäusern) umzunutzen, z. B. für Logistikverteilungspunkte oder Mobilitätsstationen.

Intermodalität und Multimodalität

Auch wichtig ist eine bessere Integration von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds durch eine bessere Verzahnung vom Rad und ÖPNV (z. B. Park&Ride), eine bessere Integration von Straßen und Schienen (z. B. P+R), aber auch die Bereitstellung von Shared-Mobility (z. B. Carsharing, Bikesharing, Mitfahrbörsen etc.).

Hierzu wäre es gut, Pilotprojekte (z. B. Civitas ECCENTRIC, Smarter Together, City2Share) zu replizieren und – wichtig! – zu skalieren.

Push-Maßnahmen

Dabei wurde festgestellt, dass neben Maßnahmen, die den Umweltverbund attraktiver machen (Pull-Maßnahmen) sollen, auch „Push-Maßnahmen“ umgesetzt werden sollen, also Maßnahmen, die den MIV unattraktiver machen. Konkrete Ideen waren:



Bepreisungsmodelle (z. B. City-Maut), Reduzierung bzw. Umnutzung vom Parkraum, und autofreie Bereiche (z. B. innerhalb des Altstadtrings).

Verhaltensänderung

Für den Erfolg dieser Kombination von Pull- und Push-Maßnahmen ist es wichtig, Akzeptanz bei den BürgerInnen zu schaffen. Das kann z. B. durch Anreize für den Umstieg (z. B. Prämien für RadfahrerInnen) und aktive Bürgerbeteiligung geschehen. Hierzu es ist wichtig, eine Schnittstelle zwischen Bürgern, NGOs, Start-Ups und das Planungsgremium (siehe unten) zu schaffen.

Eine weitere Idee, um Verhaltensänderung zu schaffen, war, die einschlägigen Multiplikatoren für nachhaltige Mobilität zu nutzen.

City-Logistik

In Bereich der City-Logistik wurde vorgeschlagen, die Logistik auf der letzten Meile aufs Rad (Lastenrad) zu verlagern.

Ein Verkehrskonzept für München und die Region (Umland)

Während die meisten o. g. Ideen sich auf München konzentrieren, wurde auch eine bessere Koordination zwischen der Landeshauptstadt (LH) und der Region mit den Nachbarkommunen/Landkreisen für die Planung und Realisierung von verkehrlichen Maßnahmen angemahnt. Hierzu wurde ein „Verkehrskonzept München-Umland“ vorgeschlagen, in dem die Verkehrsbeziehungen mitbetrachtet werden sollen.

Kooperationen im Bereich Mobilitätskommunikation (vernetzt denken)

Hierfür es ist notwendig, ein koordiniertes Planungsgremium zu gründen. Das Planungsgremium ist durch verschiedene Organisationen in München und in den Umland Vertreter wie z. B. Deutsche Bahn, MVG, MVV, LH München und Umland Kommunen/Landkreise, Inzell-Initiative, Europäische Metropolregion München, etc.

Eine Idee dabei war, die unterschiedlichen Akteure zu stärken, z. B. durch ein Mandat oder Weisungsbefugnis (siehe auch Politik und Dialog)

Internationale Bau-Ausstellung anstoßen

Eine weitere Idee war, die IBA als Instrument der Stadtplanung und Städtebau zu nutzen, um neue Ideen und Projekte nach München und die Region zu bringen.