



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

20 35

Die Mobilitätsstrategie der Stadt München



MÜNCHEN
UNTERWEGS

Die Stadt weiterdenken



Foto: LHM/Marienhagen/John

Inhalt

- 3 Editorial
- 4 Vision 2035
- 6 Interview Silja Hoffmann
- 8 Am liebsten mit der U-Bahn
- 9 Bahn frei!
- 12 Umsatteln
- 14 Der Altstadt-Radring
- 15 Sicher unterwegs
- 16 Platz für junge Menschen
- 18 Handwerk unter Strom
- 20 Verkehrsplanung
- 22 Sharen statt besitzen
- 23 Vielfältig mobil
- 24 Ideen für neue Quartiere
- 26 Nur zusammen
- 27 Machen Sie mit!

Impressum

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat, Marienplatz 8, 80331 München,
kontakt@muenchenunterwegs.de; Redaktion und Grafik: SZ Scala GmbH, Hultschiner Straße 8,
81677 München, Stand: November 2024
muenchenunterwegs.de

Liebe Münchnerinnen und Münchner,

wir haben bei der Umsetzung der Verkehrswende einen großen Schritt getan: Der Münchner Stadtrat hat den Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035 beschlossen, mit der wir unsere Stadt lebenswerter für alle machen wollen.

Dass Handlungsbedarf besteht, ist unbestritten. Wir wollen eine sich zuspitzende Überlastung des Verkehrssystems mit dauerhaft verstopften Straßen, überfüllten öffentlichen Verkehrsmitteln und Problemen auf zu engen Rad- und Fußwegen unbedingt vermeiden.

Ich will, dass Sie alle möglichst sicher unterwegs sind! Und nicht zuletzt müssen wir die Belastungen der Stadt durch Schadstoffe und Lärm deutlich reduzieren, um mehr Lebensqualität für alle zu erreichen.

Deswegen haben wir uns ehrgeizige Ziele gesetzt: Bis zum Jahr 2025 sollen mindestens 80 Prozent des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, durch Bus und Bahn sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden. Zudem soll der Verkehr bis 2035 klimaneutral werden.

Vieles ist bereits angestoßen. Neue U-Bahn-Strecken, Straßenbahn- und Buslinien sind realisiert oder auf den Weg gebracht. Das Radwegenetz wird massiv ausgebaut. Mit unseren Maßnahmen zu „Vision Zero“ tun wir alles dafür, dass auf Münchens Straßen möglichst keine Menschen mehr zu Tode kommen. Mit dem Mobilitätsreferat haben wir alle Kräfte unserer Verwaltung gebündelt. Die Mobilitätsstrategie 2035 greift all diese Vorarbeiten auf und verfolgt einen systematischen Ansatz, mit dem wir die Ziele der Verkehrswende am besten erreichen.

Das schaffen wir nur, wenn alle an einem Strang ziehen. Bund und Land müssen die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs massiv verbessern und wichtige gesetzliche Weichenstellungen vornehmen. Es geht auch nur mit einer engen, partnerschaftlichen Kooperation mit der Region. Und für das, was wir als Stadt tun können, brauchen wir Ihre Unterstützung!

Ich lade Sie deshalb sehr herzlich dazu ein, mit uns zu diskutieren und aktiv an der Entwicklung der Mobilität von morgen mitzuwirken.



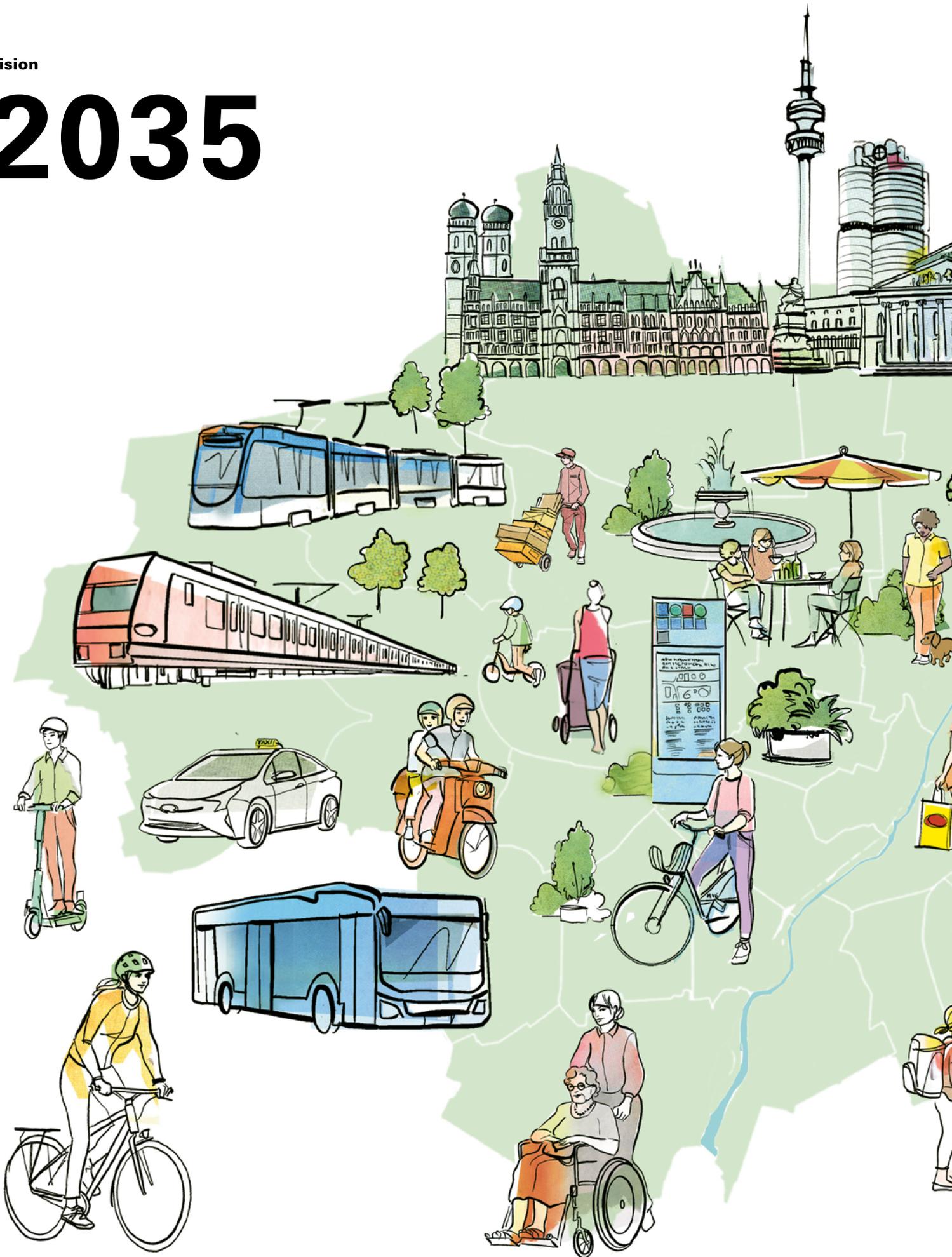
Ihr Oberbürgermeister Dieter Reiter



Fotos: LHM/Marienhagen/John

Vision

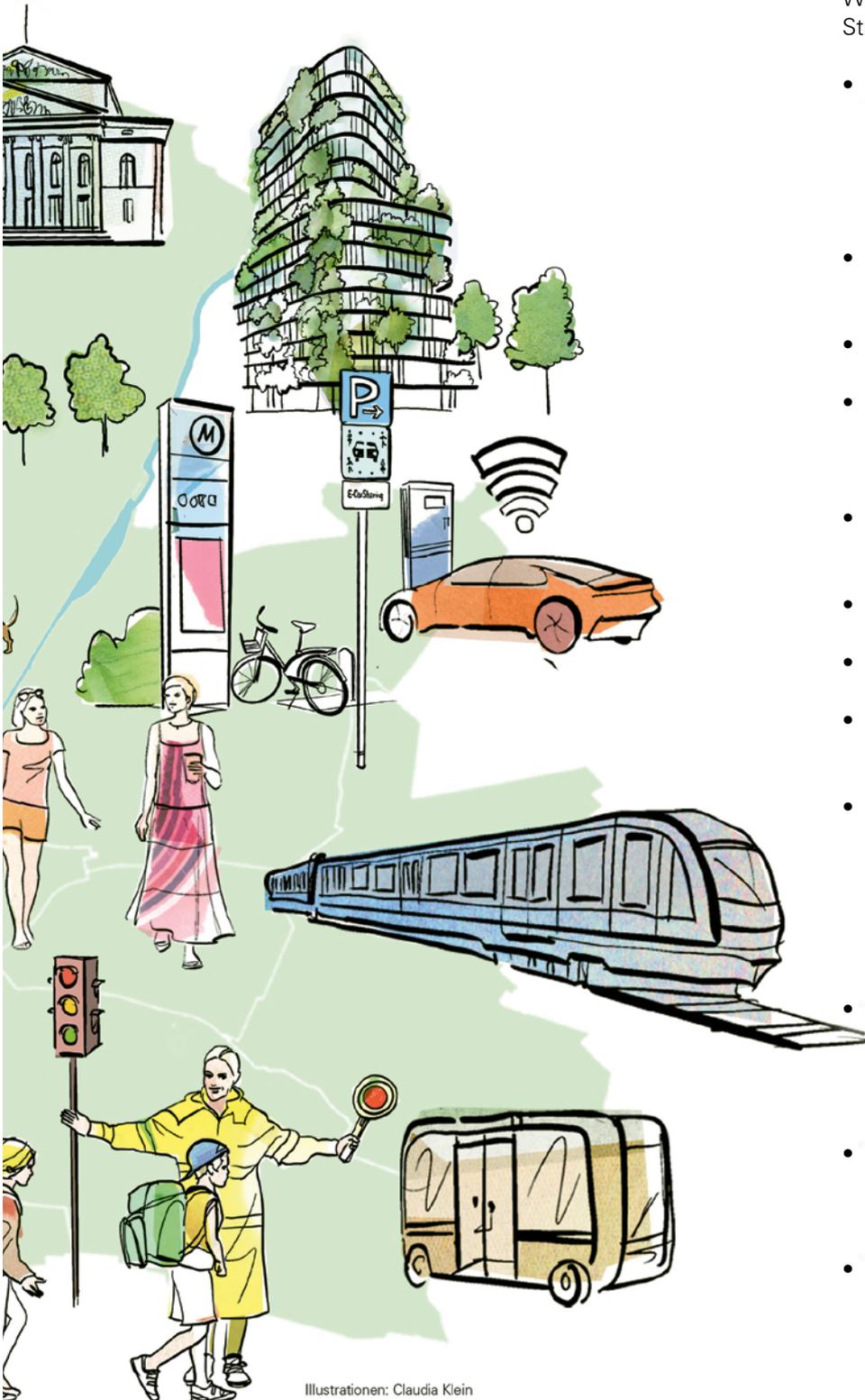
2035



München schafft die Verkehrswende. Mit einer starken Mobilitätsstrategie 2035 für eine lebenswerte Stadt.

Wie könnte München 2035 aussehen? Der Straßenraum wurde neu aufgeteilt!

- Velerorts, wo früher Autos fuhren und parkten, sind Orte zum Flanieren und Verweilen entstanden. Private Autos werden kaum noch gebraucht. Mit Bus und Bahn kommen die Menschen viel schneller und komfortabler an ihr Ziel.
- Immer mehr Radfahrer*innen genießen die Fahrt auf breiten und sicheren Radwegen kreuz und quer durch die Stadt.
- Mobilität ist sozial gerecht, barrierefrei und schließt niemanden aus.
- Mobilitätspunkte überall in der Stadt erleichtern das Umsteigen vom öffentlichen Verkehr auf vielfältige Shared-Mobility-Angebote.
- Ein dichtes Netz an Elektroladestationen macht es leicht, auf Verbrennungsmotoren zu verzichten.
- Münchens Straßen sind sicher und es gibt keine tödlichen Verkehrsunfälle mehr.
- Moderne und intelligente Verkehrssteuerung sorgt für fließenden Verkehr.
- Digitalisierung und moderne Technologien ermöglichen sogar autonomes Fahren in E-Autos.
- Auch der gewerbliche Verkehr und der Lieferverkehr kommen zügig durch die Stadt: umwelt- und klimaschonend. Ihnen steht nun durch den Umstieg der Bevölkerung von vermeidbaren Autofahrten auf attraktivere flächensparsame Angebote mehr Fläche zur Verfügung.
- Stadtteile sind so gestaltet, dass kein eigenes Auto mehr notwendig ist. Die Bewohner*innen erreichen alles bequem in ihrem Umfeld und haben Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten.
- Flexible On-Demand-Angebote bieten überall dort, wo keine Haltestelle in der Nähe ist, bequemen Anschluss an das U- und S-Bahn-Netz.
- Und nicht zuletzt: München erreicht seine Klimaschutzziele, die Straßen und Plätze sind viel grüner geworden, die Luft ist reiner.



Illustrationen: Claudia Klein

Interview

Platz für Menschen

Silja Hoffmann ist Professorin an der Universität der Bundeswehr München. Sie forscht zu intelligenten und multimodalen Verkehrssystemen. Die Chancen für die Verkehrswende in München bewertet sie sehr positiv.

Was ist aus Ihrer Sicht das Wichtigste für das Gelingen der Verkehrswende in München?

Starten und was tun! Nicht nur in München, sondern deutschlandweit wünschen sich immer mehr Menschen eine nachhaltige Mobilität. Das sollten wir nutzen und vor allem flächeneffiziente Verkehrsmittel stärker fördern. Wir müssen den spärlichen Platz, den wir in den großen Städten haben, gerechter verteilen.

Welche Verkehrsmittel verbrauchen pro Person am wenigsten Platz und welche am meisten?

Mit Abstand am wenigsten Platz verbrauchen der Fußverkehr sowie Bus und Bahn. Die aber nur, wenn sie gut ausgelastet sind. Ein Bus mit nur ein oder zwei Fahrgästen ist nicht effizient. Nach Bus und Bahn kommt der Radverkehr. Am meisten Platz benötigen Menschen, die im eigenen Auto unterwegs sind – und am allermeisten, wenn sie allein darin fahren.

Sind also der Ausbau von Bus und Bahn und mehr Raum für Fuß- und Radverkehr die Lösung?

Auf jeden Fall. München muss den öffentlichen Personennahverkehr und die Radinfrastruktur ebenso wie die Infrastruktur für den Fußverkehr weiter ausbauen. Stellt sich nur die Frage, wo der Platz dafür herkommt. Das geht nur, wenn man dem privaten Autoverkehr Raum entzieht. Außerdem müssen den Bürger*innen sämtliche Alternativen zum privaten Auto gebündelt und leicht nutzbar aus einer Hand angeboten werden. Stichwort „Multimodalität“.

Autos verbrauchen auch beim Parken viel Platz. Müssen Parkplätze teurer werden?

Im Schnitt stehen Autos 23 Stunden am Tag. Anwohner*innen können für 30 Euro Verwaltungsgebühr das ganze Jahr über parken. Das ist extrem billig, wenn man das mit Quadratmeterpreisen in der Münchner Innenstadt vergleicht. Der Parkraum sollte besser genutzt werden. Wie lebenswert

Foto: LHM/Marienhagen/John

Städte sein können, haben uns die Schanigärten gezeigt, für die aufgrund von Corona Parkplätze umgewidmet wurden. Platz für Menschen und nicht für Blech.

Wie kann die Stadt die Bürger*innen davon überzeugen, aufs Autofahren zu verzichten?

Ich bin keine Freundin von Verboten, eher von Anreizen. In München gibt es fast genauso viele Nicht-Autofahrer*innen wie Autofahrer*innen. Wenn wir den Umweltverbund attraktiver machen, kommen Menschen damit schneller ans Ziel als mit dem Auto. Das ist das beste Argument.

Die Stadt kann in der Verkehrspolitik nicht frei entscheiden, weil dafür der Bund und der Freistaat zuständig sind. Was muss sich da ändern?

Städte dürfen nicht isoliert betrachtet werden, der Verkehr muss überregional organisiert werden. Viele Rahmenbedingungen bestimmen Bund und Freistaat. Hier besteht Handlungsbedarf: So muss die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Und Städte sollten selbst die Preise fürs Parken oder auch Fahren festlegen dürfen. Ein weiteres Beispiel ist die aktuelle Dienstwagenpolitik, die dazu führt, dass wahnsinnig viele große, steuerlich finanzierte Dienstwagen unterwegs sind. Solche Fahrzeuge würden die meisten nicht kaufen, wenn sie sie selbst bezahlen müssten. Dies führt zwar zu einer technologisch sehr neuen Fahrzeugflotte und könnte auch die Elektromobilität voranbringen. Diese finanziellen Anreize müssen aber trotzdem auf nationaler Ebene überdacht werden.

Was empfehlen Sie Städten im Verhältnis zu Bund und Land? Und was können sie selbst tun?

Städte müssen ihre Forderungen möglichst einvernehmlich und gemeinsam abgestimmt an Bund und Land richten. Eine sehr gute Möglichkeit bietet die Umverteilung von öffentlichem Raum – und von Zeit an den Ampeln zugunsten des Umweltverbunds. Und

sie sollten viel mehr ausprobieren und damit Vorreiter für andere Städte sein.

Mit welchen Projekten sehen Sie München als Vorreiter?

Toll ist das neue Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“, das keine im Straßenverkehr Getöteten mehr akzeptiert und gezielt an Verbesserungen arbeitet. Die systematische Kommunikation unter muenchenunterwegs.de mit der Ansprache wichtiger Zielgruppen, wie zum Beispiel Neubürger*innen, um sie bei ihrer Mobilitätsplanung zu unterstützen, ist Vorbild für viele andere Städte. Ich glaube, dass gerade die neue Strategie, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Umsetzung des Radentscheids und nun auch das neue Sharing-Konzept, in Deutschland und Europa Zeichen setzen werden.

München plant autoarme Neubauquartiere, vor allem am Stadtrand. Welche Chancen sehen Sie darin?

Hier geht es darum, Alternativen zu bieten: kurze Wege im Viertel, gute Anbindung an Bus und Bahn sowie Sharing-Angebote, die ein Leben ohne eigenes Auto ermöglichen. Das soll auch am Stadtrand möglich werden.

Und wie funktioniert das in der Innenstadt?

Alternativen bieten – auch dort. Und den Raum anders nutzen: mehr Wege und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, bessere Shared-Mobility-Angebote. Mehr Parkplätze für Carsharing, damit man nicht lange suchen muss, bis man das nächste Auto findet.

Ist Sharen nicht kostengünstiger als ein eigenes Auto?

Leider rechnen wir viel zu selten aus, was uns ein privates Auto pro Fahrt kostet. Wir geben viel Geld für die ständige Verfügbarkeit eines Autos aus. Im Sommer 2021 haben wir eine Befragung in Schwabing durchgeführt: Dabei kam heraus, dass die meisten Menschen ihr Auto nur nutzen, um am Wochenende Ausflüge zu machen. Da könnte man sehr viel Geld für Alternativen ausgeben.

Welchen Beitrag kann die Wissenschaft zur Verkehrswende leisten?

Es gibt ja viele neuen Ideen für moderne Mobilität. Forschungs- und Pilotprojekte helfen den Städten dabei zu entscheiden, auf welche Zukunftspfade sie setzen sollen. Die Stadt München ist an einer Vielzahl von Projekten beteiligt, darunter ist auch eines, an dem ich arbeite. In „Move Regio M“ wollen wir herausfinden, wie man über regionale Zuständigkeitsgrenzen hinweg ein gemeinsames Verständnis von Mobilität entwickelt und so ein Umsteigen des Pendelverkehrs auf nachhaltige Mobilität erreichen kann.

Und wie sieht es mit Projekten zum autonomen Fahren aus?

Bei privaten Autos wird das autonome Fahren unsere Verkehrsprobleme nicht lösen. Es ändert sich ja nichts an der Flächeneffizienz, nur weil man nicht selbst fährt. Aber Robotaxen oder autonome Sharing-Fahrzeuge könnten einen großen Beitrag leisten. Sie machen den öffentlichen Verkehr individueller und den individuellen öffentlicher. Wir kommen von beiden Seiten, um effizienter zu werden.

Wie weit wird die Stadt mit ihrer neuen Mobilitätsstrategie kommen?

Das ist die falsche Frage. Es geht nicht um ganz oder gar nicht, Hauptsache, anpacken und machen. Alles, was begonnen wird, hilft. Wichtig für den Erfolg ist, dass die Bürger*innen informiert und mitgenommen werden. Wir müssen erreichen, dass die Menschen verstehen, warum nachhaltige Mobilität für uns alle wichtig ist. Die Verkehrswende funktioniert nur, wenn alle mitmachen.



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Silja Hoffmann
Professur für Intelligente, multimodale Verkehrssysteme, Universität der Bundeswehr München

„Mich treibt der Entdeckergeist“

Rita Igelmann (75) lebt seit 1954 in Neuhausen am Schliersee und nutzt fast täglich die öffentlichen Verkehrsmittel. Auch wenn die Münchnerin die große Bewegungsfreiheit in ihrer Geburtsstadt sehr schätzt, hat sie doch einige Verbesserungsvorschläge in petto.



Foto: Ellen Verick

Frau Igelmann, wie bewegen Sie sich durch die Stadt?

Am liebsten mit der U-Bahn. Die U-Bahn ist meist relativ pünktlich, weil sie vom überirdischen Verkehr unabhängig fährt. Und ich bekomme auch immer einen Sitzplatz, weil bei mir vor der Haustür die Endstation der U1 ist. Gelegentlich fahre ich auch Bus oder Trambahn. Und manchmal schwinge mich noch aufs Fahrrad. Angesichts des Wahnsinnsverkehrs in München empfinde ich Fahrradfahren allerdings als ziemlich gefährlich.

Sie sind also noch voll mobil.

Ja, ich benutze die öffentlichen Verkehrsmittel bestimmt jeden zweiten Tag. Mit der U-Bahn fahre ich zum Einkaufen oder auch zum Arzt in die Innenstadt. Und raus zum Wandern nehme ich die S-Bahn oder den Zug. Ich war früher Reiseleiterin, mich treibt immer noch der Entdeckergeist. Wenn ich in der Stadt bin, gehe ich immer ins Infozentrum im Alten Hof und hole mir die Stadtteilheftel. Die lese ich in der U-Bahn und streich mir an, was ich sehen will. Zuletzt habe ich die Schwanthalerhöhe besichtigt. Ein sehr interessantes Viertel mit vielen Lokalitäten und einem schönen Biergarten hinter der Bavaria.

Welche Verbesserungsvorschläge hätten Sie?

Ich fände es gut, wenn die Busse pünktlicher wären und öfter fahren würden. Man merkt schon deutlich, dass es momentan nicht genügend Fahrerinnen und Fahrer gibt. Und es wäre schön, wenn einige der vielen Baustellen auch irgendwann wieder abgebaut würden. Die Verlängerung der U5 nach Pasing zum Beispiel. Aber ich wünsche mir auch, dass die Stammstrecke durch mehrere solcher Umgehungslinien entlastet wird. Ach ja, und das Geld für die teuren Sitzbezüge in der U-Bahn hätten sie sich auch sparen können. Die verdrecken viel zu schnell.

Kommen Sie problemlos überallhin, wo Sie hinwollen?

Ja, ich laufe ja noch gut. Zum U-Bahnsteig nehme ich den Lift, das klappt gut. Vor allem seit sie ein neueres und schnelleres Modell installiert haben. Aber für Leute mit Rollatoren oder Gehbehinderung ist es oft nicht so einfach. Zum Beispiel wenn der Bus – wie so oft – aus irgendwelchen Gründen nicht nah genug an den Bordstein ranfahren kann, wird es wirklich schwierig, einen Rollator über den Spalt und den zu großen Höhenunterschied zwischen Bürgersteig und Bus zu hieven. Und an

der Bushaltestelle gegenüber meiner Haustür gab es lange keine Anzeigetafel für die Fahrzeiten des Busses. Gerade die alten Leute wollen wissen, wann ein Bus voraussichtlich kommt und warum er Verspätung hat. Vor ein paar Tagen wurde die dann installiert, darüber freue ich mich. Es hat ja nicht jeder ein Smartphone.

Haben Sie denn ein Smartphone?

Ja, und mein Neffe hat mir sogar diese MVGO-App installiert. Aber die Schrift ist mir zu klein, die kann ich kaum lesen.



Foto: Ellen Verick

Bahn frei!

Der öffentliche Nahverkehr ist ein entscheidender Faktor für die Umsetzung der Verkehrswende in München. Je attraktiver das Angebot von Bus, Bahn und Tram ist, umso mehr Bürger*innen werden damit von A nach B unterwegs sein und auf die Fahrt mit dem eigenen Auto verzichten. Deshalb baut die Stadt das Gesamtnetz deutlich aus.

Schneller mit dem Bus

Busse fahren nicht auf Schienen, sondern auf der Straße, und stehen damit wie Autos auch oft im Stau. Damit Fahrgäste schneller ans Ziel kommen, hat die Stadt München 2018 beschlossen, den Busverkehr zu beschleunigen: durch die Einrichtung von Busspuren, bessere Ampelschaltungen sowie durch ausreichende Fahrbahnbreiten und die Beseitigung von Engstellen. Seit Ende 2023 gibt es 15,2 Kilometer Busspuren und damit 2,7 Kilometer mehr als 2021. 840 von insgesamt mehr als 1.100 Ampelanlagen wurden für den Busverkehr optimiert. In den kommenden Jahren sollen weitere Verbesserungen folgen. So werden überall in der Stadt neue Busspuren markiert und an Kreuzungen eigene Rechtsabbiegespuren für Busse eingerichtet. Auch die bessere Koordinierung von Ampelanlagen wird fortgeführt.

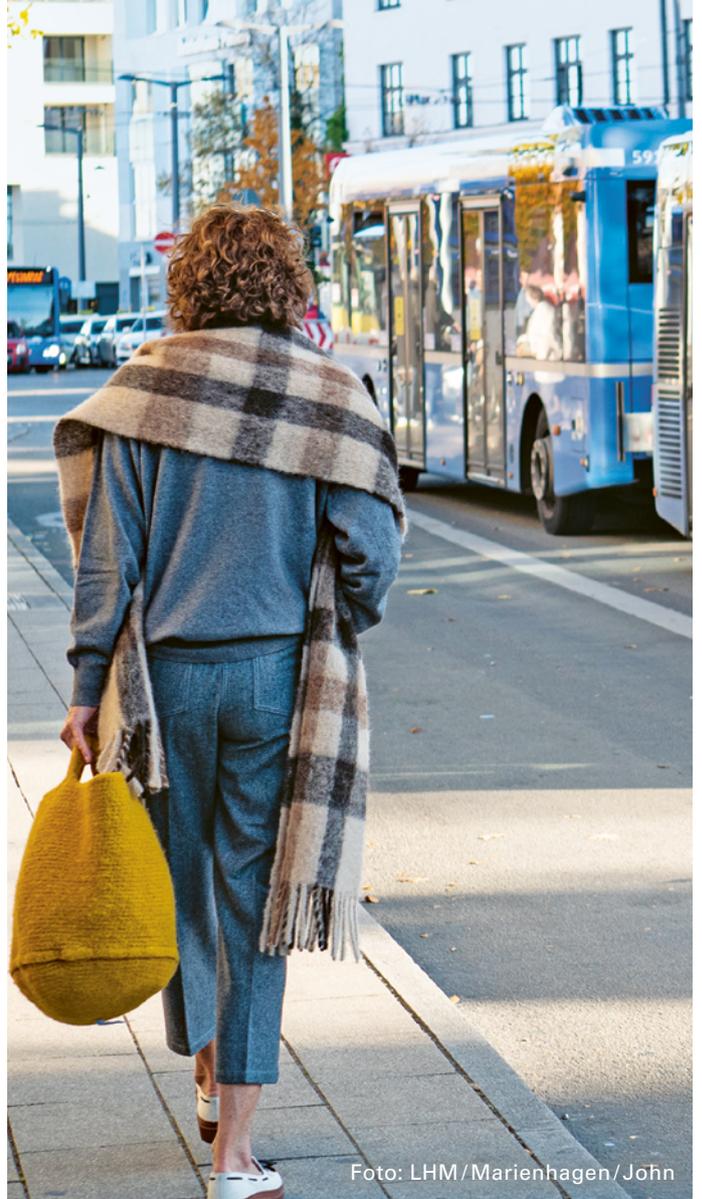


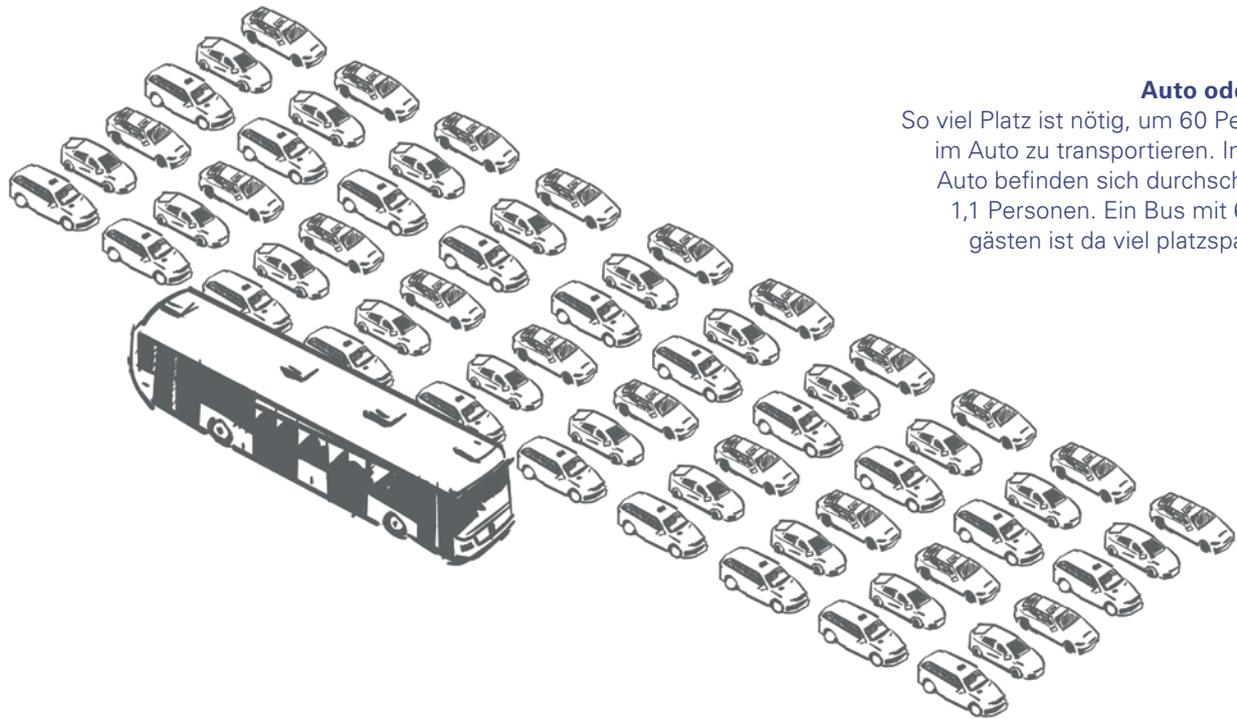
Foto: LHM/Marienhagen/John



Foto: LHM/Marienhagen/John

Barrierefrei durch München

Auch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sollen sich so komfortabel wie möglich mit Bus und Bahn fortbewegen können. Dies ist nicht erst 2035, sondern bereits jetzt ein erklärter Vorsatz der Landeshauptstadt und der Münchner Verkehrsgesellschaft. 96 von 100 U-Bahnhöfen sind per Lift zugänglich. Bei der S-Bahn München waren Ende 2023 107 von 150 Stationen barrierefrei, was einem Anteil von 71 Prozent entspricht. Bei den Bussen sind Niederflrbusse mit breiten Einstiegen sowie mit Hublift oder Klapprampen im Einsatz, die an die Bordsteinhöhen der Haltestellen angepasst werden können. Die im Münchner Netz zugelassenen Trambahnen erfüllen alle erforderlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit (bis auf den fast schon historischen P-Wagen). Ein stufenloses Einsteigen in die Straßenbahn ist derzeit allerdings nur über Hublifte möglich. Der Umbau der Haltestellen ist aufwendig, soll jedoch in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Das Angebot an Orientierungshilfen für Seh- und Hörbeeinträchtigte wird ebenfalls kontinuierlich erweitert.



Auto oder Bus?

So viel Platz ist nötig, um 60 Personen im Auto zu transportieren. In jedem Auto befinden sich durchschnittlich 1,1 Personen. Ein Bus mit 60 Fahrgästen ist da viel platzsparender.

Mehr S-Bahn

Die Stammstrecke der Münchner S-Bahn ist Schlagader und Nadelöhr zugleich. Um sie zu entlasten, wird auf rund zehn Kilometern zwischen den Bahnhöfen Laim im Westen und Leuchtenbergring im Osten eine zweite Stammstrecke gebaut. Während heute rund 950 Züge täglich durch die Mitte der Stadt fahren, sind es nach dem Ausbau mindestens 1.200. Theoretisch könnte die Kapazität sogar auf 2.000 erhöht werden. Kernstück der Strecke ist ein sieben Kilometer langer neuer Tunnel, der den Hauptbahnhof und den Ostbahnhof miteinander verbindet.



Foto: coco194/iStock



Foto: LHM/Marienhagen/John

Mehr Tram

Viele Münchner*innen schätzen die staufreie, oberirdische Tramfahrt mit Blick auf die Stadt. Ein weiterer Vorteil: Die Tram fährt bereits seit mehr als 100 Jahren rein elektrisch und trägt dazu bei, die Schadstoff- und CO₂-Emissionen zu reduzieren. Vier neue Tramstrecken sind zudem konkret in Planung: Die Westtangente wird über 8,25 Kilometer von der Aidenbachstraße bis zum Romanplatz verlaufen und die Stadtviertel Schwabing, Neuhausen, Laim, Sendling-Westpark, Hadern und Obersendling miteinander verbinden. Die Tram München Norden soll unter anderem das Entwicklungsgebiet Bayernkaserne erschließen. Die Tram St. Emmeram soll mit dem S-Bahnhof Johanneskirchen verbunden werden. Mit hoher Priorität werden auch die Planungen für weitere acht Routen vorangetrieben: Das sind zum Beispiel eine Tramverbindung vom Hauptbahnhof nach Norden bis Feldmoching und Milbertshofen/Am Hart oder eine neue Linie von Ramersdorf bis nach Neuperlach. Zudem soll eine überregionale Linie nach Dachau geprüft werden.



Foto: LHM/Marienhagen/John

Mehr U-Bahn

Seit gut 50 Jahren hat sich die U-Bahn in München als schnelles und komfortables Verkehrsmittel bewährt. Am 19. Oktober 1971 eröffnete der damalige Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel rechtzeitig vor den Olympischen Spielen 1972 die zwölf Kilometer lange U6 von Kieferngarten über den Marienplatz bis zum Goetheplatz. Heute sind in normalen Zeiten gut eine Million Menschen auf rund 100 Streckenkilometern zwischen 100 U-Bahnhöfen unterwegs. Und es sollen noch mehr werden: So soll die U5 bis Pasing und später bis Freiham verlängert werden. Die U4 wird vom Arabellapark in Richtung Nordosten führen und ein dort entstehendes Neubaugebiet ans U-Bahn-Netz anschließen. Eine ganz neue Linie wird die U9: Die 10,5 Kilometer lange Verbindung wird allerdings frühestens in den 2030er-Jahren durch die Innenstadt von der Dietlinden- bis zur Implerstraße führen und dann auch die Linien U2, U3 und U6 entlasten.



Foto: LHM/Marienhagen/John

Torsten Belter

Abteilungsleiter
Strategische
Mobilitätsplanung,
Mobilitätsreferat



Unser Ziel ist es, dass 30 Prozent aller in der Stadt zurückgelegten Wege auf Bus und Bahn entfallen. Das klingt nach nicht viel, zumal wir derzeit bereits bei 24 Prozent liegen. Aber die Stadt wächst schnell, entsprechend sind immer mehr Menschen unterwegs. Selbst wenn wir den Status quo halten wollten, müssten wir immer mehr Fahrgäste befördern. Die zweite Stammstrecke wird Entlastung bringen. Generell aber ist eine Erweiterung des S- und U-Bahn-Netzes sehr langwierig. Tramtrassen lassen sich etwas schneller realisieren, auch wird versucht, durch neue Züge die Kapazität auf den bestehenden Linien zu erhöhen. Die Hauptlast der kurzfristigen Steigerung müssen die Busse tragen. Deshalb gibt es, neben weiteren Express-Linien, ein Bus-Beschleunigungsprogramm: noch mehr Busspuren, aber auch Ampelschaltungen, die Bussen Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmer*innen gewähren. So kann das Busfahren noch attraktiver werden.



Fahrradinfrastruktur und Verkehrssicherheit

Umsatteln!

Das Bürgerbegehren „Radentscheid München“ und die Mobilitätsstrategie 2035 wollen den Radverkehr in München ausbauen und sicherer machen. Doch wie bewerten Radfahrer*innen die aktuelle Situation in der Landeshauptstadt?

Wenn man Caro Wirth fragt, warum sie jeden Morgen auf ihr E-Bike steigt, um die rund zwölf Kilometer von Aubing in die Infanteriestraße zu ihrem Arbeitsplatz zu strampeln, fällt die Antwort eindeutig aus. „Nur mit dem Rad kann ich genau planen, wann und wo ich ankomme. Mit dem Auto steht man überall im Stau, und auf die S- oder U-Bahn kann man sich nicht immer verlassen“, sagt die Heilpädagogin. Und damit hat sie natürlich nicht unrecht, zumindest was den Autoverkehr betrifft. Denn Münchner Pendler*innen standen auch 2023 viele Stunden im Stau. Umso wichtiger ist es, dass mehr Menschen künftig aufs Rad umsteigen, nur so lässt sich die Verkehrswende

auch tatsächlich verwirklichen. Die gute Nachricht: In den vergangenen Jahren haben unter anderem neue Radwege dafür gesorgt, dass mehr Menschen umsatteln. Gemeint sind damit auch jene Streifen, bei denen an großen mehrspurigen Straßen in der Innenstadt Autofahrspuren zu dauerhaften Radwegen wurden. Dieser kleine Erfolg zeigt: Stimmt die Infrastruktur, klappt der Umstieg. So erfassten die derzeit sechs Raddauerzählstellen in der Stadt mithilfe eines unter der Straßenoberfläche verlegten Sensors entsprechend deutlich mehr Radler*innen als im gleichen Zeitraum in den vorhergehenden drei Jahren. In München wurden 2023 etwa 17 Prozent mehr Radfahrende gezählt als im Jahr 2019.

Eine, die dort bestimmt regelmäßig erfasst wurde, ist Caro Wirth – und das nicht nur auf ihrem Weg zur Arbeit. Denn für Familie Wirth ist das Rad längst zum Verkehrsmittel Nummer eins geworden. „Wir haben zwar ein Auto, aber das steht die meiste Zeit in der Tiefgarage“, so die dreifache Mutter. Pendeln, Ausflüge, Einkäufe – alles funktioniert mit dem Fahrrad, zur Not wird ein Anhänger angekoppelt. „Eigentlich können wir damit alles besorgen“, so Wirth. Klingt nach einer runden Sache. Ganz so rosig ist es aber nicht. 2021 und 2022 sind insgesamt acht Radler*innen bei Unfällen gestorben. Die Stadt hat die „Vision Zero“ gestartet, mit der es künftig keine Schwerverletzten und Ver-



„Nur mit dem Rad kann ich genau planen, wann und wo ich ankomme.“

kehrstoten mehr in München geben soll (siehe Infobox auf Seite 15). Momentan lässt Caro Wirth ihren Sohn lieber auf dem Bürgersteig fahren als auf Radwegen direkt an der Straße. Auch wenn die größte Gefahr für Radler*innen vom Autoverkehr ausgeht, beobachtet Wirth eine andere Entwicklung mit Sorgen: „Durch die E-Bikes ist eine deutlich höhere Geschwindigkeit auf die Fahrradwege gekommen.“ Für die Heilpädagogin ist es wichtig, dass sich bei noch mehr Leuten die Erkenntnis durchsetzt, dass Räder nicht nur ein Hobby, sondern auch Verkehrsmittel sind. Fahrrad wird schließlich nicht nur bei Sonnenschein gefahren. Und gerade im Winter kann es schon mal gefährlich werden. Wenn Caro

Wirth auf der „Fahrradautobahn“ zwischen Schlosspark Nymphenburg und Stammstrecke unterwegs ist, ärgert sie sich, wenn die Strecke schlecht geräumt ist. Damit das Radeln im Winter sicherer wird, hat die Stadt die Frequenz, in der auf Radwegen geräumt wird, deutlich erhöht. Das Baureferat hat zudem in der Wintersaison 2023 einen Pilotversuch mit präventivem Einsatz von Feuchtsalz beziehungsweise Sole auf sieben Fahrradstraßen in Verbindung mit einer effektiven Schnee- und Schneematschräumung gestartet. Ab der Wintersaison 2024/25 erprobt das Baureferat darüber hinaus den Einsatz von neuen Räumkehr-Einheiten mit Solesprühung auf baulichen Radwegen. Ansonsten hat Caro Wirth aber

durchaus Spaß auf ihrem Fahrrad: „Ich genieße es, an den stehenden Autos vorbeifahren zu können oder meine Gedanken schweifen zu lassen.“ Und was sollte sich in Zukunft ändern, damit noch mehr Münchner*innen Freude am Radeln haben? Neben Themen wie weitere Fahrradschnellwege, mehr Fahrradstellplätze (vor allem auch für Lastenräder), separate Linksabbiegespuren oder bessere Ampelschaltungen findet sich auf Caro Wirths Liste auch ein Wunsch, an dem nicht nur die Stadt, sondern alle arbeiten können: mehr Rücksichtnahme. „Wenn alle Verkehrsteilnehmer*innen etwas rücksichtsvoller miteinander umgehen würden, wäre schon viel gewonnen“, so Wirth.



Der Altstadt-Radring

ist eine der zentralen Forderungen des Bündnisses Radentscheid und wurde nach einem Bürger*innenbegehren 2019 vom Stadtrat übernommen. Bis 2025 soll ein Radwegering mit mindestens 2,30 Metern, im Regelfall 2,80 Meter Breite, die City umschließen. Abschnitte in der Blumenstraße, am Lenbachplatz, am Maximiliansplatz, an der Von-der-Tann-Straße und dem Thomas-Wimmer-Ring sind bereits fertiggestellt. Er soll nicht nur dazu animieren, kurze innerstädtische Wege verstärkt mit dem Fahrrad zurückzulegen. In einem zweiten Schritt soll er auch als Drehscheibe für die geplanten Radschnellwege ins Umland fungieren und diese Hauptverkehrsachsen im Stadtzentrum zusammenführen.



Vision Zero

2022 gab es 39.863 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle im gesamten Stadtgebiet München – davon endeten neun tödlich. Deshalb stellt sich die Frage: Wie können Münchens Straßen sicherer werden? Bereits 2018 hat der Stadtrat die „Vision Zero“ beschlossen. Gemeint ist damit das Ziel, dass es keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr geben soll. Damit aus der Vision Realität wird, hat das Mobilitätsreferat nun erste Maßnahmen umgesetzt.

„Durch eine grundlegende Verbesserung der Datenlage und eine klare Priorisierung auf Handlungsschwerpunkte ist es uns gelungen, bereits viele wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheitslage umzusetzen. Im Fokus stehen dabei die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden wie Radfahrer*innen und Fußgänger*innen“, sagt Matthias Mück, Verkehrssicherheitskoordinator der Landeshauptstadt München.

Sicherer Schulweg: Das digitale Schulwegportal hilft Eltern dabei, den besten Schulweg für ihr Kind zu finden. Die Karte zeigt Zebrastreifen, Ampeln oder die Standorte von Schulweghelfer*innen. Ein weiteres Schulwegportal für Radfahrer*innen zeigt das ausgeschilderte Radnetz, Fahrradstraßen und Tempo-30-Zonen. Zudem richtet die Stadt Projekte aus, mit denen Kinder und Jugendliche ihre Verkehrskompetenz schulen und ein Bewusstsein für sichere und nachhaltige Mobilität entwickeln können.

Sicheres Radfahren und Zufußgehen: Die Verwaltung hat die 50 unfallträchtigsten Knotenpunkte im Stadtgebiet identifiziert und kategorisiert. Etwa die Hälfte aller Knotenpunkte sind bislang entweder entschärft worden oder aktuell in Planung. Gefährlich für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sind eigene Rechtsabbiegespuren für den Autoverkehr. Hier hat das Mobilitätsreferat ein Stufenkonzept entwickelt, um Kreuzungen zu überprüfen und sie gegebenenfalls um- oder zurückzubauen.

Seit 2018

setzt München auf „Vision Zero“, damit vor allem Wege für Radler*innen und Fußgänger*innen sicherer werden.



Dr. Florian Paul

Radverkehrsbeauftragter,
Mobilitätsreferat

Das Fazit, das man aus der derzeitigen Situation ziehen kann, lautet: Wir brauchen mehr Platz – für noch mehr Radwege, für mehr Abstellanlagen und sicherere Kreuzungen. Die Corona-Pandemie, in der es zum Radfahren als Freizeitbeschäftigung wenig Alternativen gab, hat vielen gezeigt, dass man mit dem Pedelec bequem zur Arbeit kommen kann. Immer mehr Menschen besitzen Fahrräder und benutzen sie auch. Deshalb wollen wir das Radfahren noch sicherer und attraktiver machen. Die große Bandbreite an verschiedenen Radtypen – vom Lastenrad über das Tourenrad mit Kinderanhänger bis zum Rennrad – bedingt, dass die Radwege nicht nur zahlreicher, sondern auch breiter werden müssen. Eine Maßnahme, die vor allem auf Kosten des Autoverkehrs geht, weil wir für sie Parkplätze auflösen oder Fahrspuren umwidmen müssen. Und doch profitieren auch die Autofahrer*innen von diesen Veränderungen. Zum einen kurzfristig: Der sicherere Ausbau von Kreuzungen bringt für sie eine Struktur mit sich, die Fehler verzeiht und dabei hilft, Unfälle zu vermeiden. Langfristig wollen wir durch attraktive Radwege erreichen, dass noch mehr Menschen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umsteigen und nur diejenigen per Auto unterwegs sind, die das Fahrzeug unumgänglich benötigen. Das entzerrt die Verkehrssituation auf den Straßen gleich mit.

Foto: LHM/Marienhagen/John



Aufenthaltsqualität in München

München, mach Platz!

Was macht eine Stadt lebenswert? Drei junge Münchner*innen erzählen, was München für sie ausmacht und welche Wünsche sie an ihre Heimatstadt haben.

Foto: Cora Curtius

Wo haltet ihr euch gerne in München auf? Welche Rolle spielt öffentlicher Raum für euch?

Karla: Öffentlichen Raum nutzen wir alle gerne. Die Isar ist eine Anlaufstelle, genau wie der Baldeplatz oder Thalkirchen.

Marinus: Theresienwiese, Englischer Garten – aber sobald es mehr ins Stadtzentrum geht, ist wenig Raum für uns.

Habt ihr als junge Menschen das Gefühl, akzeptiert zu werden?

Marinus: Unterschiedlich. Manche freuen sich für uns, dass wir nach Corona endlich wieder rausdürfen. Anderen sind wir zu laut.

Karla: Wenn es nur eine begrenzte Anzahl von Plätzen gibt und dort viele unterschiedliche Menschen ohne jegliche Kontrolle aufeinandertreffen, birgt das immer auch Konfliktpotenzial.

Jule: Ich finde es wichtig, dass jemand da ist, der auf uns aufpasst.

Aber manchen von uns fehlt auch das Vertrauen. Die Polizei zum Beispiel erscheint vielen nicht als Beschützer, sondern als Ordnungskraft, die uns kontrolliert und unsere Bedürfnisse nicht ernst nimmt.

Fühlt ihr euch denn sicher?

Marinus: Ich als Mann fühle mich sicher.

Karla: Aber ich auch! Das Schöne an München ist, dass jeder jeden kennt und man sich (aus-)kennt. Ich habe das Gefühl, dass wir gut aufeinander aufpassen, wenn wir unterwegs sind.

Was macht öffentlichen Raum für euch attraktiv?

Jule: Was ich daran so schön finde, ist der Community-Aspekt: Jeder kann kommen, es ist ein Gemeinschaftsding.

Marinus: Gute Erreichbarkeit ist auf jeden Fall wichtig. Und falls es kälter ist oder regnet, muss man sich auch irgendwo unterstellen können.

Menschen statt Autos

In den 1970er-Jahren war das Auto das Maß der Stadtplanung – davon hat sich München längst verabschiedet.

Die Altstadt für alle soll ein Ort der Begegnung sein. Dafür muss der öffentliche Raum im eng bebauten Herz Münchens neu verteilt werden.

Plätze sollen Orte sein, an denen sich Bürger*innen gerne aufhalten. In Planung ist eine fußgängerfreundliche und autoarme Altstadt, die für alle Münchner*innen mehr Aufenthaltsqualität bietet.

Sommerstraßen bieten Möglichkeit zu Begegnung und Spiel direkt vor der Haustür.

Schanigärten und Parklets sind beliebte Treffpunkte. Von April bis Oktober dürfen einige Parkplätze umgewandelt werden, im Winter sind sie wieder für Autos da.

Was vermisst ihr in München?

Karla: Schwierig ist es, wenn man etwas unternehmen will, aber keine Kohle hat. Beim Schlachthofviertel gab es früher viele Konzerte umsonst, jetzt leider nicht mehr. Wenn man rausgehen will, ohne Geld auszugeben, kann man halt spazieren gehen, Tischtennis spielen oder zu irgendeinem Basketballplatz gehen. Andere Orte, wo wir uns ohne Event treffen können, fallen mir nicht ein – besonders zu kalten Jahreszeiten.

Jule: Ich finde es auch schade, dass so viele Orte mit Alkoholkonsum und Party verknüpft sind. Gerade für Leute, die da nicht mitmachen wollen, wären Alternativen toll.

Marinus: Was mir fehlt, sind Orte und Angebote, wo wir nicht nur hingehen, sondern mitmachen können. Wo wir auch einfach nur wir selbst sein dürfen. Und die meisten Freizeitangebote kosten viel zu viel.

Was für Treffpunkte wünscht ihr euch für junge Leute in der Stadt?

Marinus: Ich finde den Isarabschnitt zwischen Wittelsbacher- und Reichenbachbrücke perfekt. Von solchen Orten sollte es mehr geben, damit man sich besser verteilen und bestimmten Gruppen aus dem Weg gehen kann.

Jule: Ideal wäre ein Haus mit großem Garten, in dem für alle etwas geboten ist. So wie das KUBU am Glockenbach, wo alle willkommen sind und man aufeinander achtgibt. Gut ist auch, wenn da Ansprechpartner vor Ort sind, die bei Problemen vermitteln und helfen können.

Und was soll München konkret tun, damit ihr euch wohler in eurer Stadt fühlt?

Jule: Es wäre schön, wenn München uns mehr Raum zugestehen würde, damit wir uns in unserer eigenen Stadt willkommen fühlen.

Marinus: Genau, es muss Platz geschaffen werden. Es wäre cool, wenn man sich mit einem Konzept für öffentlichen Raum bei der Stadt bewerben könnte.

Wie bewegt ihr euch durch die Stadt?

Marinus: Wir haben hier das große Glück, dass wir in maximal einer Stunde wirklich überall mit den Öffis oder dem Fahrrad hinkommen.

Karla: Stimmt, ein Auto braucht man in München wirklich nicht. Ich finde es zudem super, dass die U-Bahn in Zukunft auch nachts fahren soll.

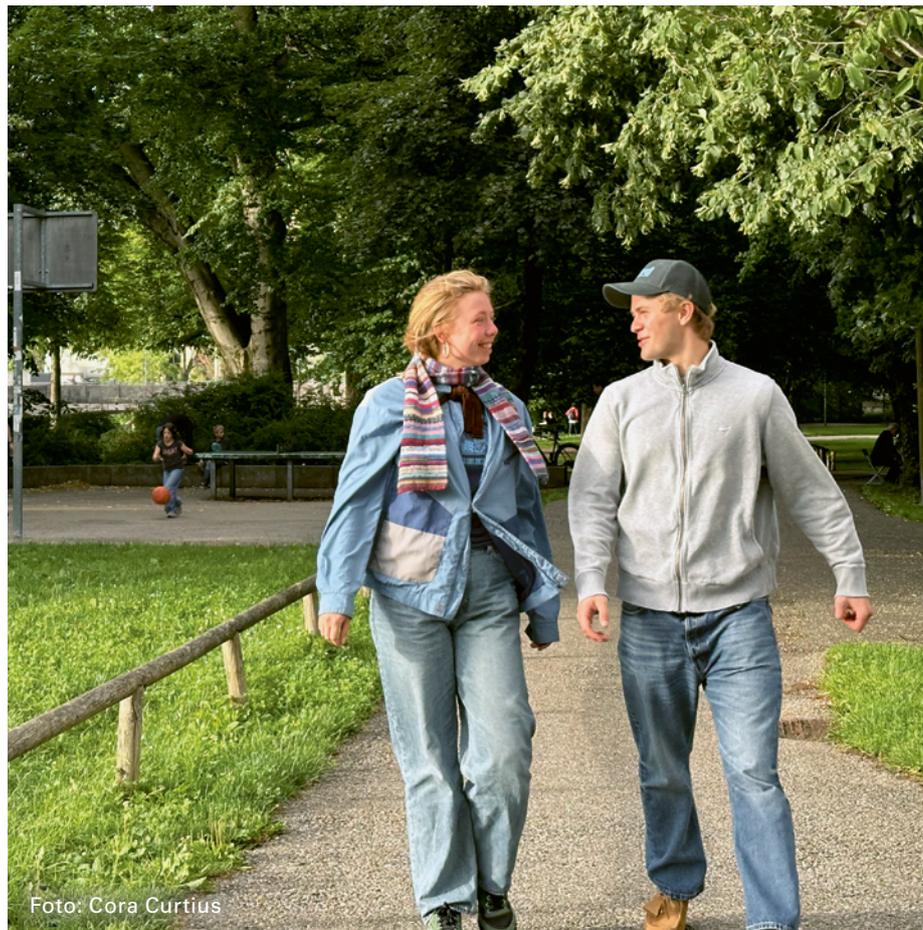


Foto: Cora Curtius



Ronald Benke

Fußverkehrsbeauftragter,
Mobilitätsreferat

Ob Flanieren, Wandern oder Spazieren gehen: Fußverkehr ist Mobilität für alle. Denn das Zufußgehen ist einfach und ohne großes finanzielles Budget möglich – von den ersten Schritten eines Kleinkindes bis ins hohe Alter. Und nebenbei stärkt das Gehen die körperliche und mentale Gesundheit und schont Klima und Umwelt. Doch wie andere Formen der Mobilität benötigt auch das Zufußgehen eine gute Infrastruktur, basierend auf einer barrierefreien, inklusiven, gender- und sozialgerechten Planung und Gestaltung.

Ziel und Basis der Fußverkehrsförderung ist die „Stadt der kurzen Wege“. München ist eine kompakt besiedelte Stadt und bietet dafür gute Voraussetzungen. Rund ein Viertel der zurückgelegten Wege in der Stadt sind maximal einen Kilometer lang. Schon heute wird fast jeder vierte Weg zu Fuß zurückgelegt. Wir wollen erreichen, dass künftig alle Ziele des täglichen Bedarfs innerhalb von zehn Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein sollen.

Elektromobilität und Wirtschaftsverkehr

Handwerk unter Strom

Wolfgang Nelhiebel ist Inhaber einer Firma für Elektrotechnik. Drei Viertel seiner Fahrzeugflotte sind mit Elektromotoren unterwegs.

Wolfgang Nelhiebel fährt elektrisch – und das schon ziemlich lange. Seit er 2013 auf einer Fachmesse sein erstes E-Auto sah, ist er Fan dieser Antriebstechnologie. Nach einer Probefahrt hat er den Wagen gleich am Messestand bestellt. „Meine Frau hielt mich für verrückt und wollte, dass ich den Wagen wieder zurückgebe.“ Das änderte sich, als sie das Auto sah. In den folgenden Jahren stellte Nelhiebel dann einen großen Teil der Fahrzeugflotte seiner Firma auf Strom um. Von den 70 Firmenfahrzeugen sind mittlerweile rund drei Viertel elektrisch unterwegs. Das Unternehmen mit Standorten in Freiham und Riem beschäftigt rund 120 Mitarbeiter*innen und hat sich auf Gebäudetechnik, Automatisierung und Veranstaltungstechnik spezialisiert. Seine Motivation erklärt der Aubinger so: „Ich fahre gerne durch meine Heimat, wenn ich dabei weiß, dass ich ihr nicht schade. Das, was aus dem Auspuff kommt, will niemand einatmen.“

Reichweitenangst ist unbegründet

Seine Angestellten reagierten anfangs genauso skeptisch wie seine Ehefrau, doch auch das ist längst Vergangenheit. „Die Autos sind immer besser geworden, vor allem in der Reichweite. Unsere Mitarbeitenden fahren damit problemlos zu Baustellen auch in anderen Städten – und noch keiner von ihnen ist mit leerer Batterie liegen geblieben“, bestätigt Nelhiebel. Allerdings funktioniert die Umstellung einer ganzen Firmenflotte auf E-Mobilität nicht ohne neue Prozesse. Nelhiebel's Betrieb hat dafür das gesamte Flottenmanagement neu aufgestellt. Früher hatte jeder und jede Mitarbeitende ein festes Fahrzeug, und das war in der Regel groß. Handwerker*innen nehmen gerne ihr gesamtes Werkzeug mit und dazu noch möglichst viel Material. Heute wird je nach Auftrag gefragt: Was müssen wir mitnehmen? Wie weit ist es? Und haben wir Zeit, den Wagen, wenn es nötig sein



Foto: LHM/Marienhagen/John

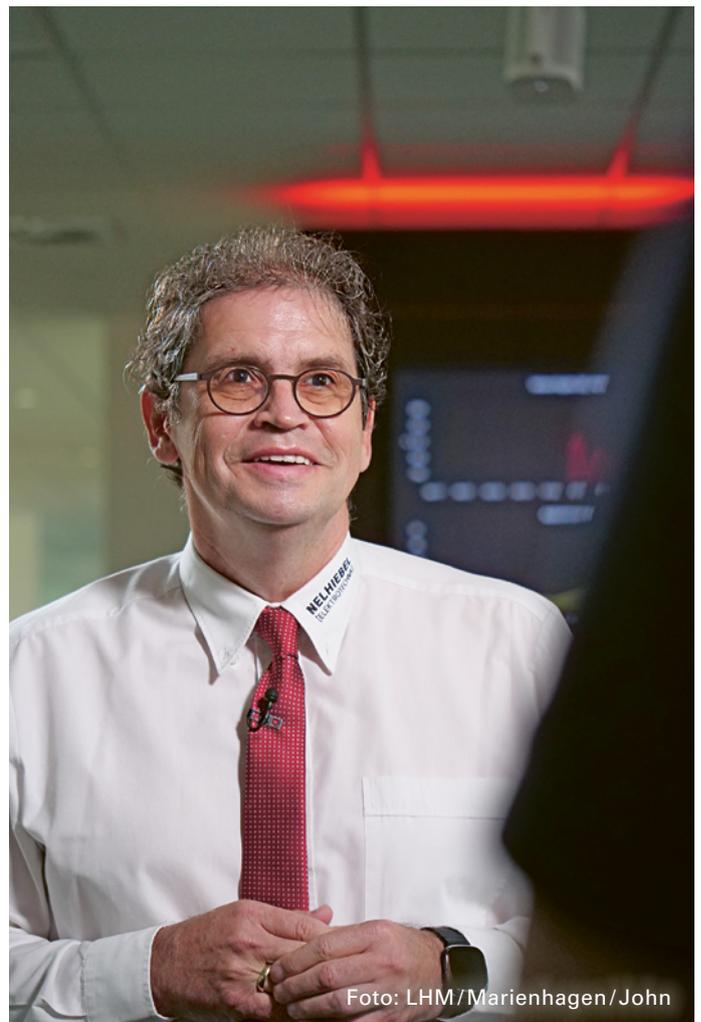


Foto: LHM/Marienhagen/John



Foto: LHM/Marienhagen/John

sollte, zu laden? Sind diese Fragen beantwortet, wird das passende Fahrzeug zugewiesen. Ein Trackingsystem gibt zudem jederzeit Auskunft darüber, wo sich die Fahrzeuge befinden und wie ihr Ladestatus ist. So weiß die Dispo auch, welches Auto sie bei Ad-hoc-Aufträgen mit voller Batterie losschicken kann. „Die so gesammelten Daten helfen mir zudem, die allerletzten Reste von Reichweitenangst in meinem Team zu zerstreuen“, sagt der Firmenchef.

Geringere Kosten, weniger Reparaturen

Auch andere Vorurteile gegen Elektroautos möchte Nelhiebel entkräften. Zum Beispiel, dass die Batterien schon nach ein paar Jahren schwächer würden: „Unser ältestes E-Auto ist mehr als zehn Jahre alt und fährt immer noch tadellos. Bisher hatten wir bei keinem unserer Fahrzeuge größere Probleme mit der Technik.“ Ganz im Gegenteil – die Wartungskosten der Flotte seien mit der Umstellung auf Stromer deutlich gesunken. Im Vergleich zum Verbrenner sind viele Komponen-

ten eines Elektromotors weniger verschleißanfällig. Nelhiebel schätzt, dass er grob gerechnet pro Jahr 300.000 Euro einspart im Vergleich zu Zeiten, in denen seine Fahrzeugflotte ausschließlich aus Verbrennern bestand.

Günstiger Strom an den eigenen Schnellladern

Weniger Reparaturen, günstigere Versicherungstarife, THG-Quote (Treibhausgasminderungsquote) und keine Kfz-Steuern allein reichen allerdings nicht aus, um auf eine so hohe Summe zu kommen. Laut Nelhiebel trägt dazu vor allem der Strom zum Laden bei, der für ihn viel billiger ist als der Sprit von der Tankstelle. Auf seinem Firmengelände hat Wolfgang Nelhiebel sechs Schnellladestationen und 15 Wallboxen in der Tiefgarage installiert. Auch in diesem Bereich hat sich in den letzten Jahren viel getan: „Anfangs hatten wir Ladesäulen mit einer Spitzenleistung von maximal 50 Kilowattstunden, heute haben sie 150. Wenn unsere Monteure morgens reinkommen, tanken sie ihr Fahrzeug in 20 Minuten auf“, erzählt Nelhiebel. Den Strom produziert er zu großen Teilen mit seiner eigenen PV-Anlage, bezieht aber für dunkle und sonnenarme Zeiten auch Strom von den Stadtwerken. Insgesamt fährt seine Flotte mit diesem Mix günstiger als mit Diesel oder Benzin.

Ein neues Geschäftsmodell

Das ist aber nicht der einzige Kostenvorteil, den Nelhiebel aus seinen Schnellladestationen zieht: „Meine Lader sind öffentlich, ich verkaufe meinen Strom gewinnbringend.“ Besonders lohnend ist das mit der Energie aus der PV-Anlage. Die Entstehungskosten von rund 10 Cent pro Kilowattstunde holt Nelhiebel schon durch den Verkauf von Emissionszertifikaten wieder rein. Mit seinen sechs Ladeplätzen macht er pro Monat rund 4.000 Euro Umsatz. Wie lohnend eine eigene Ladeinfrastruktur sein kann, davon überzeugt Nelhiebel auch andere Gewerbebetriebe. In seinem Unternehmen beschäftigen sich 18 Mitarbeitende ausschließlich mit dem Verkauf und der Installation von Ladeinfrastruktur. „Das ist ein aufstrebender Bereich. Immer mehr Firmen haben die Vorteile der Elektromobilität erkannt und rüsten ihre Flotten um.“

E-Mobilität lohnt sich

Also alles nur bestens? Nicht ganz. Als Fan der Elektromobilität ärgert sich Wolfgang Nelhiebel darüber, dass der Absatz von E-Autos in Deutschland so eingebrochen ist. Ein Grund dafür sei das Hin und Her in der staatlichen Förderung. Die Menschen hätten das Vertrauen verloren und schoben die Anschaffung eines Stromers lieber auf die lange Bank. Generell findet er, dass Förderung sowieso nicht das richtige Mittel sei, um nachhaltige Technologien voranzutreiben: „Immer wenn etwas gefördert wurde, rennt das. Und wenn die Förderung ausläuft, folgt der Abschwung.“ Was er sich stattdessen wünscht? Dass die Menschen besser aufgeklärt werden und selbst erkennen, dass sich E-Mobilität auch ohne Förderung lohnt.



Foto: Green City



Foto: LHM/Marienhagen/John

Platz statt Parkplatz

Im Durchschnitt stehen Autos 23 Stunden pro Tag auf einem Parkplatz. Sie sind also mehr Steh- als Fahrzeuge. Von der Zeit, in der sie in München fahren, geht ein großer Teil auf das Konto der Parkplatzsuche, denn Parkplätze sind Mangelware. Ziel der Mobilitätsstrategie 2035 ist es deshalb, Verkehrsmittel zu fördern, die weniger Raum einnehmen: also Bus und Bahn, Fahrräder, Fußwege und Sharing-Angebote.

Ganz ohne Autos wird es in Zukunft nicht gehen. Deshalb muss der Platz, den Autos zum Parken brauchen, gut geplant und verteilt werden. So fördert die Stadt München den Bau von Parkgaragen für Anwohner*innen und Park-and-Ride- sowie Park-and-Bike-Anlagen. Mobilitätspunkte im gesamten Stadtgebiet bieten auf dafür vorgesehenen Parkplätzen Zugang zu attraktiven Alternativen zum eigenen Auto wie zum Beispiel Car- und Bikesharing sowie E-Tretroller zum Ausleihen. Ein weiteres Instrument sind Parklizenzgebiete. Überall dort, wo Parkraum knapp ist, sollen Anwohner*innen ohne privaten Parkplatz Parkausweise beantragen können. Die Preise fürs Parken sollten künftig dem hohen Wert entsprechen, den der öffentliche Raum in München hat. Bei dieser Entscheidung ist die Stadt aber auf den Freistaat Bayern angewiesen.

Zukunftsvision ist ein digitales Parkplatz-Management-System, bei dem sich Autofahrende vorab einen Parkplatz buchen können. Dies würde nicht nur den Parkplatzsuchverkehr reduzieren, sondern auch eine gute Perspektive für Handwerker*innen oder Lieferant*innen bieten: Das Buchungssystem könnte ihnen Vorrang gewähren, auch wäre so die Etablierung mobiler, auf den aktuellen Bedarf zugeschnittener Lieferzonen möglich.

Was tun gegen den Dauerstau?

Ganz einfach: weniger Autos. Niemand soll dazu gezwungen werden, auf sein Auto zu verzichten. Handel, Gastronomie und Gewerbe sind sowieso auf eigene Fahrzeuge und Lieferverkehr angewiesen. Auch Busse stehen im Stau. Damit sie ihren Fahrplan einhalten können, hat die Stadt schon jetzt Ampelschaltungen für den Busverkehr optimiert und extra Busspuren eingerichtet, auf denen sie schneller unterwegs sein können. Weitere sind in Planung.

Für die Steuerung des Verkehrs in München ist die Verkehrsleitzentrale der Stadt verantwortlich: Die Mitarbeiter*innen der Zentrale überwachen fast alle der mehr als 1.100 Ampeln sowie sämtliche Tunnel. Zudem haben sie dank der rund 700 Kameras viele Straßen der Stadt im Blick. So sorgen sie zum Beispiel für möglichst schnelle Ampelschaltungen für Berufspendler*innen: Morgens gibt es stadteinwärts eine optimale Koordinierung aller Ampeln und Verkehrsteilnehmer*innen, abends gilt das Gleiche stadtauswärts.

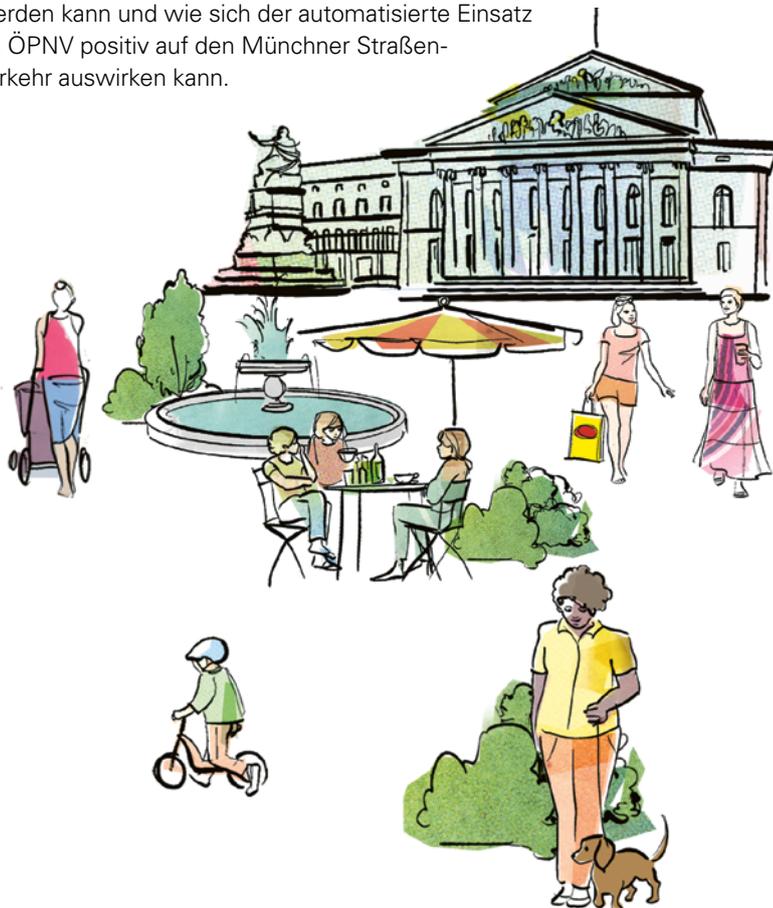
Um den öffentlichen Personennahverkehr effizienter zu gestalten und fit für die Zukunft zu machen, arbeitet die Stadt gemeinsam mit Partner*innen aus Forschung und Wirtschaft am Einsatz automatisierter Busse, Bus-Platoons und On-Demand-Fahrzeugen. Im Forschungsprojekt MINGA werden die technischen, rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen für den Einsatz solcher fahrerlosen Verkehrssysteme geschaffen. Neben der Erprobung der Fahrzeuge im Straßenraum werden auch Fragestellungen untersucht, wie das Angebot in das bestehende Mobilitätsökosystem integriert werden kann und wie sich der automatisierte Einsatz im ÖPNV positiv auf den Münchner Straßenverkehr auswirken kann.



Dr. Christiane Behrich

Wirtschaftsverkehrsbeauftragte,
Mobilitätsreferat

Lieferverkehr sinnvoll zu steuern, ist eine große Herausforderung. Zum Teil parken die Fahrzeuge notgedrungen auf Gehsteigen oder in zweiter Reihe, was die Verkehrssicherheit, aber auch den Fluss des Verkehrs einschränkt. Deshalb weiten wir systematisch und stadtweit die Flächen für Laden, Liefern und Leisten aus. Gleichzeitig unterstützen wir Logistiker*innen bei der Umstellung ihrer Auslieferungen auf Lasten-E-Bikes – zum Beispiel, indem wir beim Finden geeigneter Flächen für Mikrodepots helfen. So konnten wir im August 2023 unseren ersten Radlogistikhub mit fünf Logistikpartner*innen eröffnen. Für Wohngebiete haben wir die Vision, der Belastung durch den Zustelllieferverkehr proaktiv zu begegnen. Aktuell arbeiten wir an einem Pilotprojekt zum Aufbau eines Netzwerks von anbieteroffenen Paketboxen. Von dort kann man in fußläufiger Distanz seine Päckchen abholen und auch versenden. Wer nicht gut zu Fuß ist oder große Sendungen erwartet, kann sich diese natürlich nach wie vor an die Haustür liefern lassen.



Weil's auch ohne geht

Das allzeit startbereite Familientaxi oder der Hightechkoloss mit jedem Schnickschnack: All das begeistert den technikaffinen Tom Drux. Kaufen will er sich ein eigenes Auto aber nicht. Nutzen statt besitzen ist seine Devise. Seit 1999 ist der 62-Jährige Carsharer.

Tom Drux hatte zunächst ganz pragmatische Gründe, auf das eigene Auto zu verzichten: „In meinem Stadtteil Haidhausen gab's kaum Parkplätze.“ Die tägliche Suche nach einer Abstellmöglichkeit mutierte zur Tortur, auch finanziell war die Zeit als Autobesitzer alles andere als lustig: Die Unterhaltskosten stiegen, obwohl das Auto immer seltener genutzt wurde. Der Familienvater bestritt den Alltag mit seinen beiden Söhnen routiniert mit dem Rad. Ende der 1990er-Jahre läutete er schließlich seine persönliche Mobilitätswende ein, verkaufte sein Auto, das er auch mit einem Freund geteilt hatte, und wurde überzeugter Carsharing-Nutzer.

Inzwischen boomt Carsharing in der Stadt. Zum einen gibt es Anbieter, die gegen eine gut verzinsten Mitgliedsgebühr Autos an Quartiere und Stationen gebunden vermieten. Dieses Modell rechnet sich insbesondere für geplante Fahrten wie Urlaubs- oder Ausflugstouren. Drux nutzte solche Fahrzeuge in den letzten 20 Jahren nicht nur für Wochenendtrips mit den Kindern, sondern vor allem für Besorgungsfahrten. Sein Resümee: „Dafür ist Carsharing prädestiniert.“ Abgerechnet wird mit einer Kombination aus Zeit- und Kilometerpreis, der nach Fahrzeugtyp variiert. Vom Kleinwagen über die bequeme Familienkutsche bis

hin zum Transporter steht eine große Auswahl bereit – inklusive Zubehör wie Gepäckträger und Kindersitz. Die Buchungen erfolgen heute via App. Über einen definierten Tresor erhalten die Kund*innen den Schlüssel. „Ein bisschen umständlich, aber machbar“, lautet Drux' Erfahrung. Unternehmen wie Miles, Share Now, Sixt share und CarVia setzen auf einfacheres, spontanes Ausleihen, ohne feste Mietstation: das sogenannte Freefloating. Eine App informiert über verfügbare Autos, die frei und ohne feste Stationen im Stadtgebiet und auch am Münchner Flughafen parken. Die Fahrzeuge können für Minuten, Stunden, Tage und sogar wochenweise gebucht werden. Einige Anbieter bieten auch die Möglichkeit, Fahrzeuge im Voraus zu reservieren. Der Zugang zum Auto funktioniert über die App des Anbieters. Die Abrechnung erfolgt je nach Anbieter nach Minuten oder zum Kilometertarif. Zudem gibt es Stunden- und Tagespakete, die die Abrechnung vereinfachen. Die verfügbaren Tarife können bei der Buchung in der App eingesehen werden. One-Way-Fahrten eignen sich fürs Freefloating ganz besonders.

Drux ist begeistert, dass die Landeshauptstadt Carsharing nun verstärkt ausbaut, denn bisher fühlten sich laut Drux überwiegend Individualisten angesprochen. Bis 2026 sollen nun bis



Foto: LHM/Marienhagen/John

zu 1.600 Stellplätze entstehen und insbesondere das stationsbasierte Carsharing soll bis an den Stadtrand ausgeweitet werden. Die Kombination von Carsharing mit weiteren Shared-Mobility-Angeboten wie Lastenrädern, E-Motorrollern, E-Tretrollern, On-Demand-Verkehren und der gebündelte Zugang an Mobilitätspunkten sowie natürlich Bus und Bahn bieten einen attraktiven Mix, der konkurrenzfähig zum privaten Auto wird. Im Idealfall lässt sich dieser Mix über eine App buchen, abgerechnet wird über ein einfach nachvollziehbares Abomodell mit Pauschalbeträgen. Das vermeidet nicht nur langwierige Recherchen, sondern letztendlich doch wieder die Entscheidung fürs eigene Auto – aus reiner Bequemlichkeit.



Vielfältig mobil

Bis 2026 möchte die Landeshauptstadt bis zu 200 Mobilitätspunkte im gesamten Stadtgebiet eröffnen und so die Sichtbarkeit und den Zugang zu Shared-Mobility-Angeboten erleichtern. 2014 wurde der erste dieser Punkte an der Münchner Freiheit eröffnet, inzwischen gibt es verteilt über die ganze Stadt rund 50. Je nach Standort werden dort folgende Dienste angeboten: Carsharing, Bikesharing, E-Tretrollersharing und natürlich die Anbindung an S-Bahn, U-Bahn, Tram oder Bus. Oft sind auch ein Taxi-stand, ein öffentliches Parkhaus, Ladesäulen sowie Fahrradabstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zu finden. Einige Shared-Mobility-Angebote an den Mobilitätspunkten sind flexibel. Das bedeutet, dass man selbst entscheiden kann, wo man das entlehene Fahrzeug nach der Nutzung abstellt. Andere sind örtlich an die Mobilitätspunkte gebunden. Entlehene Fahrzeuge müssen an ihren Ursprungsstandort zurückgebracht werden.

132 Menschen

teilen sich im Schnitt ein Carsharing-Auto. Jedes geteilte Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Autos.

Christoph Helf

Abteilungsleiter
Neue Mobilität und
Innovation,
Mobilitätsreferat



Das Prinzip, Alternativen zum Auto zu schaffen, gilt in der ganzen Stadt. In den neu entstehenden Quartieren ist es allerdings einfacher, innovative Ansätze zu etablieren, weil diese schon in der Planung berücksichtigt werden können, statt erst im Nachhinein integriert zu werden. Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen haben sich nicht nur in Quantität, sondern auch in Qualität enorm gewandelt. Gefordert sind Schnelligkeit, Komfort, Flexibilität und Zuverlässigkeit zu jeder Tages- und Nachtzeit. Deshalb brauchen wir ein attraktives und vernetztes Mobilitätsangebot mit einer Vielfalt an Fahrradtypen, Carsharing und auch Mikromobilität, um das öffentliche Gesamtverkehrssystem zu stärken. Somit können Linienbindung, Fahrpläne und Lücken im Verkehrsnetz sinnvoll ergänzt und die räumliche und funktionale Flexibilität erhöht werden. Um ein vernetztes Angebot zu schaffen und das große Verlagerungspotenzial weg vom privaten Auto hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zu realisieren, hat das Mobilitätsreferat die Teilstrategie Shared Mobility entwickelt und damit die erste Stufe für eine Angebotsausweitung geschaffen. Wir als Stadt müssen, beispielsweise durch gezielte Förderprogramme, erreichen, dass dieses breite Angebot auch dort bereitsteht, wo es sich für die Anbieter*innen ökonomisch zunächst nicht rechnet. Es muss überall in der Stadt genauso komfortabel zugänglich sein wie die Fahrt mit dem eigenen Auto.



Foto: LHM / DobnerAngermann



Mobilitätskonzepte für neue Quartiere

Neue Wege

In Freiam entsteht ein neuer Stadtteil für mehr als 25.000 Münchner*innen. Eine tragende Säule der Planung: das neue umweltgerechte, nachhaltige und energieeffiziente Mobilitätskonzept.

Foto:
LHM / Marienhagen/John

Freiam ist Münchens größtes Neubaugebiet. Auf einer Fläche von 350 Hektar entsteht am westlichen Stadtrand bis 2035 ein neues Stadtviertel. Auf einigen Baufeldern haben die Bauarbeiten noch nicht einmal begonnen, aber der Stadtteilmanager Reinhold Petrich hat sein Büro im Zentrum von Freiam längst bezogen. Im Auftrag des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sitzt er als Mittler zwischen Stadtverwaltung, Bürger*innen und den verschiedenen an diesem Projekt beteiligten Bauherr*innen an der Schnittstelle – auch für alle Fragen, Wünsche und Vorstellungen rund um die entscheidenden Fragen der Mobilität. Wie, warum und wohin bewegen wir uns? Alle Antworten auf diese Fragen sind in das baufeldübergreifende Mobilitätskonzept für das ganze Viertel mit eingeflossen. „Wir helfen vor Ort mit, das Mobilitätskonzept auf den Weg zu bringen“, sagt Petrich.

Von seinem Büro aus braucht der Stadtteilmanager zu Fuß zehn Minuten zur S-Bahn-Station Freiam im Süden und 14 Minuten zur S-Bahn-Haltestelle Aubing im Norden. Außerdem sind ein U-Bahn-Anschluss und ein dichtes Netz aus Buslinien geplant. Aber die gute

Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist nur ein Baustein des Mobilitätskonzepts, das den motorisierten Individualverkehr (MIV) stark reduzieren soll. Nur noch 25 Prozent aller Wege sollen dort künftig mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden – ein ambitioniertes Ziel angesichts der Stadtrandlage.

Stattdessen sollen Radler*innen, Fußgänger*innen und der öffentliche Nahverkehr Vorfahrt haben. Dieser Anspruch spielte nicht nur bei der Vergabe von Baugrund eine große Rolle, auch bei der Vermietung einiger Wohnungen ist der Verzicht der Mieter*innen auf ein eigenes Auto Voraussetzung. Für den zweiten Realisierungsabschnitt des Quartiers sind anstelle der klassischen Tiefgaragen „Mobilitätshäuser“ geplant. Dort soll der Individualverkehr gebündelt werden. Aber auch alternative Mobilitätsangebote können dort stationiert sein. Grundsätzlich gilt: Der Weg zum nächsten (Lasten-)Rad soll immer etwas kürzer sein als der zum nächsten Auto. Damit entsteht ein verkehrsberuhigtes Viertel, das mehr Lebensqualität für alle Bewohner*innen schafft.

Grundlegend für das Gelingen der Mobilitätswende in Freiam ist es, dass Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf,

Kultur-, Bildungs- und soziale Einrichtungen schnell und gut erreichbar sind. Die Infrastruktur soll das Ideal einer „Stadt der kurzen Wege“ widerspiegeln. Um die Wege tatsächlich kurz halten zu können, wird es neben einer attraktiven Fuß- und Radweginfrastruktur zahlreiche alternative Mittel und Wege geben, die die Bewohner*innen mobil machen. E-Bikes, Lastenräder und Radlanhänger für den Großeinkauf können ausgeliehen werden. Auch der Zugang zu Shared-Mobility-Angeboten soll für alle Bewohner*innen jederzeit möglich sein.

Reinhold Petrich weiß, dass die Entwicklung im Bereich Mobilität in Sieben-Meilen-Stiefeln voranschreitet. Deshalb geht er davon aus, dass das Mobilitätskonzept für Freiam auch nach 2035 weiterentwickelt und angepasst wird. Die neuen Quartiere in München sind gewissermaßen das Labor für die Mobilität von morgen. „Hier gibt es keine eingefahrenen Wege. Diese Offenheit wollen wir nutzen. Neue Quartiere wie Freiam sind für mich die Innovationstreiber der Mobilitätswende für ganz München“, sagt Petrich.



Foto: LHM/Marienhagen/John

Gartenstadt der Zukunft

Wohnen ohne Autos vor der Haustür? Das ist längst keine Utopie mehr, sondern vielerorts in München die nahe Zukunft. In der geplanten Eggarten-Siedlung in Feldmoching zum Beispiel wird in den kommenden Jahren ein Modellprojekt für genossenschaftlichen Wohnungsbau, grüne Energie und nachhaltige Mobilität entstehen. 4.800 Menschen werden in dieser Siedlung wohnen, die voraussichtlich ab 2025 von einem Gemeinschaftsunternehmen aus privaten Bauunternehmern und Genossenschaften gebaut wird. Alternative Mobilitätsangebote und klimafreundliche Energieversorgung stehen bei der laufenden Überplanung des ehemals königlichen Fasanengartens im Norden der Stadt ganz oben auf der Liste. Eine intelligente Infrastruktur, alternative Mobilitätsangebote und eine gute Anbindung an Bus und Bahn sollen das private Auto überflüssig machen. Ziel ist ein weitgehend autofreies Quartier. Anstelle von Parkplätzen und Straßen sollen zwischen den Häusern die Kinder spielen, die Bewohner*innen Gärten anlegen oder einfach nur freie Zeit verbringen können. Diese „Gartenstadt des 21. Jahrhunderts“ wird zeigen, dass sich dichte Bebauung und viel Freiraum nicht ausschließen. Mittel zum Zweck sind an den Eingängen des Quartiers situierte „Quartiersgaragen“ mit einem deutlich reduzierten Stellplatzschlüssel und ein Mobilitätshub, die durch dezentrale Stationen für alternative Fortbewegungsmittel aller Art ergänzt werden. Ein Faktor für den Erfolg der Verkehrswende in der Eggarten-Siedlung sind die Teilhabe, die Ideen und das Engagement der Bauherr*innen und künftigen Bewohner*innen.

Hannah Dahlmeier

Abteilungsleitung Bezirksmanagement und Projektentwicklung, Mobilitätsreferat



In München wirkt sich die Mobilitätsstrategie 2035 direkt auf die Entwicklung von neuen Quartieren aus. Wir möchten sicherstellen, dass das Wachstum der Stadt für uns alle – also für die Menschen, die Umwelt, das Klima und die Wirtschaft – verträglich ist. Auch wenn sich unsere Stadt verändert und die Flächen knapper werden, ist es wichtig, die hohe Lebensqualität Münchens zu bewahren.

Beim individuellen Autoverkehr ist München längst an seine Grenzen gekommen, was zu Platzmangel, Lärm- und Umweltverschmutzung sowie erhöhtem CO₂-Ausstoß führt. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, haben wir die komplexe Aufgabe, quartiersbezogene Alternativen im Sinne einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung zu entwickeln. Dazu gehören ein ausgebauter öffentlicher Nahverkehr, sichere Rad- und Fußwege sowie eine Vielzahl von E-Mobilitätsangeboten, die durch effizientes Teilen und Mieten attraktiv gestaltet werden.

Die Planung von neuen Quartieren bietet eine einzigartige Chance, autoarmes oder sogar autofreies Wohnen von Anfang an zu fördern. Durch eine hochwertige und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur können wir sicherstellen, dass der Umweltverbund die schnellere, komfortablere und kostengünstigere Wahl ist. Dafür ist eine frühzeitige Integration von Mobilitätskonzepten in Neubauquartieren wichtig, begleitet von intensiver Kommunikation mit der Bevölkerung und kontinuierlichem Evaluieren und Lernen aus bereits umgesetzten Maßnahmen.

Wir setzen in neuen Quartieren auf Lösungen, die allen Bewohner*innen nachhaltige Mobilität ermöglichen.

Nur zusammen!

Die Verkehrswende ist eine Mammutaufgabe. Gelingen kann sie in und um München nur, wenn Stadt und Umland an einem Strang ziehen.

Heinrich Heine schrieb: „Zwischen Kunst und Bier ist München wie ein Dorf zwischen Hügeln hingelagert.“ Seit dem 19. Jahrhundert hat sich vieles verändert: Die Wege wurden aufgrund fortschreitender Mobilität immer weiter, die Sogwirkung der Landeshauptstadt immer größer. Das einstige Dorf ist inzwischen Teil einer Metropolregion mit mehr als sechs Millionen Einwohner*innen. Hält man sich diese Zahl vor Augen, wird klar: Verkehr hört nicht an der Stadtgrenze auf. Er muss regional und überregional gedacht und geplant werden. Und zwar stets in beide Richtungen. Denn so sehr es die Menschen aus den umliegenden Gemeinden jeden Morgen in die Stadt drängt, arbeiten schließlich auch zahlreiche Münchner*innen im Umland. Mal ganz zu schweigen von den vielen Ausflügler*innen, die an den Wochenenden Seen und Berge besuchen: Wer sich an einem Samstagmorgen schon einmal auf den Weg gen Alpen gemacht hat, weiß, wovon ich rede. Umso schöner ist ein Projekt wie der vom DAV initiierte BergBus, der verstetigt werden konnte und seit Mai 2024 Wander*innen tarifintegriert in öffentlich schwer erreichbare Regionen bringt. Ohne eine gute Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden und überregionalen Partner*innen geht es also nicht. Ich würde sogar noch einen Schritt

weitergehen: Die Akteur*innen im Umland spielen eine entscheidende Rolle, um die Verkehrswende zusammen mit der Stadt München zu gestalten. Glücklicherweise schauen wir hier neben kleineren Projekten wie dem BergBus auch auf große und lange gewachsene Partnerschaften: Im Rahmen der Europäischen Metropolregion, im Verkehrspakt Großraum München oder in der Allianz „Mobile Zukunft München“ (MZM) arbeiten wir gemeinsam an der Umsetzung zukunftsfähiger Lösungen für nachhaltige Mobilität. Und dann ist da natürlich auch die Internationale Bauausstellung (IBA), die unter dem Titel „Räume der Mobilität“ läuft und uns innovative Projekte bringen wird. Das Pendeln ist eines von 19 Handlungsfeldern unserer Mobilitätsstrategie 2035. Die öffentlichen Verkehrsmittel und die Radwege sollen ausgebaut und komfortabler werden, damit der Umstieg vom eigenen Auto leichter fällt. Dass wir mit dieser Strategie auf dem richtigen Weg sind, zeigt der Rückgang des Kfz-Aufkommens in München um sechs Prozent zwischen 2019 und 2023. Aber auch weiterhin braucht es

schnellere Entscheidungsprozesse und großzügige Investitionen in nachhaltige Verkehrsangebote, ein weitverzweigtes Radverkehrsnetz, mehr Busse und Bahnen, flexiblere Tarife sowie neue und geteilte Mobilitätsangebote für einen einfacheren Umstieg, um die Verkehrswende gemeinsam umzusetzen. Konkrete Projekte sind etwa der Bau der zweiten Stammstrecke, von Rad-schnellverbindungen wie der von der Innenstadt in Richtung Garching und Unterschleißheim sowie der Express-Bus-Ring, der seit Dezember 2021 die S-Bahn-Linien im Umland verbindet. Oder die Erweiterung des MVV-Verbindungsraums, die die Nutzung von Bus und Bahn im Großraum vereinfacht. Nur durch solche Verbesserungen können wir Pendler*innen davon überzeugen, ihr Auto stehen zu lassen – denn München ist längst kein Dorf mehr.



Georg Dunkel
Mobilitätsreferent
der Landeshauptstadt München



Foto: Preston/unsplash



Pasing Bf

Mitmachen!

München ist bereits heute eine Stadt mit hohem Freizeit- und Erholungswert. Damit Straßen und öffentliche Plätze künftig für alle noch attraktiver werden, wurde nun die Mobilitätsstrategie 2035 auf den Weg gebracht.



Scannen
und mitmachen!

Informieren Sie sich gerne über den Stand unserer Mobilitätsstrategie 2035 und besuchen Sie unsere Social-Media-Kanäle, auf denen Sie stets dazu eingeladen sind, sich zu informieren, mitzudiskutieren und mit uns Kontakt aufzunehmen.

Mehr Infos jederzeit aktuell auf der Webseite des Mobilitätsreferats.



muenchenunterwegs.de/2035



MÜNCHEN
UNTERWEGS

Mobilitätsstrategie 2035 auf einen Blick

Die Mobilitätsstrategie 2035 ist der Fahrplan für die Mobilitätswende in München. Sie dient der Sicherung der Lebensqualität und des Gemeinwohls in unserer Stadt. Sie gewährleistet eine wirklich nachhaltige Mobilität für alle Münchner*innen und dient als Orientierung für Politik, Verwaltung, Stadtgesellschaft sowie alle Interessierte und Kooperationspartner*innen der Landeshauptstadt.

Lebensqualität und Allgemeinwohl

Lebensqualität und Allgemeinwohl sind Grundvoraussetzungen für individuelles und gesellschaftliches Leben sowie unternehmerisches Handeln. Es geht um eine am Menschen orientierte Mobilität in einer am Menschen orientierten Stadt.

Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität

Alle Personen und Güter sollen schnell und sicher die Ziele der Stadt erreichen. Zudem sollen Straßenräume nicht nur dem Verkehr dienen, sondern auch eine hohe Aufenthaltsqualität bieten.

Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Diese Ziele gelten nicht mehr vorrangig für den Autoverkehr, sondern für alle Verkehrsarten gleichermaßen, im Zweifelsfall vorrangig für den Umweltverbund. Denn öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Fahrzeuge transportieren mehr Personen und Güter auf einer gegebenen Fläche und bieten damit in der Stadt eine leistungsfähigere Mobilität als das privat genutzte Auto.

Weitere wichtige Ziele

- Klimaschutz, Klimaanpassung, Umweltverträglichkeit und Gesundheit
- Soziale Gerechtigkeit, soziale Teilhabe, Inklusion und Barrierefreiheit
- Standortattraktivität für Unternehmen
- Krisenstabilität
- Wirtschaftlichkeit
- Qualität des Mobilitätsangebots: unter anderem Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit und Komfort

Konkrete quantitative und messbare Ziele

- Bis zum Jahr 2025 werden mindestens 80 Prozent des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.
- Der Verkehr soll bis 2035 klimaneutral sein.
- „Vision Zero“: Niemand soll mehr im Verkehr zu Tode kommen.
- Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs an allen Wegen soll bis 2030 auf 30 Prozent steigen.

Ansatz

- Massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der Angebote für den Rad- und Fußverkehr sowie geteilter Mobilitätsdienste
- Abstimmung und Bündelung des Angebots und leichte Nutzbarkeit aus einer Hand (Inter- und Multimodalität)
- Umverteilung von Straßenraum sowie optimierte Ampelschaltungen zugunsten des Umweltverbunds
- Autoarme Planung und Umstrukturierung von Neubaugebieten und Bestandsquartieren
- Integrierte Planung von Stadt und Region
- Strategische Anreize für nachhaltiges Mobilitätsverhalten
- Digitalisierung

Entscheidungskriterien

- Flächeneffizienz, Verkehrssicherheit, Reisezeit
- Umweltverträglichkeit, soziale Gerechtigkeit, Wirtschaftlichkeit
- Krisenstabilität, Standortattraktivität, Angebotsqualität

Teilstrategien

Um die übergeordneten Ziele und Ansätze konkret umsetzen zu können, ist in den nächsten Jahren die Entwicklung von zahlreichen Teilstrategien in folgenden Bereichen vorgesehen: Verkehrssicherheit

- Öffentlicher Verkehr
- Fußverkehr
- Radverkehr
- Shared Mobility
- Motorisierter Individualverkehr und Verkehrssteuerung
- Management des öffentlichen (Straßen-)Raums
- Mobilitätskonzepte für Quartiere
- Mobilität für alle: Inklusion, Gender, soziale Gerechtigkeit
- Wirtschaftsverkehr
- Klima, Umwelt und Resilienz
- Region und Pendler*innenmobilität
- Kommunikation (inklusive Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung, Bildung und Beratung)
- Digitalisierung
- Finanzierung
- Innovation

Verkehrswende: mehr Lebensqualität für alle Münchner*innen

Radentscheid, Tram-, U-Bahn- und S-Bahn-Ausbau: Man spricht ständig darüber, dass hier bald mehr Angebote entstehen. Wieso dauert es aber immer so lange, bis wirklich mal etwas fertig wird?

Die Stadt wäre hier gern schneller. Aber sie muss sich mit dem Bund oder dem Freistaat abstimmen, die die Maßnahmen häufig auch finanziell unterstützen. Allein könnte die Stadt keine neuen U-Bahnen finanzieren, das wäre zu teuer. Außerdem werden bei großen Projekten alle miteinbezogen, die sie betreffen: die Bezirksausschüsse, die Gewerbetreibenden, die Anwohnerschaft. Dieser Prozess ist zeitaufwendig – aber er ist ein wichtiger Teil einer lebendigen Demokratie. Und auch die Planung geht nicht von heute auf morgen, sondern ist detailreich und langwierig.

Es gibt immer mehr Maßnahmen zugunsten des nachhaltigen Verkehrs. Wieso bleibt dem Auto bei den geplanten Maßnahmen weniger Platz?

Das Auto braucht am meisten Platz – nämlich zehn bis zwölf Quadratmeter – und ist durchschnittlich nur mit 1,1 Personen besetzt. Weil immer mehr Menschen nach München ziehen, müssen wir Platz sparen und nicht vergeuden. Sonst stehen die Autos bald den ganzen Tag im Stau. In einem Bus zum Beispiel haben 60 Personen Platz, dabei braucht er gerade mal so viel Platz wie circa drei Autos.

Der Umstieg auf die E-Mobilität verbessert die Umweltbilanz. Wieso soll der Autoverkehr trotzdem so stark eingeschränkt werden?

Der Umstieg auf die E-Mobilität trägt dazu bei, die Klimaziele zu erreichen. Doch E-Autos sind auch nicht platzsparender als die herkömmlichen Autos. Weil immer mehr Menschen nach München ziehen, wird der Platz auf den Straßen aber nicht mehr, wird es auf den Straßen noch enger. Wenn insgesamt weniger Autos unterwegs wären, dann kämen aber jene, die auf das Auto angewiesen sind, wieder besser voran.

Wieso sind Bus und Bahn so teuer? Dafür bieten sie zu wenig und ich bin viel zu lange unterwegs, um von A nach B zu kommen.

Bei der MVG sind zahlreiche Bus-, Tram- und U-Bahnfahrer*innen beschäftigt. Hinzu kommen Ingenieur*innen, Handwerker*innen, Planer*innen und so weiter. Das Schienennetz muss instand gehalten werden, die Fahrzeuge gewartet. Das kostet viel Geld, aber es ist gut investiert, weil alle Münchner*innen davon profitieren. Deshalb wird die Stadt den Ausbau auch weiter vorantreiben.

Ich habe eine Familie mit Kindern und muss täglich sehr viele Wege kombinieren. Das Auto ist für mich alternativlos. Was tut die Stadt, um das ändern?

Die Stadt arbeitet daran, dass zum Beispiel Radwege breiter und damit sicherer für Kinder werden. An 40 Straßen hat der Stadtrat einen Ausbau beschlossen. Aber auch das Carsharing wird in den kommenden Jahren komfortabler werden. Wir bauen bis zu 200 Mobilitätspunkte, an denen man Autos, Fahrräder und sogar Lastenräder ausleihen kann. 600 stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge und 1.000 Stellplätze für Freefloating bieten zudem für jeden Bedarf das passende Fahrzeug am richtigen Ort. Dann muss man auch keinen Parkplatz mehr suchen, man hat ihn garantiert.

Wieso werden immer mehr Autospuren zu Radwegen oder Busspuren umgebaut? Verschlimmert das den Stau nicht noch mehr?

An vielen Straßen gibt es nur schmale Radwege, auf denen sich Radfahrer*innen und Fußgänger*innen gegenseitig behindern. Häufig steht auch der Bus im Stau. Weil Radfahren sowie Bus und Bahn flächeneffizienter und umweltschonender sind als das eigene Auto, setzt die Stadt mit der Verkehrswende verstärkt darauf, diesen Verkehrsmitteln Vorrang einzuräumen. Damit Bus, Tram und Rad bald so attraktiv sind, dass die meisten Menschen lieber damit unterwegs sind, als im eigenen Auto im Stau zu stehen.

Könnte man nicht einfach alle Autos in Tunnels durch die Stadt fahren lassen? Oder auf Stelzen? Wieso geht man nicht in die „dritte Dimension“?

Das sind häufig tolle Ideen, die sich in der Realität aber nur schwer umsetzen lassen. Warum? Sie sind sehr teuer, man braucht dafür auch den Platz und manchmal ist es baulich auch gar nicht möglich. Im Untergrund fährt die U-Bahn und es gibt viele Versorgungsleitungen. In der Höhe gibt es Bäume und die Autos würden an den Fenstern im Obergeschoss vorbeifahren. Das würde vielerorts sicher für Widerstand sorgen. Außerdem können Tunnels oder Stelzenlösungen für die Erreichbarkeit notwendige Infrastruktur nicht ersetzen: Geh- und Radwege sowie Straßen muss es ja trotzdem vor jeder Haustür geben. Die Stadt München prüft Innovationen immer sehr genau, um herauszufinden, ob sie realisierbar sind und der Bevölkerung auch wirklich einen Mehrwert bringen.



[muenchenunterwegs.de](https://www.muenchenunterwegs.de)



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**