

**Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
TU- Wien**

Mobilität in München

Der Verkehrsentwicklungsplan

**Exkursion aus dem Bauingenieurwesen
Lv.Nr. 361 638
München 12/2001**

Betreuer:

Univ. Ass. Mag Dr Günther Emberger

Verfasserinnen:

Carmen Keider 97 25 569

Rita Leimer 96 27 133

Melanie Lutz 95 01 371

Theresa Pirker 97 25 047

INHALTSVERZEICHNIS

1	Verkehr in München- Einführung	2
2	Leitlinien München	3
3	Ziele des Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 1983	4
3.1	Öffentlicher Verkehr	4
3.2	Straßennetz und Verkehrsberuhigung	4
3.3	Luftverkehr	4
3.4	Wirtschaftsverkehr	4
3.5	Parken	5
3.6	Mobilitätsmanagement	5
3.7	Fuß- und Radverkehr	5
3.8	Verkehr und Umwelt	5
4	Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan 2000	6
4.1	Bearbeitungsschritte des VEP in chronologischer Reihenfolge	7
4.2	Ziele & Maßnahmen des VEP München	8
4.2.1	Öffentlicher Verkehr	8
4.2.2	Straßenverkehr	8
4.2.3	Luftverkehr	8
4.2.4	Wirtschaftsverkehr	8
4.2.5	Parken	8
4.2.6	Mobilitätsmanagement	9
4.2.7	Fuß- und Radverkehr	9
4.2.8	Verkehr und Umwelt	9
5	Projekte	9
5.1	Inzell-Initiative – Verkehrsprobleme gemeinsam lösen	9
5.2	Park & Ride - und Bike & Ride - Angebote	10
5.3	Ausbau und Integration von Radwegenetzen	11
5.4	Barrierefreier Ausbau im ÖPNV	12
6	Planungen	12
6.1	Projekt Stadt-Umland	13
6.2	Straßenbahn im Englischen Garten	13
6.3	Parken	14
6.4	Autobahn	14
6.5	Radverkehr	15
7	Exkurs: Eigentumsverhältnisse der öffentlichen Verkehrsmittel im Raum München	16

1. Verkehr in München- Einführung

Insgesamt leben heute rund 2,5 Millionen Menschen im Raum des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV). Für die Aufrechterhaltung der Mobilität in einem solchen Ballungsraum sind viele Faktoren ausschlaggebend.

Knapp eine Million Fahrzeuge überqueren täglich die Münchner Stadtgrenze in beiden Richtungen. Dazu kommt der innerstädtische Binnenverkehr. Insgesamt werden über 20 Millionen Kfz-Kilometer pro Tag im Münchner Straßennetz zurückgelegt, allein 2,7 Millionen Kilometer auf dem Mittleren Ring, der damit die wichtigste Verkehrsader der Stadt ist. Der Mittlere Ring umfährt die Altstadt in einem Abstand von drei bis fünf Kilometern und verbindet 40 Zufahrten, darunter zwölf Hauptradiialstraßen. Alleine fünf Autobahnen enden am Mittleren Ring. Nach einem Bürgerentscheid im Jahr 1996 wird der Mittlere Ring jetzt an drei Stellen bis zum Jahr 2011 ausgebaut.

Der ruhende Verkehr stellt das größte Problem innerhalb des Mittleren Ringes dar. Parkraumbewirtschaftung und der verstärkte Bau von Anwohnergaragen sind die getroffenen Lösungsvorschläge, um die Mobilität in diesen Stadtvierteln für Anwohner und Wirtschaftsverkehr zu erhalten.

Eine wesentliche Säule für die Mobilität im Ballungsraum stellt der öffentliche Verkehr dar. Rund 50 Verkehrsunternehmen bieten unter dem Dach des MVV ihre Leistungen an. In München betreiben die Stadtwerke München acht U-Bahnlinien, zehn Trambahnlinien und 75 Buslinien. Nachtlinien stellen die Erreichbarkeit rund um die Uhr sicher. Die Verkehrsmittel befördern im MVV-Raum täglich rund 1,8 Millionen Menschen.

Über 20 Millionen Passagiere zählt der Münchner Flughafen jährlich. Der citynahe Hauptbahnhof mit täglich rund 360 000 Fahrgästen erweist sich als zusätzlicher Motor zur Belebung der Münchner Innenstadt.

Die Münchner Altstadt querte bis in die späten 60er Jahre noch eine Hauptverkehrsachse. Die berühmte Fußgängerzone wurde rechtzeitig zu den Olympischen Spielen 1972 fertiggestellt. Bis in die 90er Jahre wurden dann schrittweise weitere Maßnahmen zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs ergriffen. Heute sind sämtliche Nutzungen und Parkhäuser innerhalb des Altstadtrings über ein konsequentes Schleifsystem vom und zum Altstadtring erschlossen, so dass nur noch der Quell- und Zielverkehr in der Altstadt verblieben ist. Für den ruhenden Verkehr stehen im öffentlichen Straßenraum allein innerhalb des Altstadtringes 2900 Stellplätze zur Verfügung, weitere 5000 in Parkhäusern und ca. 5500 auf Privatgrund. Die Parkstände im öffentlichen Raum sind konsequent bewirtschaftet, eine Maßnahme, die stark umstritten war, die aber heute keiner mehr in

Frage stellt, nachdem sich gezeigt hat, dass die Bewirtschaftung positive Effekte für die Erreichbarkeit hatte.

Wichtigste Säule für die Erreichbarkeit der Innenstadt ist heute der öffentliche Verkehr. Alle S- und U-Bahnen queren die Altstadt. Am Hauptbahnhof und am Marienplatz, den verkehrsreichsten ÖV-Kreuzungen, treffen sämtliche S-Bahnen mit allen acht U-Bahnlinien zusammen. Am Altstadtring kreuzen sich alle Trambahnlinien, eine davon quert die Altstadt an höchst attraktiven Punkten. Die Taktfrequenz der S-Bahn wird in den nächsten Jahren weiter verdichtet, ein zweiter S-Bahntunnel ist in Diskussion.

Auch das Fahrrad trägt mittlerweile zur Erreichbarkeit der Innenstadt deutlich bei. Ein radiales Haupttroutennetz in die äußeren Stadtviertel nimmt seinen Ausgang am Marienplatz. Steigende Radfahrerzahlen dokumentieren, dass sich das Fahrrad immer mehr vom Freizeitsportgerät zum stadtverträglichen Fortbewegungsmittel für den modernen Stadtmenschen entwickelt.

Nur im Zusammenwirken aller Verkehrsmittel lässt sich die Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt auf Dauer sichern.

2. Leitlinien München

Fünfzehn Jahre nach dem letzten Stadtentwicklungsplan hat der Stadtrat das neue Stadtentwicklungskonzept „Perspektive München“ beschlossen. Dem Leitbild „kompakt-urban-grün“ entsprechend wird eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung angestrebt.

Um dieses Ziel zu erreichen, soll im Einzugsbereich der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehr (600m-Radius bei S- und U-Bahn-Stationen bzw. 400m bei Straßenbahnstationen) die Entwicklung einer verdichteten Mischstruktur forciert werden. Die dadurch entstehenden neuen lokalen Zentren werden mittels Grünachsen verbunden.

In der Stadt stehen noch viele Großflächen der Bahn, alter Industriebetriebe bzw. des Militärs für die Planung und zur Bebauung zur Verfügung. Zu den Militärgründen ist zu sagen, dass München früher eine Garnisonsstadt war, heute aber aufgrund der Entspannungspolitik kein Bedarf mehr für diese Flächen besteht, sodass einige freigegeben werden, was ein enormes Potenzial für die Stadtentwicklung darstellt, da sich diese Flächen aufgrund ihres langen Bestehens meist in relativ zentraler Lage befinden.

Das bedeutet aber auch, dass ebenfalls bestehende Planungen an der Peripherie in den nächsten 10 bis 15 Jahren nicht realisiert werden, da die Nachfrage im Inneren gedeckt werden kann.

3. Ziele des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) von 1983

Öffentlicher Verkehr

- Weiterführung des Schnellbahnausbaus, insbesondere der U-Bahn
- Abstimmung des Oberflächenverkehrs
- Ausbau des P+R-Systems an Schnellbahnen
- Verknüpfung des ÖPNV mit dem Schienenverkehr
- Beschleunigung des ÖPNV, insbesondere der Bus- und Straßenbahnlinien
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

Straßennetz und Verkehrsberuhigung

- Ausbau des Fernstraßenringes (A 99 Nord und West)
- Umweltfreundlicher, kreuzungsfreier Ausbau des Mittleren Ringes
- Ergänzung des Hauptstraßennetzes vor allem im Stadtrandbereich
- Verstärkte Berücksichtigung von öffentlichem und nichtmotorisiertem Verkehr
- Gesamtkonzept zur Verkehrsberuhigung mit Prioritäten für Verkehrsprogramme
- Verkehrsberuhigung in der Bauleitplanung und bei Einzelprojekten
- Stärkung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung des Wohnumfeldes durch Begrünung

Luftverkehr

- Der alte Luftverkehr in Riem stellte für die Bevölkerung ein Sicherheitsrisiko dar, war seit Jahren überlastet und verursachte beträchtliche Lärmbelastigungen. Seine Verlegung und sein Ausbau waren daher dringend geboten. IM VEP 1983 war dazu auch bereits eine entsprechende Zielvorgabe enthalten.

Die Eröffnung des neuen Flughafens erfolgte am 17. Mai 1992. Seine Lage, ca. 36 km nordöstlich vom Stadtzentrum, erforderte eine bedarfsgerechte Planung der verkehrlichen Anbindung, sowohl im öffentlichen Personenverkehr als auch im Straßenverkehr.

Wirtschaftsverkehr

- Bereits im VEP 1983 wurde das Ziel verfolgt, den Wirtschaftsverkehr mit Kfz als im wesentlichen nicht auf andere Verkehrsmittel verlagerbaren Verkehr zu

fördern. Diesem Ziel dient indirekt auch die Förderung des Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehrs, da dadurch der allgemeine Kfz-Verkehr reduziert und somit Platz für den notwendigen Wirtschaftsverkehr geschaffen wird.

Parken

- Schaffung von Stellplätzen durch Straßenumgestaltung
- Parkvorrecht für Anwohner
- Bau von Anwohnergaragen

Mobilitätsmanagement

- Verkehrsvermeidung, insbesondere motorisierten Individualverkehr
- Förderung von verkehrsreduzierenden Strukturen, um die Mobilität dauerhaft zu erhalten
- Steigerung der Effizienz des Verkehrs, um den Verkehrsaufwand zu reduzieren
- Bessere Auslastung der vorhandenen Infrastruktur sowohl im ÖPNV-Bereich wie auch im Straßensystem
- Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Schonung der Umwelt und von Ressourcen, um die unerwünschte Verkehrsfolgen spürbar zu verringern

Fußgänger- und Radverkehr

- Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes
- Ausrichtung auf zentrale Einrichtungen, Arbeitsplatzschwerpunkte und Erholungsgebiete
- Verbesserung der Durchlässigkeit des Straßen- und Wegenetzes
- Fortschreibung mit regionaler Einbindung
- Ausweitung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen
- Berücksichtigung benachteiligter Bevölkerungsgruppen (z.B. Alte, Kinder, Behinderte)

Verkehr und Umwelt

- Reduzierung der verkehrsbedingten Luft- und Lärmbelastigungen, indem Pkw-Fahrer mehr auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen (vor allem bei Kurz- und Freizeitstrecken bzw. Erholungsfahrten)
- Stärkung des „Umweltverbundes“ aus ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr

4. Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan 2000

Der VEP ist als ein Teil der Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“ zu sehen, welche das Gesamtkonzept zur weiteren Entwicklung des Ballungsraumes behandelt. Beim VEP handelt es sich um eine konzeptionelle Planung, das heißt, es sind keine Detailplanungen enthalten. Dem verkehrlichen Teil des Stadtentwicklungskonzepts wird eine besondere Bedeutung zugemessen, da der Vorentwurf des Verkehrsentwicklungsplanes in München auch eine konzeptionelle Vorgabe für die technische, soziale, ökologische und ökonomische Entwicklung der Stadt darstellt, wobei allgemein zu sagen ist, dass nur die Stadt, nicht aber das Umland behandelt wird. Als Grund sind auch hier wie in Österreich die Planungshoheiten der Gemeinden selbst zu nennen. Es gibt zwar auch regionale Planungsverbände, aber diese sind in Bayern hinsichtlich Kompetenz und Durchsetzungsvermögen nicht besonders gut ausgestattet.

Der derzeit bearbeitete VEP wird spätestens übernächstes Jahr verabschiedet, 20 Jahre nach dem Inkrafttreten des letzten VEP im Jahre 1983. Auch was den inhaltlichen Aufbau betrifft, wurde darauf Bedacht genommen, in jedem Kapitel einen Vergleich mit den Zielen, Maßnahmen und Umsetzungen des alten VEPs durchzuführen.

Wichtige Änderungen betreffen hier zum Beispiel den Flugverkehr, der im Jahr 1983 noch kein Thema war, während dieser heute immer mehr an Bedeutung gewinnt. Auch das Problem der Parkraumknappheit war vor 20 Jahren noch irrelevant, da sich aufgrund des weitaus niedrigeren Motorisierungsgrades geringere Anforderungen ergaben, als wir sie heutzutage in Ballungsräumen auf der ganzen Welt vorfinden.

Eine wichtige Prämisse bei der Erstellung des VEP ist die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer breiten Diskussion mit BürgerInnen und Verbänden. Inwieweit dieser Wunsch nach vollständiger Transparenz im Planungsprozess allerdings in die Realität umgesetzt werden kann, lässt sich auch beim VEP München nur schwer abschätzen.

Die vom Stadtrat beschlossene neue Leitlinie zum Verkehr lautet: „Erhaltung und Verbesserung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer - stadtverträgliche Verkehrsbewältigung“. Das bedeutet:

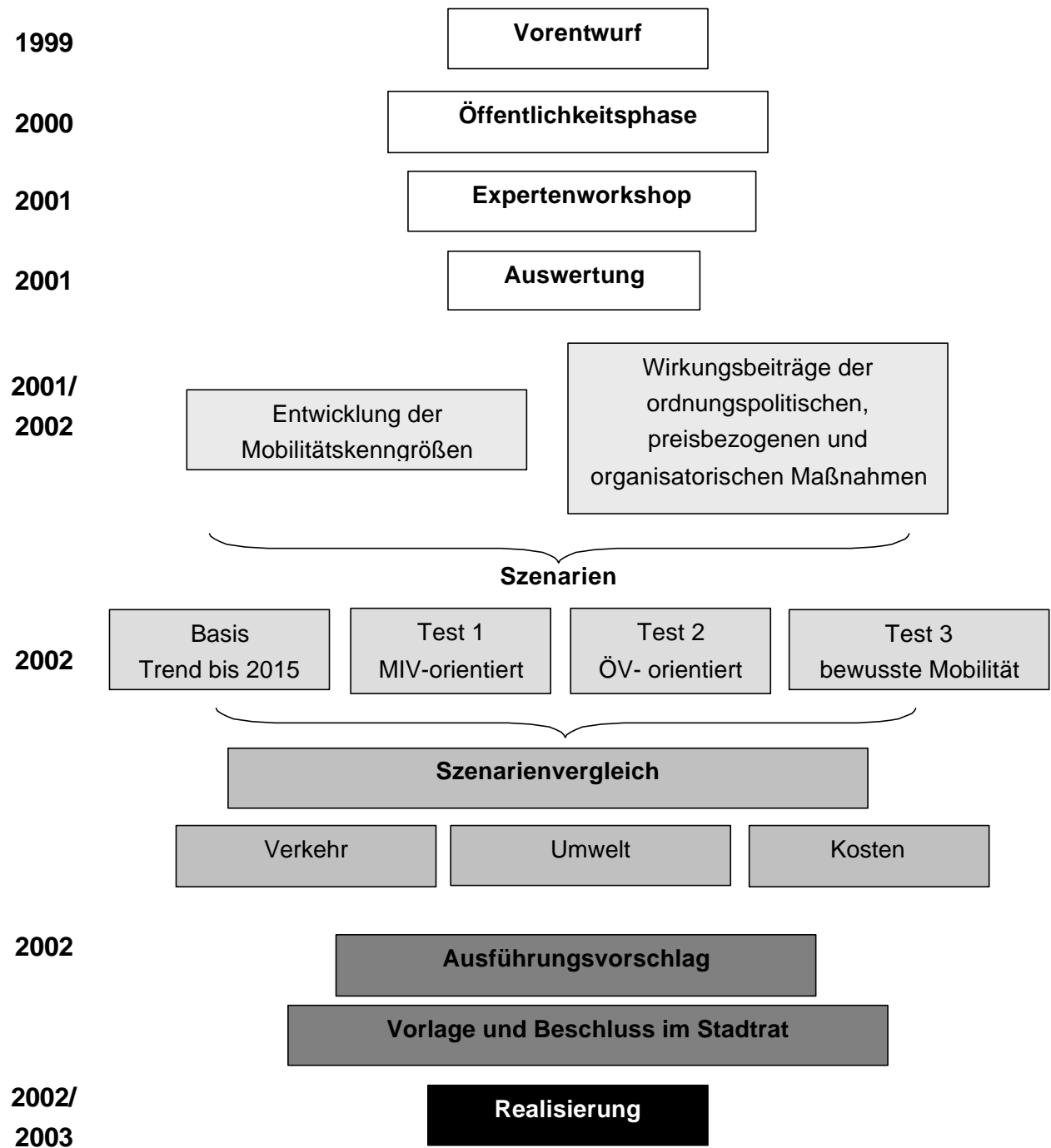
- Alle Maßnahmen zur Verkehrsverminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel haben höchste Priorität.
- Die Verkehrsbedingungen für den Wirtschaftsverkehr sind zu verbessern.
- Die Belastung durch den Straßenverkehr sind durch verkehrssteuernde und -lenkende Maßnahmen so gering wie möglich zu halten.

Tabelle 1. Anteile der Wege/Fahrten nach Verkehrsmitteln in %

	Auto	ÖPNV	Fußverkehr	Radverkehr
Heute	35-40	25-30	20-25	10-15
Morgen	30-35	25-30	20-25	15-20

Quelle: *Mobilität in München, Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan, 2000*

Bearbeitungsschritte des VEP in chronologischer Reihenfolge



Quelle: eigene Darstellung

Ziele & Maßnahmen des VEP München

Öffentlicher Verkehr

Im Mittelpunkt stehen die Betriebs- und Netzveränderungen im Fern-, Regional- und Nahverkehr (S- und U-Bahnen, Straßenbahn und Bus), neue Haltepunkte und Fahrzeuge sowie Park & Ride-Stellplätze (ca. 5950 zusätzlich und Bike & Ride- Stellplätze (ca. 7150 zusätzlich).

Straßenverkehr

Hier sollen Lage, Bedeutung und Kapazität neuer Verbindungen festgelegt werden, um vorhandene Wohn- und Arbeitsbereiche zu entlasten und um z.B. neue Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe im Münchner Osten und Westen, auf den zentralen Bahnflächen und anderen vormals gewerblich oder militärisch genutzten Flächen zu erschließen.

Für die Gesamtstadt sind Maßnahmen wie der kreuzungsfreie Ausbau des Mittleren Ringes mit den Abschnitten Petuelring, Richard-Strauss-Straße und Luise-Kisselbach-Platz, sowie die Autobahnverbindung zwischen den Autobahnen nach Stuttgart (A8) und Lindau (A96) mit dem Lückenschluss A99-West von großer Bedeutung.

Luftverkehr

Der Flughafen im Erdinger Moos soll durch einen Fernbahnanschluss besser angebunden werden und eine schnellere S-Bahn-Verbindung erhalten. Auch die Erreichbarkeit mit dem Auto soll durch den Ausbau entsprechender Autobahnabschnitte und die Realisierung der Flughafentangente-Ost insbesondere für den Wirtschaftsverkehr verbessert werden.

Wirtschaftsverkehr

Das vorhandene und gut ausgebaute Netz an Schienen und Straßenverbindungen soll durch mehrere dezentrale Güterverkehrs- und Güterverteilzentren dahingehend ergänzt werden, dass der Güterfernverkehr verstärkt über die Schiene und der Güternahverkehr vermehrt durch stadtverträgliche Klein-Lastkraftwagen oder Lieferfahrzeuge abgewickelt werden kann.

Parken

Mit der zunehmenden Motorisierung wachsen auch die Parkprobleme vor allem in der Innenstadt. Im VEP wird vorgeschlagen, die Parkraumgebühren räumlich, preislich und zeitlich zu differenzieren, sowie Verbesserungen durch Parkleitsysteme, Anwohnergaragen, Parklizenzierung und Parkraumbeschränkungen in zentralen Bereichen zu erzielen.

Mobilitätsmanagement

Eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Straße und im öffentlichen Nahverkehr soll nicht nur durch den verstärkten Einsatz von Telekommunikations- und Informationstechniken, sondern auch durch den Ausbau der vorhandenen Informations- und Beratungsangebote für alle Verkehrsteilnehmer erzielt werden.

Fuß- und Radverkehr

In der Innenstadt kommt man bereits zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut vorwärts. Deshalb sollen Fußgängerzonen, Passagen, Tempo-30-Zonen, Fahrradrouten und Radabstellanlagen weiter ausgebaut werden.

Verkehr und Umwelt

Der Umweltschutz hat in München in den vergangenen Jahren erhebliche Erfolge erzielt, vor allem durch die Ausweisung von 322 Tempo-30-Zonen, weiters durch Schallschutzfensterprogramme und andere Schallschutzmaßnahmen. Das half die Unfallzahlen und die Lärmbelastigung durch den Autoverkehr zu senken. Zur Reduzierung der Autoabgase gibt es das ehrgeizige Ziel, die CO₂-Menge bis 2010 um 50 % zu senken.

5. Projekte

Inzell-Initiative – Verkehrsprobleme gemeinsam lösen

Beteiligungsprojekte haben in der Landeshauptstadt München eine lange Tradition sowohl in der Stadtentwicklungsplanung wie auch bei einzelnen Bauprojekten. So wurde die Ausarbeitung des heutigen Erschließungssystems der Altstadt von einem Arbeitskreis intensiv begleitet.

Eine neue Qualität der systematischen Zusammenarbeit aller verkehrspolitisch relevanten Kräfte wurde mit der Inzell-Initiative „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ erreicht, die 1995 gemeinsam vom Oberbürgermeister und von BMW ins Leben gerufen wurde. Im Juni 2001 trafen sich über 60 Akteure von Stadt, Freistaat, Wissenschaft, Kammern und Verbänden in Freising und vereinbarten neue Projekte.

Punktuelle und projektbezogene Kooperationen dürften im Planungsalltag der Kommunen mehr oder weniger verbreitet sein. Die Inzell-Initiative ist demgegenüber im Ballungsraum München eine Institution geworden, eine Art Gütesiegel für den Versuch, Verkehrsprobleme

im Konsens anzugehen, überflüssige Fronten in der verkehrspolitischen Debatte zu überwinden und neue Wege der Gemeinsamkeit zu gehen.

Einige Beispiele dieser Zusammenarbeit zeigen die folgenden Projekte:

- Das Projekt **Blaue Zone** zur Deregulierung und Durchforstung des Schilderwaldes in der Münchner Altstadt.
- Die Erarbeitung umfassender Vorschläge für ein Parkraummanagement.
- Die Aktive Beteiligung der BMW Group mit eigenen Vorschlägen an den Planungen zum Ausbau des Mittleren Rings.
- Die Entwicklung eines Konzeptes **Stadtumland-Bahn**, der **MVV-Zukunftsbahnhof** und andere Projekte für einen noch attraktiveren öffentlichen Verkehr unter Federführung des MVV.

Beim Treffen 2001 wurden Projekte zur Optimierung der City-Anlieferung, zur Erschließung der Bundesgartenschau 2005, sowie zu P+R und Anwohnergaragen neu aufgelegt.

Park & Ride- und Bike & Ride-Angebote

Um den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr noch leichter zu machen, müssen die Schnittstellen P&R und B&R so attraktiv und komfortabel wie möglich gestaltet werden. Insbesondere für Pendler, aber auch für Tagesbesucher ist P&R/B&R eine wichtige Alternative. Über 20.000 P&R- Plätze stehen im Ballungsraum München bereit, davon allein 6.000 auf dem Stadtgebiet. Ein P&R-Gesamtkonzept sieht eine Verdoppelung des P&R-Angebots innerhalb des Stadtgebiets vor. Es wird neben Quantität auch auf Qualität geachtet: verständliche Wegweisung, freundlich gestaltete Parkgaragen, Parkplätze für spezielle Nutzergruppen, kurze und wettergeschützte Fußwege vom Parkplatz zum Bahnhof sowie attraktive Serviceeinrichtungen.

Nicht nur für Pendler, sondern auch für Besucher und Gelegenheitsnutzer wird geplant. Für deren oftmals größere Einzugsbereiche werden extra an den Verknüpfungspunkten zwischen Autobahnen und S- sowie U-Bahnen P&R-Großanlagen gebaut.

Neben diesen Anstrengungen auf dem Stadtgebiet beteiligt sich München finanziell an der Errichtung von P&R/B&R-Stellplätzen an den Schnellbahnhöfen in den Umlandgemeinden. Damit leistet München einen direkten Beitrag zum möglichst wohnortnahen Umstieg auf den ÖV. Im Forschungsprojekt MOBINET wird mit Unterstützung der Stadt ein Verfahren zur Optimierung des P&R- Angebotes erarbeitet, mit dem das vorliegende Gesamtkonzept dann weiterentwickelt wird.

Auch das Angebot an B&R-Stellplätzen wird ständig erweitert. Bereits heute werden an U- und S-Bahnhöfen im Ballungsraum insgesamt 40.000 Stellplätze angeboten, die Hälfte davon in München. 9.000 sollen im Stadtgebiet noch hinzukommen. Servicestationen entstehen am Hauptbahnhof und in Pasing. Ein automatisches Fahrradparkhaus soll hier den beengten Platzverhältnissen Rechnung tragen.

Das P&R/B&R-Angebot ist statisch schon heute im Internet verfügbar. Im Rahmen von MOBINET soll es in einen intermodalen Info-Dienst mit aktuellen Belegungsdaten für die Information vor und während der Fahrt eingebunden werden.

Ausbau und Integration von Radwegenetzen

Etwa die Hälfte aller in München zurückgelegten Wege sind kürzer als fünf Kilometer – eine ideale Voraussetzung für den Radverkehr. München setzt auf die schrittweise Umsetzung von Maßnahmen, die insgesamt schon heute ein attraktives Netz bilden. Das Radnetz hat eine Länge von ca. 700 km und soll in den nächsten Jahren auf ca. 900 km weiter ausgebaut werden. Die als Radial- und Tangentialrouten ausgewiesenen Fahrradroutes des Münchner Radnetzes verlaufen überwiegend abseits von Hauptverkehrsstraßen, in Tempo-30-Zonen, in verkehrsberuhigten Straßen und durch beleuchtete Parks und Grünanlagen.

Schon heute hat der Radverkehr in München einen Anteil von ca. 13% - dieser soll weiter vergrößert werden. Dabei steht das Thema Sicherheit im Vordergrund. Folgende Eckpunkte kennzeichnen das Konzept:

- Beschilderte Hauptrouten aus den Außenbezirken ins Zentrum, möglichst in beruhigten Straßenzügen oder auf ausgebauten Radwegen; 13 von 16 Hauptradialrouten sind bereits realisiert.
- Schaffung eines äußeren und inneren Rings zur Verknüpfung der Stadtviertel untereinander.
- Weiterer Ausbau des Radroutennetzes mit Integration der Freizeitrouten zu den innerstädtischen Erholungseinrichtungen, möglichst in Grünanlagen und beruhigten Bereichen.
- Verknüpfung des städtischen Radroutennetzes mit dem regionalen Freizeitroutennetz und den Fernradwanderwegen.
- Schaffung von Rad-Abstellplätzen – insgesamt wurden in München bereits 22.000 öffentliche Abstellplätze geschaffen, knapp 600 davon im direkten Umfeld des Marienplatzes.
- Radstadtplan und Internetangebote, die noch schrittweise ausgebaut werden; geplant ist unter anderem ein routingfähiger digitaler Radstadtplan für das Internet.

Barrierefreier Ausbau im ÖPNV

München besitzt ein Nahverkehrsangebot, das auch mobilitätseingeschränkten Nutzern bestmöglichen Zugang gewährt. Alle neuen Schnellbahnhöfe sind behindertengerecht ausgestattet. Die älteren Bahnhofsanlagen werden sukzessive mit Aufzügen und Rampen nachgerüstet. Der gesamte Fahrzeugpark wird schrittweise erneuert, dass auch hier alle Nutzer barrierefreien Zugang erhalten.

Bei der Münchner U-Bahn sind von den 89 U-Bahnhöfen 86 mit rollstuhlgerechten Zugangsmöglichkeiten ausgestattet. Allein in den letzten Jahren sind 145 Aufzüge, 22 Rampen und vier Fahrsteige nachträglich eingebaut worden. Bei den restlichen drei Bahnhöfen ist die Nachrüstung in der Planung. Knapp 90% der Toiletteanlagen in U-Bahnhöfen sind behindertengerecht ausgestattet. Die neue U-Bahn hat breitere Türen, angeschrägte Türschwellen und deutlich mehr Stellfläche für Rollstühle und Kinderwagen.

Bei der S-Bahn sind derzeit rund 1/3 aller Bahnhöfe mit Lift oder Rampe ausgestattet. Innerhalb der nächsten Jahre soll der Großteil der S-Bahnhöfe auch für Rollstuhlfahrer nutzbar sein. Auch die neuen S-Bahnfahrzeuge sind im Besonderen auf die Bedürfnisse Behinderter ausgerichtet.

Bei der Straßenbahn werden Niederflur-Trambahnen eingesetzt. Alle Züge sind an der ersten Türe mit einem elektrischen Rollstuhllift ausgestattet. Parallel dazu wurden Trambahnhaltestellen behindertengerecht umgestaltet.

Im Busbereich sind 90% in Niederflurtechnik ausgeführt. Im Regelfall verkehren im Stadtgebiet ausschließlich Niederflurbusse mit Einstiegshilfe (Hublift oder Klapprampe).

6. Planungen

Die Messe und der neue Flughafen sind durch die U-Bahn optimal angebunden.

Nach Norden soll eine völlig neue Straßenbahnstrecke entstehen, die ein großes Entwicklungsgebiet mit Wohnungen für 10.000 Einwohner und zahlreichen Arbeitsplätzen, das außerhalb der oben beschriebenen 600m-Ringe liegt, mit dem Stadtzentrum verbinden soll. Nach der Wiederentdeckung der Straßenbahn als adäquates, urbanes, öffentliches Personennahverkehrsmittel kommt es derzeit in vielen europäischen Hauptstädten zu ähnlichen Planungen (vgl. Hamburg Speicherstadt).

Zum S- und U-Bahn-Netz ist anzumerken, dass beide aus historischen Gründen sehr monozentral angelegt sind, womit die sternförmige Ausrichtung ihrer Linien gegen Osten bzw. Westen gemeint ist, die in der Stadtmitte in einem einzigen Tunnel zwischen Ostbahnhof und Hauptbahnhof (Westen) mit weiteren wichtigen zentralen Haltestellen zusammengeführt werden. Prinzipiell funktioniert der Betrieb im Tunnel gut, wenn man sein technisches Alter bedenkt, aber aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens tritt ca. 1mal pro Woche ein Problem in Form einer liegengelassenen Garnitur auf, wobei diese den Betrieb im nur 2gleisigen Tunnel für Stunden völlig lahm legt und damit den öffentlichen Verkehr in München in ein Chaos stürzt, da wichtige Anschlüsse und Ersatzverbindungen fehlen. Derzeit überlegt man die Verlängerung der U4 nach Pasing, womit man eine Möglichkeit zur Umgehung des Tunnels erzielen würde. Auch andere Möglichkeiten (Südumfahrung,...) werden zur Zeit in Erwägung gezogen. Tatsächlich in Planung ist ein 2. S-Bahntunnel, der parallel zum alten W-O-Tunnel verläuft und Umstiege zu U-Bahn-Linien ermöglicht.

Ein weiteres aktuelles Thema bei der Münchner Verkehrsplanung ist der Bau eines Stadions bei der nördlichen Endstation der U6. Befürchtete Probleme hier sind eine weitere Belastung des ohnehin sehr ausgelasteten Marienplatzes als Umsteigebahnhof.

Aufgrund der ständigen enormen Preissteigerungen der Münchener Innenstadtgrundstücke ist die Umsetzung eines leistungsfähigen, öffentlichen Verkehrsnetzes für den Anschluss der Peripherie einer der Schwerpunkte der Verkehrsplanung.

Projekt Stadt-Umland

Aufgrund der enormen Baukosten lohnt sich eine Ausdehnung des U-Bahn-Netzes in die Region nicht. Dieses stößt selbst in der Stadt schon an seine Grenzen. Überlegt werden bimodale Fahrzeuge, die wechselweise S-Bahn- und Straßenbahngleise benutzen können. Eine neue Idee beschäftigt sich mit den tangentialen Beziehungen im Münchner Raum. Bisher war der öffentliche Verkehr auf das Stadtzentrum ausgerichtet, und es kam zu keinerlei Interaktionen zwischen peripheren Gebieten. Dies soll sich in den nächsten Jahren ändern, was in der Folge sicherlich zu einer Veränderung der Passagierströme führen wird. Für die Zukunft ist ein peripherer Ring öffentlicher Verkehrsmittel um die Stadt München im Gespräch.

Straßenbahn im Englischen Garten

Auch hierbei handelt es sich um ein Projekt, das schon längere Zeit im Gespräch ist. Als brisantes Thema wird es aber bis nach den nächsten Wahlen keine Entscheidung geben. Eigentümer des Englischen Gartens ist übrigens der Freistaat Bayern.

Parken

Per Gerichtsbeschluss wurden bereits vergebene Parklizenzegebiete wieder aufgehoben. Sie werden derzeit allerdings neu erhoben, um möglichst bald wieder den erwünschten Standard herbeizuführen. Der Stellplatz ist dabei auch im Umland zweckgebunden für die Erstellung von z.B. Park & Ride-Plätzen. Diese Maßnahme ist aufgrund der Vorgabe der Stadtplanung, dass in der City nur 25 % der benötigten Stellplätze gebaut werden dürfen, essentiell.

Derzeit gibt es in ganz München 19.900 Stellplätze in Park & Ride -Anlagen. Weitere 10.500 sind geplant, was zu einem Angebot von mehr als 30.000 Stellplätzen führen soll. Die neuen Stellplätze sollen vorwiegend im Umland gebaut werden, um die Bevölkerung zu einem frühzeitigen Umsteigen zu bringen, und somit das Fahrzeugaufkommen auf den Straßen zu verringern. Die hierzu ausgewählten Haltestellen sind:

- Messestadt Ost – 1000 Stellplätze (in Bau)
- Fröttmanning – 1.600 Stellplätze (bereits Bestand)
- Harthaus – 800 Stellplätze in Planung
- und ein Bahnhof im Süden, der noch nicht fixiert wurde, mit weiteren 800 Stellplätzen.
- alle anderen Park&Ride Anlagen an der Peripherie sind von weitaus geringerem Umfang (150 bis max. 300 Stellplätze).

Im Umland von München wohnen außerdem mehr Menschen als in der Stadt selbst. Auch was die Fahrzeuganzahl betrifft, kam es erstens in den letzten 50 Jahren zu einer nie vorhergeahnten Zunahme von ehemals 70.000 Fahrzeugen auf heute ca. 1,6 Millionen KFZ, von denen der größte Anteil ebenfalls im Umland Münchens gemeldet ist. Die Pendlerströme verteilen sich auf insgesamt 8 Landkreise und belaufen sich auf 420.000 Personen täglich.

Autobahn

Um München besteht annähernd ein Ring von Autobahnen, der allerdings im Südwesten nicht geschlossen ist. Die Verkehrsplaner in München sind sich über die Notwendigkeit eines Netzschlusses relativ einig, da die Autobahnen direkt auf die Stadt zuführen und weiterhin die Straßensysteme belasten werden, wenn der Durchzugsverkehr nicht weiträumig umgeleitet werden kann. So wird zwar ein Teilabschnitt im Westen gerade gebaut, aber hier tauchen in Form einer unsicheren Finanzierung wieder neue Probleme auf. Dieser Teil hat aber wenigstens die Zustimmung aller Gebietskörperschaften sowie auch aller politischer Parteien (inklusive der Grünen) gefunden.

Die Umlandgemeinden, die von einem südlichen Ausbau betroffen wären, sind allerdings wenig begeistert von diesen Planungsansätzen und verweisen auf diverse schützenswerte Landschaftsbestandteile. 70 % der Projekte müssten im Tunnelbau bewerkstelligt werden, was zu derzeit nicht finanzierbaren Kosten von mehr als 2 Mrd. DM führen würde.

Derzeit läuft eine Studie, die weitere Variantenvorschläge, eventuell auch kleinere Ausführungen, untersucht.

Ungeklärt ist auch die Frage, ob ein vollständig ausgebauter Ring tatsächlich die erwartete Menge an Verkehr von der Stadt abhalten würde. Es bestehen Befürchtungen, dass rund 2/3 des Verkehrs sowieso München zum Ziel haben. Derartige Kosten für die Verlagerung eines Drittels wären also bei weitem zu hohe Investitionen im Vergleich zum Ergebnis.

Derzeit wird das Problem des hohen Verkehrsaufkommens in München mit diversen Push- und Pull Ansätzen wie Parkraumangebot und –bewirtschaftung und der Beschränkung von bestimmten Durchfahrten durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverbote zu regulieren versucht. Laut Aussage eines Münchener Verkehrsplaners unterliegen derzeit 80 % des Straßennetzes in München einer 30 km/h–Beschränkung, was bereits zu einem merkbaren Rückgang der Unfallrate und der Verletzten geführt hat.

Auch der Güter- bzw. Wirtschaftsverkehr und mögliche Maßnahmen zu seiner Beschränkung bzw. zu mehr Effizienz (zB Güterverteilzentren) werden untersucht. Bisher waren die Ergebnisse allerdings nicht sehr vielversprechend.

Insgesamt lässt sich sagen, dass es **die** Einzellösung nicht gibt. Eine adäquate Verkehrsplanung ergibt sich nur aus der Summe einzelner Bausteine, die prozentuell zum Gesamtergebnis positiv beitragen. In dieser Hinsicht kann München auch schon auf einige Erfolge verweisen, da die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Stadt stagniert, womit man dem Ziel, das Zentrum von Stau und anderen Belastungen des Straßenverkehrs freizuhalten, immer näher kommt.

Radverkehr

In München gibt es ein flächendeckendes Radwegenetz, bestehend aus Haupt- und Nebenrouten und 2 Ringen um das Stadtzentrum sowie alternativen Routen bei eventuellem Ausfall einer Hauptroute aufgrund von Bauarbeiten und Ähnlichem.

Dieses Netz ist natürlich auch an das bayrische Rad- und Fernwegenetz angeschlossen. Auf eine optimale Kombinationen mit dem öffentlichen Verkehr wurde besonderes Augenmerk gelegt. Es gibt heute bereits doppelt so viele Bike & Ride-Anlagen wie Park & Ride-Plätze.

Eine benutzerfreundliche Beschilderung sowie die Erstellung ständig aktualisierter „Stadtradpläne“ erleichtern die Benutzung des Systems.

Untersuchungen belegen, dass dieses System bereits heute erwiesenermaßen den Verkehr zu einem unerwarteten Ausmaß entlastet.

Als zusätzliches Projekt wurde in München vor wenigen Jahren ein Fahrradverleihsystem („call & bike“) von Privaten ins Leben gerufen. Die Stadt erlaubte das Aufstellen von Fahrrädern in der Nähe von Telefonzellen, und mittels eines telefonisch übermittelten Codes konnten die Leihräder in ganz München benutzt und wieder abgestellt werden. Aufgrund falscher Kalkulationen ging das junge Unternehmen zwar in Konkurs, die Deutsche Bahn AG führt es allerdings heute als Tochtergesellschaft fort, so dass man in München seit einigen Wochen wieder per Leihrad unterwegs sein kann.

7. Exkurs: Eigentumsverhältnisse der öffentlichen Verkehrsmittel im Raum München

Die S-Bahn wird von der Deutschen Bahn AG betrieben und vom Freistaat Bayern finanziert, der als Auftraggeber fungiert. Dieser verfolgt allerdings andere Ziele als die Stadt München, in deren Eigentum sich die U-Bahnen, Straßenbahnen und andere städtische öffentliche Verkehrsmittel befinden. Diese divergierenden Interessen zu koordinieren ist eine weitere Herausforderung im Feld der Verkehrsplanung.

Wie erwähnt liegt die Verantwortung über den Betrieb von U-Bahn, Straßenbahn und städtischen Bussen (Licht, Personal, Marketing,...) vollständig in den Händen der Stadt München. Für den Bau kommen aber zu 70 bis 80 % Land bzw. Bund auf. Als Träger der Münchner Verkehrsbetriebe können die Stadtwerke München sowie die Münchner Verkehrsgesellschaft genannt werden.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1. Anteile der Wege/Fahrten nach Verkehrsmitteln in %..... 7

Quellen- und Literaturverzeichnis

Vortrag im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Hauptabteilung Stadtentwicklungsplanung, am 3. Dezember 2001

Erreichbarkeit von Zentren und Innenstädten, Landeshauptstadt München, November 2001

Mobilität in München, Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan, Landeshauptstadt München, Jänner 2000

München kompakt, urban, grün; Neue Wege der Siedlungsentwicklung; Landeshauptstadt München, Juli 95

Carmen Keider	97 25 569
Rita Leimer	96 27 133
Melanie Lutz	95 01 371
Theresa Pirker	97 25 569