

## Pressemitteilung

München, den 2. September 2015

### **München droht Verkehrsinfarkt: Umwelt- und Verkehrsverbände sehen kaum Fortschritte in der Münchner Verkehrspolitik**

Zur Neubesetzung des Münchner Stadtrats unterbreitete ein Bündnis aus Umwelt- und Verkehrsverbänden Oberbürgermeister Dieter Reiter am 3. September 2014 einen 10-Punkte-Plan für eine nachhaltige und sozial-gerechte Verkehrspolitik. Ein Jahr später stellen sie fest: Es sind lediglich zaghafte Verbesserungen erkennbar. Aufgrund falscher und fehlender wichtiger Entscheidungen in der Verkehrsplanung droht München im Verkehr zu ersticken.

Der **Planungseuphorie für neue Auto-, S-Bahn- und U-Bahntunnel** steht Andreas Schuster von der Umweltorganisation Green City e.V. skeptisch gegenüber: „München ist bereits heute die mit Abstand am dichtesten besiedelte Stadt Deutschlands. Tendenz rasant steigend. Vergräbt die Stadt weiterhin dringend benötigte Steuergelder, anstatt eine sinnvolle Stadt- und Verkehrsplanung voranzutreiben, die auf den Umweltverbund und kurze Wege setzt, dann erleben wir einen Verkehrskollaps.“

Hier setzt der 10-Punkte-Plan des Bündnisses an. So soll durch die Einführung einer **intelligent vernetzten Münchner Mobilitätskarte** eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) geschaffen werden. „Die Politik muss es den Nutzerinnen und Nutzern einfach machen. Ein gemeinsamer Zugang zu ÖPNV, Radverleihsystem und Car-Sharing-Angeboten ist dringend nötig, um Nutzungshemmnisse abzubauen und neue Kunden zu gewinnen“, erklärt Wolfram Liebscher vom Verkehrsclub Deutschland und ergänzt: „Wir fordern bezahlbare Mobilität aus einer Hand.“ Wien zeigt seit einigen Jahren wie es auch in München funktionieren könnte. Für nur einen Euro am Tag nutzen die Wiener Bürgerinnen und Bürger die gesamte Bandbreite öffentlicher Verkehrsmittel.



Um die Pendlerströme umweltfreundlich und stadtverträglich abwickeln zu können, fordert das Bündnis eine **Stadt-Umland-Bahn**, die an das bestehende Trambahnnetz anschließt. So entstehen attraktive Verbindungen zwischen der Landeshauptstadt und den umliegenden Gemeinden abseits der S-Bahn-Strecken. Die Stadt-Umland-Bahn bietet Fahrgästen attraktive Tangentialverbindungen im Umland an. Innerstädtisch verbinden Trambahn-Tangenten die Stadtteile direkt miteinander. Sie verhindern, dass Bürgerinnen und Bürgern zuerst in die Stadt hinein und dann wieder heraus fahren müssen. Berthold Maier vom Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr sieht hier jedoch keinerlei Fortschritte: „Die Stadt München hält mit dem geplanten U-Bahnausbau und dem zweiten Stammstreckentunnel weiterhin daran fest, alle Fahrgäste über das Stadtzentrum fahren zu lassen.“ Neue Trambahnlinien verkürzen die Fahrzeit erheblich. Sie steigern die Attraktivität des Münchner ÖPNVs damit deutlich mehr als neue Tunnelbauten und sind im Bau und Unterhalt wesentlich günstiger. „Hier werden teure Denkmäler gesetzt, die von einer transparenten, bürgernahen und nachhaltigen Verkehrsplanung weit entfernt sind“, ärgert sich Maier.

Beim Radverkehr sieht das Bündnis erste positive Entwicklungen. So forderte es den Bau von **Radschnellwegen**, wie sie derzeit in München untersucht werden und von der SPD in ihrem Leit Antrag „München mobil“ als Pilotversuch vorgesehen sind. Für das Bündnis ist dies ein erfreuliches Bekenntnis, an dem sich die SPD in Zukunft messen lassen muss. Mit der Entwicklung des MVG Rads wurde auch die Forderung nach einem **flächendeckenden Fahrradverleihsystem** zu Teilen in die Tat umgesetzt. Andererseits endet der Wille zur Radverkehrsförderung bei CSU und SPD regelmäßig dort, wo sich der Radverkehr nur zu Lasten des KFZ-Verkehrs verbessern ließe. Die Diskussion um die Rosenheimer Straße steht hier nur als prominentestes Beispiel: „Der nicht vorhandene Wille zu einem wirklich fahrradfreundlichen Ausbau der Rosenheimer Straße geht auf Kosten der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und steht in offensichtlichem Widerspruch zum Ziel der Stadt München, Radlhauptstadt zu werden“, bringt Martin Glas, der Vorsitzende des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) München die Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer auf den Punkt. „Wenn München weiter so halbherzig handelt, wird es wichtige Radverkehrsentwicklungen verpassen“, befürchtet Glas.

Mit der vorgesehenen Etablierung eines **Fußgängerleitsystems** in München wurde ein weiterer Baustein des 10-Punkte-Plans aufgegriffen. Paul Bickelbacher vom Fuss e.V. freut sich über die Entscheidung des Stadtrates: „Damit wird Einheimischen und Touristen die Orientierung erleichtert und das Zufußgehen gefördert.“ Er befürwortet die Realisierung eines bewährten Systems, das sich am

Londoner Modell orientiert, und dass die Realisierung des Leitsystems sich nicht auf die Altstadt beschränkt. Das Orientierungssystem sollte dabei der erste Schritt eines Programms zur flächendeckenden und umfassenden Förderung der Nahmobilität sein.

Dominik Lypp vom Bund Naturschutz, Kreisgruppe München, vermisst weiterhin Pioniergeist bei den Münchner Stadträtinnen und Stadträten, mutige **Pilotprojekte und Experimente** anzustoßen. „Dabei zeigen internationale Leuchtturmprojekte, wie die Verkehrsberuhigung des Times Square in New York oder die Renaturierung des Cheonggyecheon Flusses im Stadtzentrum von Seoul, dass die treibenden Protagonisten ein positives Renommee und internationale Beachtung bekommen. Zudem werden die Projekte von der überwältigenden Mehrheit der Bevölkerung positiv aufgenommen. Die Münchner Politik muss den Mut aufbringen, anfängliche Skepsis auszuhalten und engagiert voran zu gehen.“ Private Initiativen, wie das Projekt „Freie Lastenradler“, das per Crowdfunding Lastenräder für die Stadtviertel anschafft oder die Mobilitätskonzepte für autoreduziertes Wohnen der Wohngenossenschaft Wogeno, zeigen was möglich ist. „Derartige **Mobilitätskonzepte müssen bei allen Neubauprojekten zur Pflicht** werden, damit umwelt- und stadtfreundliche Mobilität schon an der Quelle gefördert wird“, so der Initiator des 10-Punkte-Plans, der Münchner Geograph, Dr. Michael Droß.

Insgesamt stellen die Umwelt- und Verkehrsverbände ein Jahr nach Regierungsantritt von SPD und CSU fest, dass **nur an Symptomen herumgedoktert** wird. Eine grundlegende, bürgernahe und ergebnisoffene Debatte, mit welchen Verkehrsträgern die Münchnerinnen und Münchner im immer enger werdenden Stadtraum ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen wollen, wird nicht angestoßen. Das Bündnis fordert daher weiterhin die zügige Umsetzung seines 10-Punkte-Plans für eine nachhaltige und sozial-gerechte Mobilität. Denn darin sehen sie die Grundpfeiler eines lebenswerten Münchens. Das Bündnis wird weiter konstruktiv an der Stadt- und Verkehrsplanung mitarbeiten und in einem Jahr erneut Resümee ziehen.