



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 13.01.2017

Szenarien zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr in München ausarbeiten und Münchens Zukunft gezielt planen – Design statt Desaster

Antrag

Das Planungsreferat erarbeitet konkrete Zukunftsszenarien zur Thematik Mobilität und Verkehr angesichts der erwarteten Zuwanderung bis zum Jahr 2030. Dabei sind mindestens die folgenden Szenarien bzw. Entwicklungswege zu berücksichtigen.

Szenario 1 – „Weiter so“: Alle nutzen ihre Verkehrsmittel wie bisher. die Zahl der Kfz-Fahrten folgt der Einwohnerentwicklung, selbst wenn dies schon aus Kapazitäts-gründen kaum darstellbar ist. Dieses Szenario ist für die Stadtgesellschaft kein annehmbares Ziel, muss aber dennoch betrachtet werden, um die negativen Konsequenzen eines „Weiter so“ aufzuzeigen.

Szenario 2 – „Gleichbleibende Verkehrsmenge beim Kfz-Verkehr“: Die Münchnerinnen und Münchner ersetzen zumindest so viele Autofahrten durch Wege zu Fuß, mit dem Rad und im Öffentlichen Verkehr, dass sich trotz Einwohnerwachstum kein Zuwachs beim Kfz-Verkehr ergibt.

Szenario 3 – „Lebenswertes München“: München orientiert sich an den Zielsetzung von Wien und strebt deutliche Attraktivitätssteigerungen beim Zufußgehen, Radfahren und beim Öffentlichen Verkehr sowie eine effiziente Steuerung des Kfz-Verkehrs an, so dass 80 % der Wege zu Fuß, mit dem Rad und im Öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, und nur noch 20 % mit dem Auto.

Begründung:

Die Entwicklung des Verkehrs in einer Stadt ist nicht gottgegeben, sondern das Ergebnis der Summe großer und kleiner stadt- und verkehrsplanerischer kommunaler Entscheidungen unter den europäischen und bundesweiten Rahmenbedingungen. Dies wird am ein-fachsten daraus ersichtlich, dass verschiedene Städte einen unterschiedlichen

Verkehrsmittelmix aufweisen. Ein hoher Anteil an Radverkehr wie in Kopenhagen und Amsterdam oder der hohe Anteil an Öffentlichem Verkehr in Zürich ist diesen Städten nicht in den Schoß gefallen, sondern das Ergebnis konsequenter Planung und Politik. In der Regel ergänzen sich dabei Attraktivitätssteigerungen auf der einen Seite und regulierende Maßnahmen und finanzielle Anreize auf der anderen Seite.

Folglich macht es für die Politik wenig Sinn mit starren Prognosen zu arbeiten. Vielmehr sollten die o.g. Szenarien die bestehenden Gestaltungsmöglichkeiten und die Konsequenzen heutigen Handelns für die Zukunft aufzeigen. So können beispielsweise die errechneten Verkehrsmengen der einzelnen Szenarien auf das Straßennetz umgelegt werden, so dass für jeden erkennbar wird, in welchem Maße die Kfz-Belastungen in welcher Straße ab- oder zunehmen. Eine Umlegung der Fahrgastzahlen auf den Öffentlichen Verkehr zeigt auf, wo bei welchem Szenario welcher ÖV-Ausbau sinnvoll ist.

Als Basis für eine erste Hochrechnung für die einzelnen Szenarien muss angesichts fehlender aktuellerer solider Daten die Haushaltsbefragung von 2008 herhalten. Bei damals 1,40 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner und 3,4 Wegen pro Kopf und Tag verteilte sich das Verkehrsaufkommen gemäß MidMUC wie folgt: Es wurden

- 28% der Wege zu Fuß (1,33 Mio. Wege)
- 14% der Wege mit dem Rad (0,67 Mio. Wege, 2011 waren es schon 17% der Wege)
- 21 % der Wege im ÖV (1,00 Mio. Wege) und
- 37 % der Wege im Auto (als Fahrer 27 %, d.h. 1,29 Mio. Wege und Mitfahrer 10 %, d.h. 0,48 Mio. Wege) zurückgelegt. Die Wege der Fahrerinnen und Fahrer entsprechen den verursachten Kfz-Fahrten.

Bei einer erwarteten Einwohnerzahl von 1,72 Mio. im Jahr 2030 würden bei Szenario 1 – „Weiter so“ die Verkehrsanteile gleich bleiben. Die Kfz-Fahrten würden sich auf insgesamt 2,16 Mio. Fahrten, davon 1,58 Mio. als Selbstfahrer erhöhen, die Stadt würde also täglich mit ca. 300.000 Kfz-Fahrten mehr belastet werden, das sind 23 % mehr als 2008. Hinzu kommen noch die Fahrten vom Umland in die Stadt. Selbst bei einer solchen linearen Erhöhung müssen auch Rad und ÖV 23 % mehr Fahrten schultern.

Bei einer Deckelung des Kfz-Verkehrs gemäß Szenario 2 „Gleichbleibende Verkehrs-menge beim Kfz-Verkehr“ – und das sollte mindestens erreicht werden – und eines angenommenen gleichbleibenden Anteils der Wege zu Fuß, müssten der Rad- und der Öffentliche Verkehr die Hauptlast des Zuwachses an Wegen der Münchnerinnen und Münchner bewältigen. Die absolute Summe der mit dem Rad und dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege würde dann von 1,67 Mio. pro Tag auf 2,45 Mio. ansteigen, das entspricht einer Zunahme um ca. 800.000 Fahrten bzw. 47 %.

Eine ambitionierte Zielsetzung wie in Wien, wie sie auch einem über 2025 hinaus fortgesetzten Entwicklungspfad des Bürgerbegehrens zur Luftreinhaltung entspricht, mit nur noch 20 % der Fahrten im Kfz-Verkehr würde eine Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge um ca. ein Drittel gegenüber heute bedeuten. Wenn man wieder vereinfachend einen gleichbleibenden Anteil der Wege zu Fuß annimmt, würden die Wege mit dem Rad und mit dem Öffentlichen Verkehr um 83 % zunehmen, von 1,67 Mio. Wegen

auf 3,04 Mio. Wege. Diese ca. 1,4 Mio. Fahrten mehr mit dem Rad und dem Öffentlichen Verkehr müssten dann entsprechen bewältigt werden. Das Szenario veranschaulicht den Ausbaubedarf der Rad- und ÖV-Infrastruktur. Nur wer jetzt steuert und plant, kann 2030 eine lebenswerte Stadt ernten.

Quellen für Berechnungen: Demografiebericht München – Teil 1, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Mai 2015; Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht MID 2008, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Juli 2010

Fraktion Die Grünen-rosa liste

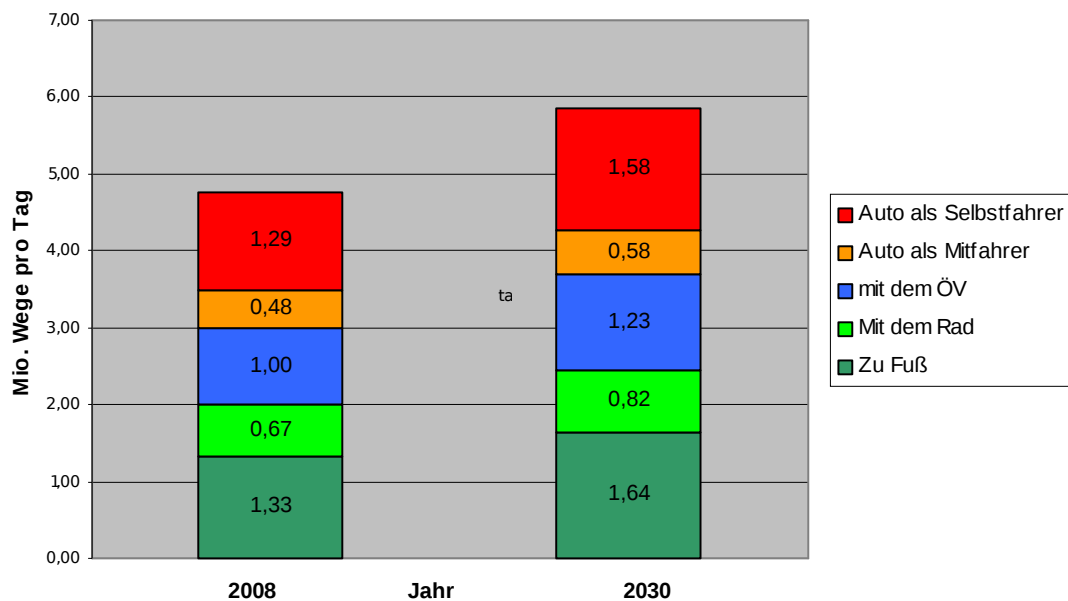
Initiative:

Paul Bickelbacher Sabine Nallinger Herbert Danner Anna Hanusch
 Florian Roth Sabine Krieger

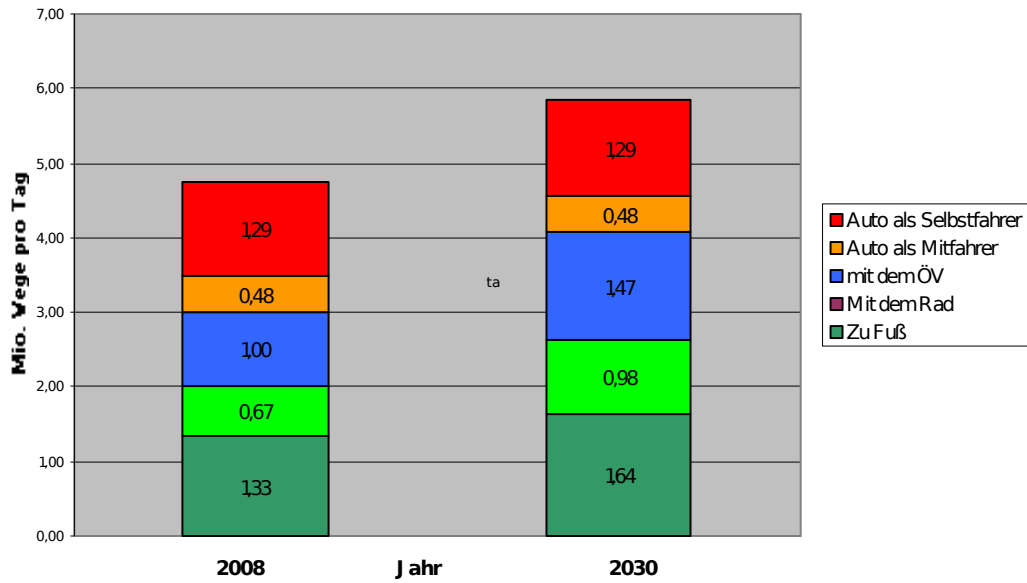
Mitglieder des Stadtrates

Anlage

Szenario 1



Szenario 2



Szenario 3

