

# Standpunkte

Online-Magazin

7.2018

MÜNCHNER  
FORUM e.V.  
1968 – 2018



FOTO: © GREEN CITY

Liebe Leserin, lieber Leser,  
„Verkehrswende“ – ein Wort zur Ablage neben anderen Kampagnenbegriffen, die wir angeblich schon hinter uns oder noch vor uns haben: wie die geistig-moralische, die System- oder Energiewende? Wer den tagtäglichen Kampf um die Vorherrschaft des Automobils auf der Straße, wer das Trauerspiel des Schienenverkehrs in Stadt und Land erlebt, hat wenig Verständnis für den Streit von Politik und Bürger um jeden Auto-Abstellplatz im öffentlichen Raum – ein Götzendienst für eine Mobilitätsform und -technik des vergangenen Jahrhunderts mit unterirdischen Effizienzwerten, die aber dennoch – mangels hinreichender Alternativen – ihre übergroße Bedeutung (noch) behält. Dennoch – oder gerade deshalb – ist „Verkehrswende“ mehr als ein Kampagnenbegriff: Sie ist eine gesellschaftliche Mammutaufgabe zur Gestaltung unserer – energetisch, räumlich, sozial und wirtschaftlich zukunftsfähigen – Mobilität – einer Aufgabe, von der man den Eindruck hat, dass je länger man sich ihr verschließt, umso größer die Kraftanstrengungen zu ihrer Bewältigung werden müssen. Unser Schwerpunktthema macht den Versuch, einige der Aspekte der Verkehrswende für München aufzubereiten – wissend, dass wir damit das Thema bestenfalls ankratzen. Sie bleibt Daueraufgabe.

Der Kampf um den Erhalt des Öffentlichen Arkadenraums der Alten Akademie in der Münchner Altstadt geht in eine entscheidende Runde: Seit Anfang Juli bis zum 3. August können und sollten Sie, die Bürgerinnen und Bürger mit Engagement für die Stadt, wo immer Sie auch leben, sich im Rahmen des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens äußern und Einwendungen dagegen formulieren, dass Öffentlicher Raum aufgegeben und einem Investor als Kommerz-Fläche zur privaten Verwertung übereignet wird. Das Münchner Forum kämpft seit Jahren gemeinsam mit anderen stadtgesellschaftlichen Akteuren um den Erhalt des Öffentlichen Raums; wir setzen auf Sie als Mitstreiter. Was man tun kann: mehr dazu in diesem Heft.

Und wir hoffen, wie immer, auf interessante Lektüre – und setzen, zumindest diesmal, auch auf das Engagement unserer Leserinnen und Leser.

Detlev Sträter

1. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums

Betrifft: Alte Akademie

DETLEV STRÄTER  
„Arkaden-Aufstand“ 2

Muster-Einwendungsschreiben (Entwurf Klaus Bäumler) 6

DETLEV STRÄTER  
Planungsziel Flaschenhals 10

---

## Mobilitätswende in München

DEUTSCHER STÄDTETAG  
Nachhaltige städtische Mobilität für alle 14

CHRISTIAN HOCHFELD  
Doppelte Wende 15

PETER PHLEPS  
Mobilität wird flexibler, spontaner und situativer 18

SEBASTIAN HENKES  
MünchnerInnen bewegen gemeinsam 19

GEORG KRONAWITTER  
Mobilitätswende nur mit Inklusion 21

SABINE BAUDISCH, DANIEL GROMOTKA  
Pendeln im Großraum München 24

GEORG KRONAWITTER  
Neuer Nahverkehrsplan 26

KLAUS BÄUMLER  
Summerstreets: Beispiele aus Stockholm, Kopenhagen, Paris 24

SVEN KESSELRING, LUCA NITSCHKE  
Das Münchner Promotionskolleg mobil.LAB 32

---

BERTHOLD MAIER  
U9 - drei Aspekte 35

---

Arbeitskreise im Juli  
Radio Lora

---

Impressum

## „Arkaden-Aufstand. Münchner Forum kämpft gegen Investorenpläne“

betitelt der Münchner Merkur in seiner Ausgabe vom 20.6.2018 den „ArkadenSpaziergang.Vom Alten Rathaus zum Karlstor“, zu dem das Münchner Forum für den Nachmittag des 19. Juni eingeladen hatte. Ziel des Spaziergangs war es, Beispiele für Arkaden in der Münchner Altstadt ins Auge zu nehmen und über die Hintergründe ihrer Entstehung, ihrer Verwendung und Nutzung sowie ihrer Gefährdung im Bestand öffentlich zu informieren. Der ArkadenSpaziergang wurde als „sich fortbewegender Aufzug unter freiem Himmel“, als Demonstration nach dem Versammlungsgesetz durchgeführt – so war er auch beim KVR angemeldet.



FOTO: © MÜNCHNER FORUM

Abb. 1: Der „Aufzug unter freiem Himmel“ macht Halt auf dem Marienplatz

**B**ereits vor fast 20 Jahren, nämlich im Jahr 2000 wurde im Rahmen der Beantwortung einer Stadtratsanfrage des damaligen Stadtrats Manfred Brunner, der vergangenen Monat verstarb, durch die damalige Stadtbaurätin Christiane Thalgotte erklärt: *„Arkaden und Passagen haben in München Tradition und stellen ein wertvolles städtebauliches Gestaltungsmittel dar, das entsprechend dem vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmekonzept der Münchner Innenstadt grundsätzlich erhalten und weiterentwickelt werden soll.“* Dazu dienen auch die Leitlinien ‚Altstadtensemble‘ zum Planen und Bauen in der Innenstadt, die 2015 vom Planungsreferat in Zusammenarbeit mit dem Stadtheimatspfleger erarbeitet und vom Stadtrat bestätigt wurden. Darin wird zu den Arkaden u.a. festgelegt: *„Diese bis heute überlieferten Arkadenbereiche sind öffentlich gewidmet und bilden eine willkommene Aufweitung und Bereicherung des öffentlichen Raumes, Schutz vor Regen und Sonne und abwechslungsreiche Raumerlebnisse. Eine Umwand-*

*lung von Arkadenflächen in Verkaufs- oder Gewerbeflächen konnte bisher in aller Regel vermieden werden. Der kommerzielle Druck ist inzwischen jedoch erheblich gestiegen. Die Erhaltung der Arkadenflächen in der überlieferten Form ist deshalb ein wichtiges Ziel des Ensembleschutzes.“*

Die Aktualität des ArkadenSpaziergangs ist der Absicht der Wiener Signa AG geschuldet, welche die Alte Akademie vom Freistaat 2013 für 65 Jahre im

Erbaurecht erworben hat: Sie will die denkmalgeschützten sowie planungsrechtlich und vertraglich gesicherten Arkaden zu genau den in den Leitlinien als unerwünscht aufgeführten Verkaufs- und Gewerbeflächen im kommerziellen Investoreninteresse im Wesentlichen umnutzen. Die Stadtratsmehrheit hat dem bereits zugestimmt und eine Bebauungsplanänderung der Verwaltung in Auftrag gegeben. Im Juli bis Anfang August, genauer vom 3. Juli bis einschließlich 3. August 2018, haben nunmehr die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten das Recht, sich anhand der in dieser Zeit ausliegenden Pläne sowie im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 11. Juli im Münchner Stadtmuseum genauer zu informieren (siehe Kasten S. 3) und, vor allen Dingen, Einwendungen dagegen schriftlich zu erheben. Wie dies geschehen kann, siehe dazu den Kasten, das Muster-Einwendungsschreiben S. 6 und auch die Webseite des Münchner Forums ([www.muenchner-forum.de](http://www.muenchner-forum.de))

## Aufruf zur Beteiligung an der Aufstellung des Bebauungsplans

### Nr. 1975a: Alte Akademie – Beteiligung der Öffentlichkeit

**Öffentliche Auslegung: Dienstag 3. Juli mit Freitag 3. August 2018**

**Erörterungstermin: Mittwoch 11. Juli 2018, 19.00 Uhr, Stadtmuseum, St. Jakobsplatz**

#### Öffentliche Auslegung

Die maßgeblichen Unterlagen, aus denen sich die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung ergeben, werden von **Mittwoch, 3. Juli 2018 mit Freitag, 3. August 2018** öffentlich ausgelegt und bei mehreren städtischen Dienststellen zur Einsicht bereitgehalten:

- Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 28 b, Raum 071 (Montag mit Freitag von 6.30 bis 18.00 Uhr),
- bei der Bezirksinspektion Mitte, Tal 31 (Montag, Mittwoch, Freitag von 7.30 bis 12 Uhr, Dienstag von 8.30 bis 12 Uhr und 14 bis 16 Uhr, Donnerstag von 8.30 bis 15 Uhr),
- bei der Stadtbibliothek Am Gasteig, Rosenheimer Straße 5 (Montag bis Freitag von 10 bis 19 Uhr und Samstag von 11 bis 16 Uhr).

Die Unterlagen sind während der Auslegungsfrist ins Netz gestellt und können unter [www.muenchen.de/auslegung](http://www.muenchen.de/auslegung) (dort „Bauleitplanung Alte Akademie“) aufgerufen werden.

#### Öffentliche Erörterung

Die öffentliche Erörterung des Entwurfs findet statt am **Mittwoch, 11. Juli 2018, 19.00 Uhr** im Stadtmuseum, St. Jakobs-Platz 1.

Alle an der Thematik interessierten Bürgerinnen und Bürger sowie Institutionen sind aufgerufen, diesen Termin wahrzunehmen.

#### Stellungnahmen und Einwendungen

**Stellungnahmen** und **Einwendungen** gegen die Planung sind während der Frist, also vom Mittwoch, **3. Juli bis Freitag, 3. August 2018**, beim Planungsreferat, Blumenstraße 28 b, 80331 München einzureichen.

Auch der Einwurf in den offiziellen *Nachtbriefkasten* Rathaus, Marienplatz, Eingang beim Fischbrunnen, am Freitag, 3. August 2018, vor 24.00 Uhr, wahrt die Frist.

Einwendungen können auch von Personen erhoben werden, die in München weder ihren ersten noch zweiten Wohnsitz haben.

Eine **Muster-Einwendung** kann von der Webseite des Münchner Forums unter <https://muenchner-forum.de/2018/07/05/https-muenchner-forum-de-wp-content-uploads-2018-07-aaa-bplan-nr-1975-a-muster-einwendungen-docx/> heruntergeladen werden.

Alle Persönlichkeiten und Institutionen, die sich bislang gegen die Planungen „Umnutzung der Alten Akademie“ schriftlich gegenüber dem „Münchner Rathaus“ in persönlichen oder offenen Briefen und Appellen geäußert haben, werden *dringend gebeten*, ihre Einwendungen ganz konkret auch in das Bebauungsplanverfahren einzubringen. Fristgerecht eingebrachte Äußerungen werden vom Planungsreferat überprüft und fließen in das weitere Bauleitplanverfahren ein. Eine Entscheidung zu den Äußerungen wird durch den Stadtrat im Rahmen des Abwägungsprozesses getroffen. Je deutlicher das Votum für die Erhaltung der Arkaden eingebracht wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit des Erfolgs im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung zwischen den Begehrlichkeiten des Investors und den berechtigten Ansprüchen der Bürgerschaft auf ungeschmälerter Erhaltung des öffentlichen Raums.

Nun, zu einem „Arkadenaufstand“ ist es an diesem Nachmittag nicht gekommen, aber über 70 Bürgerinnen und Bürger haben das Informationsangebot des Münchner Forums angenommen und an dem ArkadenSpaziergang teilgenommen. Treffpunkt war vor dem „Weißen Bräuhaus“ im Tal. Dort begrüßte Detlev Sträter als Programmausschuss-Vorsitzender des Münchner Forums alle Anwesenden, insbesondere die Mandatsträger/innen aus Landtag, Stadtrat und Bezirksausschüssen sowie viele Mitstreiter im und außerhalb des Münchner Forums. Klaus Bäumler, zweiter Programmausschuss-Vorsitzender, übernahm dann die Führung der bemerkenswert großen und

interessierten Flaneurs-Gruppe. Er ging dabei auf die Bedeutung der Arkaden ein. Der Flaneurszug, dem ein Transparent mit dem Forum-Postkartenmotiv der Akademie-Arkaden mit Musikergruppe und der Aufschrift „Die Arkaden der Alten Akademie sind unantastbar“ vorangetragen wurde, durchquerte die Fußgängerzone von Ost nach West entlang einer Reihe von Haltestationen, an denen Klaus Bäumler nähere Informationen zu den jeweiligen Arkaden gab (s. Abb. 2). In diesen öffentlichen Darlegungen wurden den Arkaden-Spaziergängern und den spontan dem Thema sich zuwendenden Passanten jene Informationen vor Ort umgesetzt und kompakt vermittelt,

die er in mühevoller Recherche bereits in Beiträgen in verschiedenen STANDPUNKTE-Ausgaben der letzten Jahre ausführlich aufbereitet hat.

Die erste Station lag gleich nebenan: Die Arkaden der Stadtparkasse im Tal. Sie wurden nach dem 2. Weltkrieg im Zuge des Wiederaufbaus nach historischem Vorbild nach Plänen des Architekten Werner Eichberg errichtet (1). Beim Halt am Fischbrunnen auf dem Marienplatz konnte gleich auf drei Arkadenkomplexe hingewiesen werden. Zum

enplatz nach Süden erweitert, die Baulinien entsprechend verschoben, so dass die Wiedererrichtung der Arkaden dem vor allem verkehrlichen Platzbedarf zum Opfer fielen (3). – Vom Fischbrunnen aus konnte auch kurz auf die Bewahrung der Arkaden beim kürzlich erfolgten Umbau und der Modernisierung des Eckhauses Marienplatz/ Rindermarkt hingewiesen werden – ein Anliegen des Architekten wie auch der Planungsbehörde. An der nächsten Station wurden die Arkaden am Thomasseck in der Kaufingerstraße 4 thematisiert – ein bemerkenswerter Fall. Hier

verteidigte die Stadt erfolgreich die Erhaltung der Arkaden über 15 Jahre von 1999 bis 2014 vor Zivil- und Verwaltungsgerichten gegen die Umbauinteressen des Handwerksbetriebs, der sein Ladengeschäft um die Arkadentiefe erweitern wollte. Letztlich durfte die Arkade um 9 von 30 qm reduziert werden (4). – Der



KARTE: © BAUREFERAT LHM

Abb. 2: Haltepunkte während des Arkadenspaziergangs

einen auf die Arkaden des Kaufhauses Beck. Sie sind ein Rudiment früher umfangreicherer Arkaden am Marienplatz. Heute überspannen sie neben dem Eingangsbereich ins Kaufhaus und einen zurückgesetzten Schaufensterbereich auch einen Zugang zur U- und S-Bahn unter dem Marienplatz (ein weiterer liegt unter den Arkaden des Kaufhaus-Gebäudes diagonal gegenüber). Dass die Arkaden, ursprünglich eine Unterstellmöglichkeit und Zwischenlager von Waren auf dem Schrankenplatz (dem heutigen Marienplatz), war schon damals vor 200 Jahren den Hauseigentümern vielfach ein Dorn im Auge, weil sie Beschränkungen ihrer gewerblichen Nutzungsinteressen an ihren Häusern bedeuteten. Auch damals, im Jahre 1801, hatte der Magistrat der Stadt die von den Händlern und Eigentümern vorgetragene Beseitigung der Arkaden gebilligt; deren Realisierung scheiterte allerdings am Einspruch der überkommunalen Aufsichtsbehörde (2). Historisch war der (ehemalige) Schrankenplatz rundum von Arkaden umsäumt, die Arkaden auf der Nordseite, dort wo heute das Neue Rathaus steht, wurden „helle Bögen“, jene verschatteten auf der Südseite „finstre Bögen“ genannt, wobei der Sonnenstand namensgebend war. Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Mari-

Blick auf die andere, die Südseite am Beginn der Kaufingerstraße fokussiert die Arkaden im Kaufhof-Gebäudekomplex, unter denen u.a. ein weiterer Zugang zum S- und U-Bahnbereich liegt. Rechtlich gesichert, aus Sicht der Stadt und der Stadtöffentlichkeit, sind die C&A-Arkaden in der Kaufingerstraße 11 a (5) – im Gegensatz zu den – ehemaligen – Hirmer-Arkaden. Sie konnten, da sie rechtlich weder durch Baulinie noch durch Dienstbarkeit zugunsten der Stadt abgesichert waren, vor Jahren erheblich verschmälert werden, womit sie ihre Passagenfunktion weitgehend verloren haben. Heute sind sie lediglich als Vordach der Schaufensterfront wirksam (6). Nur kurz wurde auf die Arkaden in der Neuhauser Straße 1-5 verwiesen, die in voller Länge begehbar sind (7), auch weil sie vor der Frontlinie der benach-



Abb. 3: Klaus Bäumler (re.) informiert

FOTO: © MÜNCHNER FORUM



Abb. 4: Klaus Bäumler und die Landtagsabgeordnete Isabell Zacharias

barten Gebäude liegen. Schließlich war der Arkaden-Spaziergang nach eineinhalb Stunden an seinem Ziel, den Arkaden der Alten Akademie in der Neuhauser Straße 8-10 und der Kapellenstraße, angekommen. Klaus Bäumler stellte in aller gebotenen Kürze den sich daran entzündeten Interessenkonflikt dar, verwies dabei auch auf das zur Verteilung gebrachte Informationsmaterial des Münchner Forums (u.a. STANDPUNKTE 3.2017, div. Pressemitteilungen u.a.). Symbolisch wurde ein rot-weißes Absperrband auf dem Arkadenboden angebracht – dort wo nach Investorenwillen zukünftig die Schaufensterfront verlaufen soll (8). Angesichts der fortgeschrittenen Zeit wurde auf die unweit gelegenen Arkaden im Bereich des Karlstors nicht mehr eingegangen (9).

Klaus Bäumler appellierte an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Arkadenspaziergangs, im Rahmen der Bürgerbeteiligung des Bebauungsplanverfahrens „Alte Akademie“ ihre Interessen einzubringen und als Multiplikatoren ihren Einfluss geltend zu machen.

Am Arkadenspaziergang nahmen u.a. teil: *Brigitta Michail*, Tochter des Wiederaufbau-Architekten der Alten Akademie Josef Wiedemann, Wahrerin des Urheberrechts ihres Vaters;

*Isabell Zacharias*, Landtagsabgeordnete der SPD im Stimmkreis 108 Altstadt-Lehel-Maxvorstadt-Schwabing-Freimann; *Christian Hierneis*, Vorsitzender des Bund Naturschutz (BUND) Kreisgruppe München, Landtagskandidat von Bündnis 90/Die Grünen im Stimmkreis 108; *Martina Ripke*, Landtagskandidatin Die Linke im Stimmkreis 108; N.N., Landtagskandidat der Freien Wähler im Stimmkreis 108. Aus dem Stadtrat waren u.a. vertreten *Paul Bickelbacher*, Die GRÜNEN/ Rosa Liste; *Brigitte Wolf*, Die Linke. Als Vertreter von Bezirksausschüssen (BA) waren dabei: *Wolfgang Püschel*, stv. Vorsitzender des BA Altstadt-Lehel, und *Ernst Dill*, stv. Vorsitzender des BA Sendling. Aus dem Kreis von Bürgerinitiativen und zivilgesellschaftlichen Organisationen sollen erwähnt werden: *Martin Schreck*, Altstadtfreunde; *Andreas Dorsch*, Bündnis Gartenstadt; *Klaus W. Pflüger*, „Initiative contra Bebauungsplanänderung Nr. 3h“ (angeschlossen an das Bündnis Gartenstadt); Initiative Gartenstadt; *Angelika Luible*, Heimat Giesing (Uhrmacherhäusl); *Vera Grundler*, Derzbachhof; *Reinhard Sajons* und das Ehepaar *David* vom Kulturforum West sowie *H.G. Schoen*, Wichtlbaamschui und viele andere. Auch der Mitbegründer des Münchner Forums, *Karl* und *Marieluise Klühspies*, hatten es sich nicht nehmen lassen teilzunehmen. Die Teilnehmer/innen des Arkadenspaziergangs repräsentieren wichtige politische und stadtgesellschaftliche Organisationen und Gruppierungen, die sich darin einig sind, dass sie ihr Gewicht in die Waagschale zur Verteidigung der denkmalgeschützten Arkaden der Alten Akademie und des Öffentlichen Arkaden-Raums einbringen werden.

*Dr. Detlev Sträter* ist 1. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums, *Christian Schmiedel* und *Sebastian Blanz* sind Praktikanten des Münchner Forums.



Abb. 5: Die Arkaden-Flaneure – aufgereiht auf der avisierten zukünftigen Schaufenster-Frontlinie

.....  
[Vorname, Familienname]

.....  
[Straße, Hausnummer]

.....  
[PLZ Ort]

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Frau Stadtbaurätin  
Prof. Dr. Elisabeth Merk  
Blumenstraße 28b  
80331 München

.....  
[Datum]

### **Bebauungsplanverfahren Nr. 1975 a „Alte Akademie. Neuhauser Straße 8-10“ Einwendungen im Rahmen des Verfahrens nach § 3 Abs. 1 BauGB:**

***Die Arkaden der Alten Akademie in der Neuhauser Straße sind unantastbar.  
Die Arkaden der Alten Akademie sind vor „zeitgerechter“ Begehrlichkeit zu retten.***

***Der öffentliche Raum der Fußgängerzone ist unantastbar.***

Sehr geehrte Frau Stadtbaurätin,

innerhalb der offenen Auslegungsfrist vom Dienstag, 3. Juli bis Freitag, 3. August 2018 erhebe ich Einwendungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1975 a.

Mit Stadtratsbeschluss vom 21. Februar 2018 hat die Stadtratsmehrheit von CSU und SPD die Eckdaten für den Bebauungsplan Nr. 1975 a entscheidend zu Gunsten des Investors geändert.

Das Bebauungsplanverfahren für die Alte Akademie an der Neuhauser Straße wird nach dem Willen der Stadtratsmehrheit von CSU und SPD auf der Grundlage durchgeführt, dass die Arkaden, also der öffentliche Raum, zu Gunsten von Ladenflächen ganz erheblich reduziert werden.

Die Arkaden der Alten Akademie sind derzeit mit einer Gesamtfläche von ca. 600 qm (a) als öffentlicher Straßenraum gewidmet und unverzichtbarer Bestandteil der Fußgängerzone. Die Arkaden der Alten Akademie sind derzeit mit einer Gesamtfläche von 600 qm (b) durch einen rechtsverbindlichen Baulinienplan Nr. 4571, 1954 genehmigt durch die Regierung von Oberbayern, planungsrechtlich zu Gunsten der öffentlichen Nutzung des staatlichen Grundstücks der Alten Akademie gesichert.

Nach dem Willen der Stadtratsmehrheit von CSU und SPD soll die Arkadenfläche als Teil der Fußgängerzone um ca. 400 qm reduziert und die Verkaufsfläche des Investors um exakt diese Fläche erweitert werden.

Die vom Stadtrat am 21. Februar 2018 beschlossenen Eckdaten sehen im Ergebnis vor:

- die völlige Schließung der Arkaden im sog. Kopfbau;
- die Reduzierung der Arkaden entlang der Neuhauser Straße im Bereich des ehemaligen Hettlage-Baus auf ein Maß von „4,00 m +“
- die völlige Schließung der Arkaden an der Kapellenstraße.

**Ich spreche mich entschieden gegen die geplante Reduzierung der Arkaden aus und fordere dementsprechend, dass die Eckdaten und die Planung dahingehend geändert werden, dass die Arkaden in voller Breite in ihrem bisherigen, rechtlich gesicherten Flächenumfang erhalten bleiben:**

- Weil die vorgesehene Reduzierung des öffentlichen Raums der zivilrechtlich und öffentlich-rechtlich geschützten Arkaden im eklatanten Widerspruch zu den Altstadt-Leitlinien, vom Stadtrat im November 2015 beschlossen, steht.  
Die Altstadt-Leitlinien sind geschaffen, um vorbildliches Bauen im Altstadt-Ensemble durchzusetzen. Durch einen derart flagranten Verstoß in einem wesentlichen Punkt werden die Leitlinien insgesamt zur Makulatur.  
Das Bemühen, die Altstadt-Leitlinien nachhaltig umzusetzen, wäre von Anfang an erschüttert, wenn in diesem spektakulären Fall die Stadt München selbst ohne zwingende Gründe den Begehrlichkeiten eines privaten Investors nachgeben würde.
- Weil die vorgesehene Reduzierung der Arkaden der Alten Akademie einen Präzedenzfall mit Dominoeffekt schafft.
- Weil die vorgesehene Reduzierung der Arkaden der Alten Akademie in wesentlichen Parametern von den Eckdaten des Aufstellungsbeschlusses abweicht und einer sachlich zwingenden Begründung entbehrt.
- Weil die vorgesehene Reduzierung der Arkaden der Alten Akademie von dem im Wettbewerb prämierten Entwurf abweicht.
- Weil die vorgesehene Reduzierung der Arkaden der Alten Akademie von den Vorgaben des Freistaats Bayern im Rahmen des Bieterverfahrens in einem entscheidenden Punkt abweicht.
- Weil sich die Stadt München durch die vorgesehene Reduzierung der Arkaden der Alten Akademie ohne Wenn und Aber den ökonomischen Belangen des Investors unterwirft.
- Weil sich die Stadt München durch die vorgesehene Reduzierung der Arkaden der Alten Akademie ihrer Verantwortung für den öffentlichen Raum entzieht.  
Die Stadt München überlässt das Ringen um die Erhaltung der Arkaden im Rahmen des Urheberrechts der Tochter des Architekten Josef Wiedemann, die das finanzielle Risiko einer rechtlichen Auseinandersetzung auf sich nehmen müsste.
- Weil die Stadt München durch die vorgesehene Reduzierung der Arkaden der Alten Akademie dem Investor – ohne hierzu im Ansatz rechtlich verpflichtet zu sein – eine Mehrung der Verkaufsfläche von über 400 qm zu Lasten des öffentlichen Raums zubilligt.
- Weil die Stadt München durch die vorgesehene Reduzierung der Arkaden der Alten Akademie dem Investor unmittelbar den wirtschaftlichen Ertrag dieses Flächenzuwachses auf die Dauer von 65 Jahren in mehrstelliger Millionenhöhe verschafft.  
Der Freistaat Bayern hat als Grundeigentümer dem Vernehmen nach in den Erbbaurechtsvertrag mit dem Investor die verkehrsübliche Gleitklausel bei etwaiger Reduzierung der Arkaden nicht aufgenommen.
- Weil die Stadt München als Trägerin der Planungshoheit durch die vorgesehene Reduzierung der Arkaden der Alten Akademie die gewinnträchtige Reduzierung um 400 qm auf 200 qm in ihrer eigenständigen Verantwortung zulässt.

Im Rahmen des Bieterverfahrens hat der Freistaat Bayern auf die dauerhafte und rechtsverbindliche Sicherung der gesamten Arkadenfläche durch die Stadt München ausdrücklich hingewiesen.

Hätte der Freistaat Bayern im Bieterverfahren einen solchen Eingriff in den öffentlichen Raum durch Reduzierung der Arkaden als möglich erachtet, hätte er sich als Grundstückseigentümer zu Recht dem Vorwurf ausgesetzt, auf Kosten der Bürgerschaft Profit zu machen.

- Weil die Stadt München durch die vorgesehene Reduzierung der Arkaden der Alten Akademie zur einseitigen Gewinnmaximierung des Investors eine das Stadtbild prägende Situation aufgibt, die unter Oberbürgermeister Thomas Wimmer geschaffen und in der Ära der Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel, Georg Kronawitter und Christian Ude bewahrt wurde.
- Weil angesichts des Wachstums der Stadt München der öffentliche Raum und damit die Arkaden an einer Schlüsselstelle der Fußgängerzone uneingeschränkt zu erhalten sind.
- Weil bereits 1801 die Bedeutung der Arkaden in der Stadt München erkannt worden ist. Schon damals scheiterte das beabsichtigte Schließen von Arkaden am Marienplatz am Einspruch der Aufsichtsbehörde mit einer heute noch aktuellen Begründung:  
*„Es könne nicht zugegeben werden, dass öffentliche Plätze zum Nachteil des Publikums ... so auffallend geschmälert werden, zumal die Volksmenge zunehme und daher nicht Verschmälerung, sondern die Erweiterung von Plätzen, Straßen und Passagen zu bezwecken sei“.*
- Weil in einem vergleichbaren Fall die Stadt München die Erhaltung der nur 30 qm großen Arkade des Anwesens Kaufingerstraße 4 über fünfzehn Jahre hinweg von 1999 bis 2014 in allen Instanzen vor den Zivilgerichten und Verwaltungsgerichten im Wesentlichen mit folgenden Argumenten durchgesetzt hat:  
*Arkaden sind trotz der Schaffung der Fußgängerzone weiterhin unverzichtbar. Arkaden sind aus städtebaulichen Gründen zu erhalten; sie schützen gegen Witterungseinflüsse und stellen Verweilorte im Bereich der Fußgängerzone dar. Arkaden sind von erheblicher Bedeutung für das städtebauliche Gesamtkonzept der Münchner Altstadt. Arkaden sind wesentlicher Bestandteil des „Maßnahmekonzepts Innenstadt.“*
- Weil die Arkaden der Alten Akademie als Bestandteil „Münchens als Raumkunstwerk“ besonders schützenswert und deshalb zu bewahren sind.  
 Es ist an den Programmsatz des Architekten Adolf Loos (1870-1933) zu erinnern:  
*„Da wir vor unserer eigenen Zeit keine Hochachtung empfinden, so fehlt es uns auch für eine vorhergegangene. Wir gaben uns stets der glücklichen Täuschung hin, etwas besser machen zu können.“* (Der Baumeister, September 1928, S. 261).
- *„Weil Veränderungen am alten Stadtbild nur dann erlaubt sind, wenn es sich um Verbesserungen handelt. Eine Veränderung, die keine Verbesserung ist, ist eine Verschlechterung.“* (Adolf Loos, zitiert nach Friedrich Kurrent, München bleibt München, München 1996).  
 Die Schließung der Arkaden im Kopfbau und in der Kapellenstraße sowie die Reduzierung im Bereich Hettlagebau bedeuten unter vielen Aspekten eine Verschlechterung.
- Weil die von Josef Wiedemann realisierte Konzeption, nämlich die Verknüpfung partieller Rekonstruktion mit zeitgeschichtlichem Neubau, eine außerordentliche Leistung der Wiederaufbauzeit darstellt.

Zu dieser Gesamtkonzeption gehören – als wichtiges Zeugnis der Wiederaufbauzeit – die Arkaden an der Neuhauser- und Kapellenstraße mit der Öffnung des Kopfbaus, die bis heute signifikant das Erscheinungsbild der Alten Akademie und die platzartige Erweiterung um den Richard-Strauss-Brunnen prägen.

- Weil das Schließen der Arkaden im Kopfbau ein bewusstes Ausblenden und Unkenntlichmachen der prägenden Wiederaufbauphase sowie der schöpferischen Leistung des Architekten Josef Wiedemanns darstellt.
- Weil die Erhaltung und Bewahrung typischer „Zeitschichten“ und deren Ablesbarkeit im öffentlichen Raum ein wichtiger Belang im Rahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes ist.  
(Gabriele Kautz, Die Europäische Stadt. Das Europäische Kulturerbe als Impuls. In: PlanerIn Heft 1.18, S. 11, Hartmut Drost, Kulturgut Europäische Stadt, a.a.O., S. 14).  
Zu diesen typischen Zeitschichten der Münchner Wiederaufbaukultur zählt die Alte Akademie mit ihren Arkaden.
- *„Weil Arkaden und Passagen in München Tradition haben und ein wertvolles städtebauliches Gestaltungsmittel darstellen, das entsprechend dem vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmekonzept zur Aufwertung der Münchner Innenstadt grundsätzlich erhalten und weiterentwickelt werden soll.“*  
(so Stadtbaurätin Prof. Dr. h.c. Christiane Thalgot in Beantwortung der Stadtratsanfrage von Stadtrat Manfred Brunner [1947-2018] vom 04.08.2000 „Gestaltung der Südseite des Marienplatzes“ in der Rathausumschau)

**Schützenswerte Belange des Investors in der Causa „Alte Akademie“, die es rechtfertigen, von diesem Grundsatz abzuweichen, sind nicht im Ansatz erkennbar.**

**Im Gegenteil:**

**Das richtig verstandene Öffentliche Interesse an der uneingeschränkten Erhaltung des Öffentlichen Raums hat im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung überragendes Gewicht.**

**Dementsprechend sind die Arkaden in vollem Umfang und uneingeschränkt zu erhalten.**

- *(Hier können weitere individuelle Argumente angefügt werden. Wenn oben angeführte Argumente nicht geteilt werden, können diese auch entfernt werden.)*

.....  
*Unterschrift*

# Arkaden der Alten Akademie sollen verschwinden: **Planungsziel Flaschenhals**

## Öffentlichen Raum verschenken – Fußgängerzone verengen

DETLEV STRÄTER

Am 21. Februar 2018 hat die Stadtratsmehrheit von CSU und SPD beschlossen, das Planungsreferat mit der Aufstellung eines Bebauungsplans zu beauftragen, der zum Ziel hat, die Arkaden der Alten Akademie an der Neuhauser und Kapellenstraße zum größten Teil zu schließen, die seit 1954 Öffentlicher Raum und Teil der Fußgängerzone sind. Der Öffentliche Raum soll den privaten Verkaufsf Flächen zugeschlagen werden. Damit kommt der Stadtrat eifertig den Interessen des Investors, der Wiener Signa AG, nach, die 2013 den südwestlichen Teilkomplex der Alten Akademie per Erbbaurechtsvertrag für 65 Jahre vom Freistaat zur Verwertung übernommen hat. Damit „verschenkt“ die Stadtpolitik nicht nur ihr Nutzungsrecht am Öffentlichen Raum an einen Investor, dem über die Laufzeit des Erbbaurechtsvertrags dadurch ein „Baulandgeschenk“ von rd. 100 Millionen Euro (in heutigen Preisen) zufällt (s. STANDPUNKTE 3.2017), sondern die Stadt lässt dadurch auch eine städtebauliche Veränderung der Fußgängerzone zwischen Marienplatz und Stachus zu, deren Verengung sich signifikant auf die Fußgängerströme auf dieser innerstädtischen Ost-West-Achse auswirken dürfte.

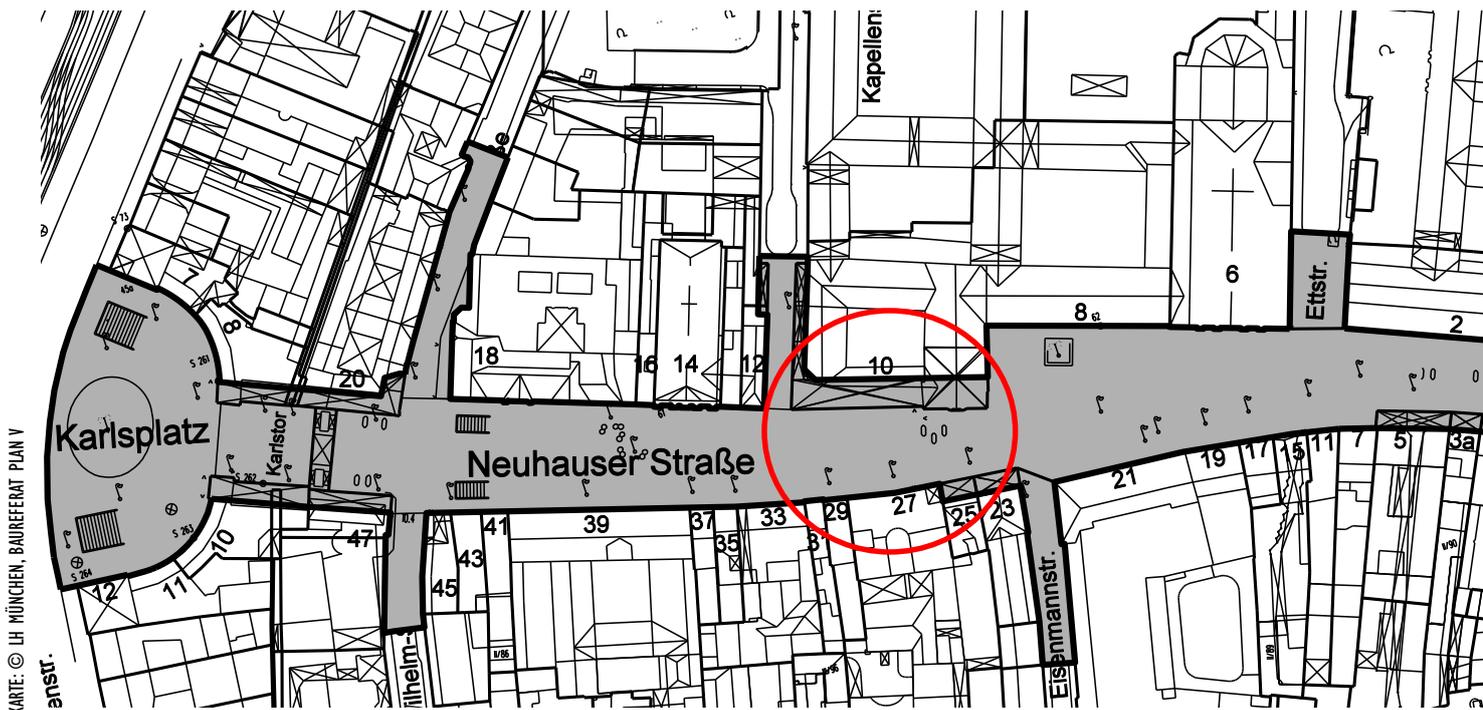


Abb. 1: Fußgängerbereich Altstadt

**V**orgesehen sind die *Schließung des sog. Kopfbaus* zum Richard-Strauss-Brunnen hin, die *Schließung der Arkaden entlang der Kapellenstraße* und die *Reduzierung der Arkadentiefe* entlang der Neuhauser Straße (bei Zugrundelegung der überarbeiteten Wettbewerbsfassung von Prof. Morger) auf eine begehbare Breite von 4,12 Meter (resp. 4,92 Meter unter Einberechnung der äußeren Stützen). Für die Befürworter der Auffassung des Öffentlichen Raums der Arkaden liegt die Begründung auf der

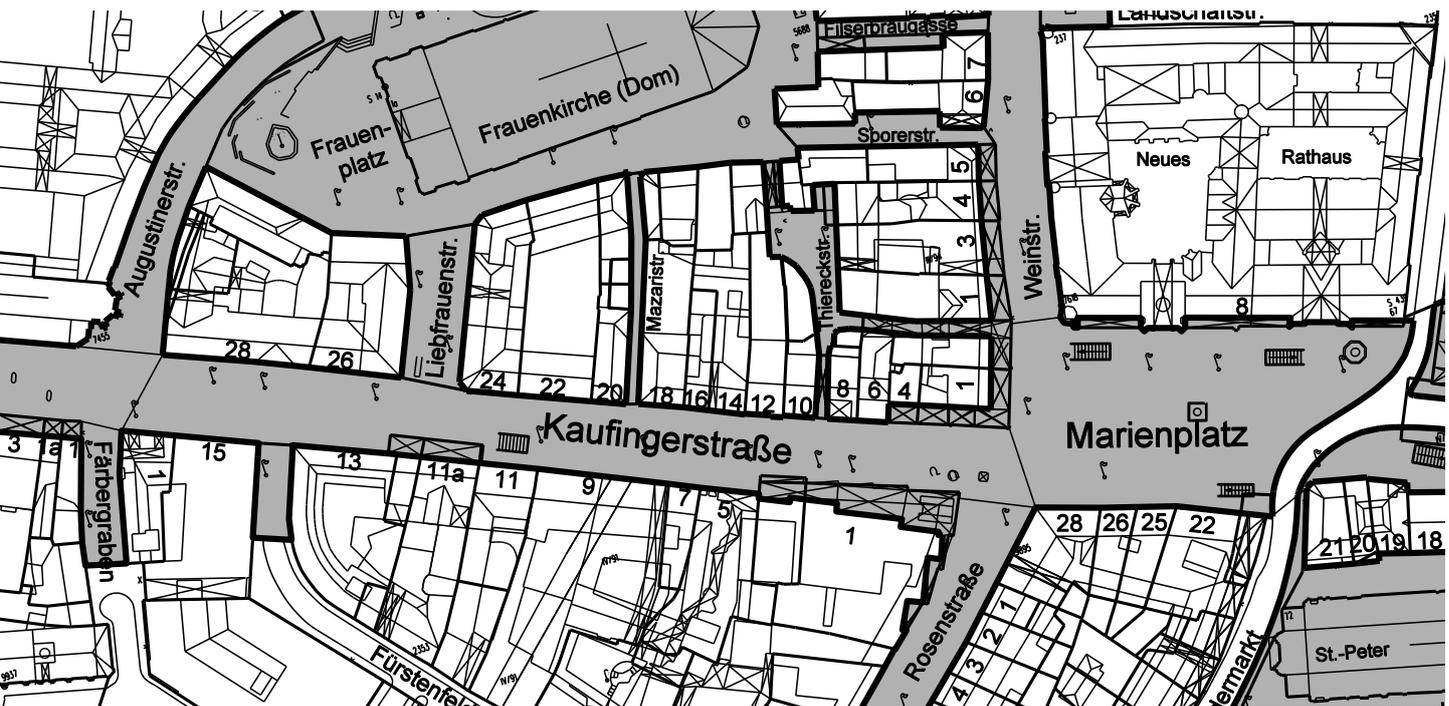
Hand: Die Arkaden wurden 1957 bei Wiedererrichtung der Alten Akademie nach dem Zweiten Weltkrieg deshalb eingebaut, um dem Fußgängerverkehr Ausweichmöglichkeiten vor dem motorisierten und öffentlichen Verkehr zu bieten, der damals noch durch die Kaufinger- und Neuhauser Straße floss. Seit 1972 aber ist dieser Straßenzug eine Fußgängerzone, so dass auf die Arkaden an der Alten Akademie verzichtet werden könnte. So argumentiert der Investor, und so argumentierten auch Stadträte in der

Stadtratsvollversammlung im Februar dieses Jahres.

Nicht berücksichtigt wird in dieser Argumentation indes, dass seit 1958 allein die Einwohnerzahl Münchens um die Hälfte auf bis heute 1,5 Mio. Menschen angewachsen ist und in der Region inzwischen noch einmal so viele Menschen wohnen und dass unter der Fußgängerzone die Stammstrecke mit den gebündelten Bahnlagen der S-Bahn verläuft, die auf ihrem radial angelegten Netz nicht nur Münchner/innen, sondern auch Bewohner/innen des regionalen Umlands vermehrt in die Münchner Innenstadt schaufelt. Das hat dazu geführt, dass die Münchner Fußgängerzone mit bis zu 15.000 Passanten pro Stunde die am stärksten frequentierte Konsumentenmeile in Deutschland ist und damit auch zu den umsatzstärksten bundesdeutschen Einkaufsstraßen zählt. Genau dies ist ja der Grund, weshalb die Signa AG die Alte Akademie vom Freistaat gepachtet hat: um sie als Umsatzbringer maximal profitabel zu kapitalisieren.

Nun sind die Kaufinger- und Neuhauser Straße städtebaugeschichtlich jener nach Westen ausgerich-

te Teil der sich kreuzenden Wege, um deren Mittelpunkt herum – dem heutigen Marienplatz – München als Markt und Handelsort entstand. Der Straßenraum spiegelt in seinem Ablauf jene bauhistorische Entwicklung Münchens wider: die Kaufingerstraße liegt im historisch älteren Teil der Münchner Altstadt; am Verlauf der Straßenzüge u.a. von Rosental über Färbergraben, Augustiner- und Schäfflerstraße lässt sich die Lage der frühen mittelalterlichen Stadtbefestigung noch erkennen. Die die Kaufingerstraße säumenden Häuser wurden, soweit sie im 2. Weltkrieg zerstört wurden, danach weitgehend auf den historischen Grundmauern wiedererrichtet. Dementsprechend enger und schmaler ist in der Kaufingerstraße der Straßenraum der Fußgängerzone: Die südwestliche Öffnung des Marienplatzes zur Kaufinger- und Rosenstraße hin misst eine Weite von 24 Metern, die Kaufingerstraße auf Höhe des Juweliers Bley hat ohne die Arkaden auf der nördlichen und südlichen Seite eine Weite von 19,85 Meter. Nimmt man die sich nach Westen verjüngenden Arkaden des Kaufhof-Komplexes hinzu, unter denen auch ein Zugang zu dem Kreuzungsbauwerk von S- und U-Bahn im Untergrund des Marienplatzes liegt, dann kommt eine zusätzliche Arkadentiefe von 7,90 Meter hinzu, die sich auf 5,10 Meter verjüngt, an dieser Stelle also eine Straßenraumbreite von 24,95 bis 27,75 Meter aufweist. Im weiteren Verlauf, etwa auf Höhe des Abzweigs der Liebfrauenstraße (Haus Nr. 24), misst die Kaufingerstraße eine Breite von lediglich 14,70 Meter. Doch nimmt man hier die Arkaden der Häuser Nr. 11a und 12 auf der gegenüber liegenden Südseite mit einer Tiefe von 5,10 Meter hinzu, die auf voller



tete Teil der sich kreuzenden Wege, um deren Mittelpunkt herum – dem heutigen Marienplatz – München als Markt und Handelsort entstand. Der Straßenraum spiegelt in seinem Ablauf jene bauhistorische Entwicklung Münchens wider: die Kaufingerstraße liegt im historisch älteren Teil der Münchner Altstadt; am Verlauf der Straßenzüge u.a. von Rosental über Färbergraben, Augustiner- und Schäfflerstraße lässt sich die Lage der frühen mittelalterlichen Stadtbefestigung noch erkennen. Die die Kaufingerstraße säumenden Häuser wurden, soweit sie im 2. Welt-

Länge durchgängig sind, ergibt sich eine Straßenbreite von 19,80 Metern. Mit Beginn der Neuhauser Straße ab Färbergraben bzw. Augustinerstraße, dort wo der „Schöne Turm“ der frühen Stadtbefestigung stand, dessen Grundriss im steinernen Bodenbelag sichtbar gemacht ist, weitet sich die Fußgängerzone in dem städtebaulich jüngeren Teil der ringförmig erweiterten Altstadt trompetenförmig auf. Der Blick fällt auf die historische Fassade der Alten Akademie, die sich auf etwa der Hälfte der Strecke bis zum Karlstor L-förmig in den Straßenraum hineinspreizt.

Der Strom der Passanten wird an dieser Stelle der Engführung der Fußgängerzone um den sog. Kopfbau nach Süden umgelenkt. An dieser Engführung wird der Passantenverkehr dadurch erleichtert, dass bei der Wiedererrichtung der Alten Akademie ihr Architekt Prof. Josef Wiedemann zwei Torbögen in den Kopfbau einpasste, als Eintritt in die Arkaden und damit als zusätzliche Passage der Neuhauser Straße. Danach weitet sich die Neuhauser Straße bis zum Karlstor wieder auf, das mit drei Tordurchgängen und zwei Arkadenreihen neben dem Tor den Weg zum Stachus öffnet.

Die Planskizze zeigt, wie viel von den derzeitigen Arkaden demnächst wegfallen (rot) und übrig bleiben könnte (weiß). Sie belegt, wie sorgfältig Prof. Wiedemann beim Wiederaufbau der Alten Akademie die Arkaden platziert hat: Eine gedachte Verbindungslinie zwischen dem Eck Neuhauser/ Kappellenstraße (Betten Rid) und dem Eck Neuhauser/ Ettstraße (St. Michael) generalisiert die nördliche Begrenzung der Fußgängerzone auf Höhe der Alten Akademie. Der Kopfbau, der über diese Linie hinaus in den Straßenraum ragt, wird genau um diese Breite



FOTO: © MÜNCHNER FORUM

Abb. 2: Fußgängerzonen-Engstelle mit den beiden bogenförmigen Arkadenzugängen im Kopfbau – noch unverschlossen

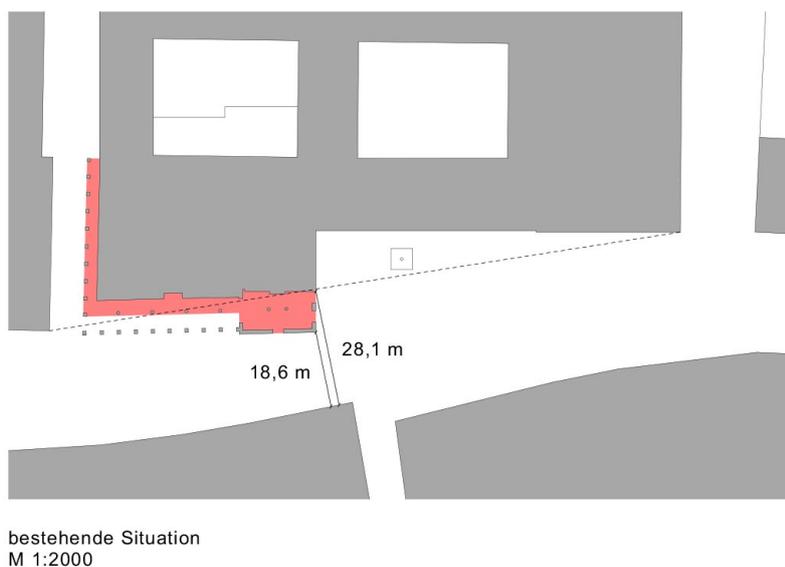
mit zwei Torbögen als Durchgang zu den Arkaden geöffnet, damit wird die Sperrwirkung des Kopfbaus für die Passanten weitgehend aufgehoben (s. Abb. 2).

Mit der nun anstehenden Entscheidung über die Änderung des Bebauungsplans zur Alten Akademie werden die bestehenden städtebaulichen Strukturen der Fußgängerzone in doppelter Weise verändert: Zum einen hatte der Architekt und Stadtplaner Bernhard Winkler, der Schöpfer der Fußgängerzone und spätere Professor an der TU München, den L-förmig gefassten Öffentlichen Straßenraum vor der Alten Akademie als kommerzfreie Ruhezone ausgebildet, in unmittelbarer Nachbarschaft des Richard-Strauss-

Brunnens und durch diesen geschützt vor dem Trubel der auf Kommerz erpichten übrigen Passanten. Mit der Öffnung des Eingangs als Durchgangsbereich zum „Schmuckhof“, einem der Innenhöfe der Alten Akademie, wird diese Ruhezone nun obsolet. – Und zum zweiten wird mit der beabsichtigten Schließung der beiden Bogenöffnungen im Kopfbau der Durchgang durch die Arkaden verunmöglicht und mit deren erheblicher Verschmälerung die Passagenfunktion der Arkaden allemal aufgegeben.

Der Plan des Investors, den größten Teil der öffentlichen Arkadenflächen privaten Verkaufsfächen zu zuzuschlagen, dem die Stadtpolitik zugestimmt hat und dabei ist, dies in einen rechtsgül-

PLANSKIZZE: © MARTIN RÖSSLER, M. A. FACHRICHTUNG



bestehende Situation  
M 1:2000

Abb. 3: Geplante Verluste (rot) und verbleibende Reste (weiß) der Arkaden, generalisierte nördliche Begrenzung der Fußgängerzone (gestrichelte Linie) und derzeitige (28,10 m) und geplante (18,60 m) reduzierte Breite der Fußgängerzone auf Höhe des Kopfbaus der Alten Akademie

tigen Bebauungsplan zu gießen, hat zur Folge, dass hier die derzeitige Breite der Fußgängerzone von 28,10 Metern (einschließlich der Arkaden) auf 18,60 Meter verschmälert und damit zur *engsten* (!) Stelle der gesamten Fußgängerzone wird. Da bieten auch die gegenüber liegenden Arkaden der Häuser 23 und 25 keinen zusätzlichen Raum. Diese enden stumpf vor der Seitenwand des Hauses Nr. 27 und erlauben bestenfalls einen wetterfesten Betrachtungsort der Geschäftsauslagen und den Passanten aus Richtung Stachus eine kleine Abkürzung in die Eisenmannstraße.

Mit anderen Worten: Die Schließung des Kopfbaus und die Verunmöglichung der Nutzung der Arkaden der Alten Akademie als zusätzliche Fußgänger-Passage in der Neuhauser Straße verengt die Fußgängerzone hier auf ihre dann *absolut engste Stelle*. Hier wird, mit voller Absicht, ein „Flaschenhals“ in die Fußgängerzone eingebaut. Anstatt die nicht nur zu Spitzenzeiten, sondern bereits zu „Normalzeiten“ einem „Einkaufserlebnis“ abträglichen hohen Passantenfrequenzen durch flächige Ausweitungen der Fußgängerbereiche zu entlasten und zu entzerren, wird eine Einschnürung der Fußgängerzone auf ihre nunmehr schmalste Breite absichtsvoll herbeigeführt – allein um einem Investor und dessen Pächtern Verkaufsfläche zuzuschustern.

Das ist hohe Planungskunst – könnte man sarkastisch einwerfen! Oder man nennt es, was es ist: einen *städtebaulichen Schildbürgerstreich* – verlangt vom Investor, vollzogen von Politik und Verwaltung. Und die dann prekäre Situation in der Fußgängerzone könnte sich sogar noch verschärfen: Bis 2035 soll sich Münchens Einwohnerzahl um weitere 300.000 Personen erhöhen, ohne die Zuzüge ins Umland.

Sollte die 2. Stammstrecke bis dahin eröffnet sein, die mit ihrem Innenstadt-Solitär-Bahnhof „Marienhof“ den Entwicklungsdruck auf die Münchner Altstadt weiter erheblich verschärfen wird, statt sie zu entlasten, dürfte sich der Passanten- und Kundenstrom in die Fußgängerzone aus Richtung Marienplatz signifikant erhöhen. Durch die Schließung des Kopfbaus wird an ihm nun vollständig der Strom der Passanten vorbeigeleitet. In deren Sichtfeld geraten dann als erstes die Geschäfte auf der Südseite der Fußgängerzo-

ne. Die Geschäfte in der Alten Akademie liegen aufgrund der Wegführung um den Kopfbau herum dann zwangsläufig im Windschatten ihrer Wahrnehmung und Aufmerksamkeit – sofern Besucher und Kunden nicht schon auf Höhe des Richard-Strauss-Brunnens kehrt machen, um die Flaschenhals-Passage zu meiden. Das dürfte die Pächter in der Alten Akademie nicht erfreuen, aber der Investor hat es so gewollt – und die Münchner Planungspolitik vollzogen.

Dieser städtebauliche Schildbürgerstreich, die Münchner Fußgängerzone in der Altstadt an einer ihrer empfindlichsten und sensibelsten Stelle künstlich und absichtsvoll einzuschnüren, dürfte von der Vorausschau und Weitsicht Münchner Planungspolitik im 21. Jahrhundert weit über Fachkreise und die Grenzen Münchens hinaus künden ... – München erlangte, nicht zuletzt in Folge der Auseinandersetzung mit Bürgerinnen und Bürgern in den 1960er und 70er Jahren um die richtigen Wege in der Stadtplanung, den Ruf als Vorreiter kluger und vorausschauender Planungspolitik. Es braucht nicht viel, einen solchen Ruf gründlich zu verspielen.

Noch ist es aber nicht so weit: Noch können alle Bürgerinnen und Bürger, wo immer sie ihren Wohnsitz haben, also nicht nur in München oder der Region, Einwendungen gegen diese Planung erheben, nämlich zwischen dem 3. Juli und dem 3. August 2018 in schriftlicher Form beim Münchner Planungsreferat (s. Aufruf zur Beteiligung S. 3 und Muster-Einwendungsschreiben S. 10).

*Dr. Detlev Sträter, Dipl.-Soziologe und Stadt und Regionalplaner (lic.rer.reg.), ist 1. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums.*



Abb. 4: Ehemaliger Arkadengang beim Kaufhaus Hirmer

# Nachhaltige städtische Mobilität für alle

## Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht

AUSZUG AUS DEM POSITIONSPAPIER DES DEUTSCHEN STÄDTETAGES VOM 21. JUNI 2018

### Verkehrspolitische Ziele für 2030

Die Ziele nachhaltiger Mobilität sind seit Langem bekannt, aber die Wege zu ihrer Umsetzung sind gesellschaftlich und auch politisch noch strittig. Es bedarf erheblicher Energie, auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene, eine Verkehrswende konsensfähig auszugestalten. Die Ziele müssen in Strategien, Programme und Projekte übersetzt werden. Sie lassen sich durch Sofortmaßnahmen, mittelfristige Umbauprojekte und eine langfristige und tiefgreifende Transformation des Verkehrssektors erreichen. Die besondere Herausforderung liegt darin, diesen Wandel des Verkehrs gegenüber den vergangenen Dekaden erheblich zu beschleunigen. Ein integriertes Maßnahmenbündel muss bis 2030 einen großen Teil und bis 2050 vollständig seine Wirkung entfaltet haben, wenn es einen dauerhaften Beitrag zu Lebensqualität, nachhaltigem Wirtschaften und Verkehr und zum Klima- und Umweltschutz entfaltet haben soll. Bis 2030 müssen aus Sicht des Deutschen Städtetages folgende Bausteine weitgehend umgesetzt werden:

- Es bedarf eines breiten politischen und gesellschaftlichen Konsenses für eine nachhaltige Mobilität für alle, der Wandel, Umbau und Erneuerung der Verkehrssysteme maßgeblich befördert. Der ÖPNV wird sich hierbei deutlich mehr auf individuelle Bedürfnisse einstellen, der Individualverkehr stark auf stadtverträglichen Sharing-Systemen basieren müssen.
- Der Verkehrssektor ist gehalten, seinen vereinbarten Beitrag zum Erreichen der klimapolitischen Ziele bis 2030 und 2050 zu liefern. Schadstoffemissionen und Lärmbelastungen sind deutlich zu reduzieren. Der fossile Motorisierungsgrad sollte entscheidend sinken, Fahrzeuge sind effizienter zu nutzen.
- Die Regional- und Stadtentwicklung wird darin gestärkt, das einvernehmliche Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ auch umzusetzen. Siedlungserweiterungen ohne Anschluss an umweltverträgliche Verkehrssysteme sind zu vermeiden. Die Siedlungsentwicklung zwischen Städten und Umland erfordert mehr Kooperation und maßgebliche Orientie-

rung an der Verringerung von Verkehrsleistungen. Die kommunale Bauleitplanung sollte sich auf ortsspezifisch und siedlungstypologisch angemessene Formen der Verdichtung auf Wohn- und Gewerbeflächen verständigen.

- Wegelängen für Pendler im motorisierten Individualverkehr können durch verdichtete Siedlungsentwicklung und Wohnungsangebote für alle Einkommenschichten in Verdichtungsräumen, die Mischung von Nutzungen und die Verbreitung neuer Arbeits- und Produktionsformen wieder reduziert, der Freizeitverkehr per Pkw muss durch wohnortnahe Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten deutlich verringert werden. Die Potenziale „kurzer Wege“ müssen zudem durch ein umfassendes Mobilitätsmanagement mit Anreizsystemen von öffentlichen und privaten Arbeitgebern erschlossen werden.
- Die Sanierung der Infrastruktur, nachfrageorientierte Angebote im ÖPNV, Mobilitätsstationen, Sharing-Systeme und Fahrradparkplätze müssen Beiträge leisten, die Attraktivität des „Umweltverbunds“ zu steigern. Übergreifende Tarifsysteme und die Einrichtung der hierfür erforderlichen Clearing-Stellen zwischen den Verkehrsträgern können Beiträge für eine Mobilität für alle zu angemessenen Preisen leisten.
- Die Verkehrssicherheit muss in eine neue Dimension treten – die „Vision Zero“ ohne Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr muss erreichbar ausgestaltet werden.
- Die Digitalisierung des Verkehrs im öffentlichen und individuellen Bereich muss sich auf die effizientere Auslastung, Optimierung und Verknüpfung der bestehenden Verkehrssysteme konzentrieren und neue Verkehrsmodi integrieren. Dies schließt auch die Information und Kommunikation zwischen Anbietern und Nutzenden, Systemen und Angeboten ein. Autonomes Fahren ist bevorzugt im öffentlichen Verkehr zu entwickeln.
- Der öffentliche Raum ist wieder mehr zum Aufenthalts- und Begegnungsort umzugestalten. Die Verkehrsflächen sind gerechter aufzuteilen, gemischt genutzte Flächen können helfen, Geschwindig-

keiten zu reduzieren. Der ÖPNV muss zusammen mit dem Fuß- und Radverkehr und in den ÖPNV eingebundene Sharing-Systeme das Rückgrat des städtischen Verkehrs bilden und Teile des motorisierten Individualverkehrs ablösen. Der ruhende Kfz-Verkehr in Städten ist entscheidend zu reduzieren. Hierfür müssen auch regulative Maßnahmen herangezogen werden.

- Der Wirtschaftsverkehr wird bei steigender Nachfrage umfänglich nachhaltige Logistik- und Lieferverkehrskonzepte nutzen müssen, um den öffentlichen Raum deutlich zu entlasten. Es sind ausschließlich leise, saubere und sichere Fahrzeuge einzusetzen. Innerstädtisch sollten Leichtfahrzeuge mit alternativen Antrieben und Lastenfahräder sowie fußläufige Transporthilfen eingesetzt werden. Der überaus hohe Anteil des Lkw-Verkehrs muss

international und interregional durch Verlagerung und den Ausbau des Schienenverkehrs verringert werden. Regionale Wirtschaftskreisläufe sollten gestärkt werden.

- Bund und Länder sind aufgerufen, für eine „Nachhaltige Verkehrspolitik aus einem Guss“ die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen und die Fördersystematik und Verbindung von Förderthemen zu überprüfen, um die jeweils volkswirtschaftlich sinnvollste und umweltverträglichste Variante des Verkehrsaus- und -umbaus zu befördern.

Quelle: <http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/mat/positionspapier-nachhaltige-staedtische-mobilitaet.pdf> 

## Wie der Verkehr klimaverträglich werden kann

# Doppelte Wende

CHRISTIAN HOCHFELD

---

Der Verkehr, vor allem der Straßenverkehr, steuert weltweit fast ein Viertel zum Ausstoß von klimaschädlichem Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) bei; sein Beitrag zur Erderwärmung ist im vergangenen Vierteljahrhundert überdurchschnittlich gestiegen. In Deutschland, dem vermeintlichen Vorreiter in Sachen Klimaschutz, sind die Verhältnisse nicht anders. Mehr als 20 Prozent des energiebedingten Treibhausgasausstoßes stammen auch hierzulande vom Verkehr, seine Emissionen sind seit 1990 nicht gesunken, sondern sogar etwas gestiegen.

---

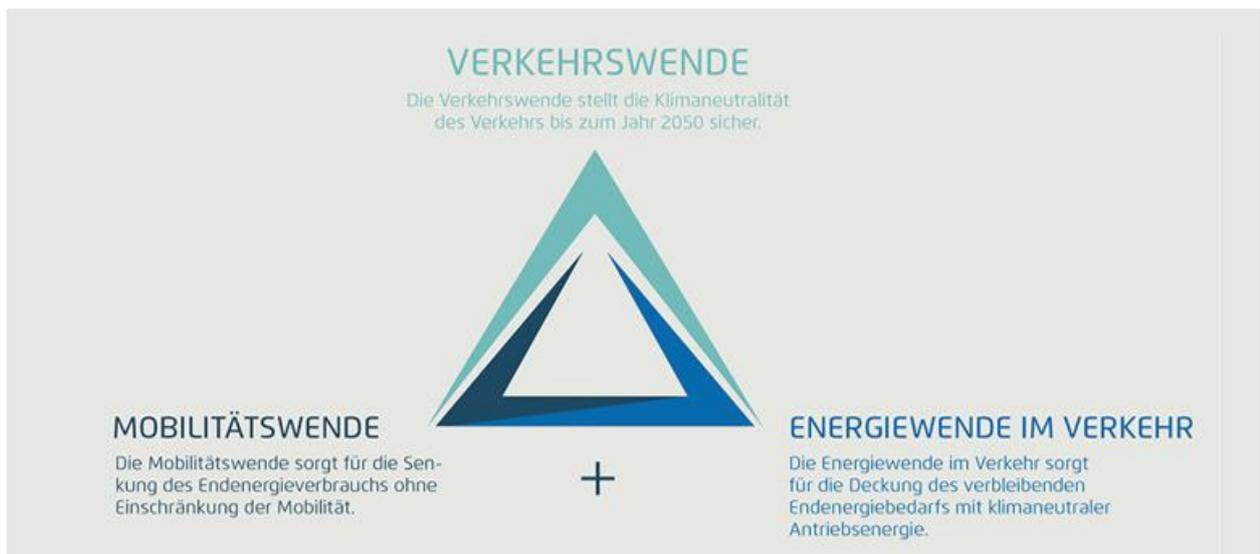
**M**it der Begrenzung des Klimawandels auf ein Niveau, das der Menschheit die übelsten Folgen der Erderwärmung erspart, ist all dies nicht vereinbar. Sollen die 2015 in Paris vereinbarten Klimaschutzziele nicht zu einer Fata Morgana werden, gehört die Verkehrswende deshalb jetzt auf die politische Tagesordnung – mit dem Ziel, den Verkehrssektor vollkommen zu dekarbonisieren, also fossile Antriebsenergie durch regenerative Energie zu ersetzen.

Energie ist ein knappes Gut. Auch der Energiegewinnung aus Sonnenstrahlung und Windkraft, aus Biomasse und Wasserkraft sind – technische – Potenzialgrenzen gesetzt. Erneuerbare Energiequellen sind zwar CO<sub>2</sub>-neutral, dennoch konfrontiert ihr massiver Ausbau Mensch und Umwelt mit unerwünschten Folgen, die bereits zu Akzeptanzproblemen führen. Diese Akzeptanzproblematik dürfte sich mit der wachsenden Zahl von Windkraftanlagen noch verschärfen. Deshalb gilt das Gebot der Sparsamkeit

auch für klimaneutrale Energien, zumal auf diese Weise die Kosten ihrer Erzeugung begrenzt werden.

Diese Erkenntnis hat Folgen für die Strategie zur Verkehrswende. Es geht dabei um mehr als um einen Wechsel der Antriebstechnologie. Es geht darum, den Energieverbrauch zu senken und den verbleibenden Energiebedarf mit klimaneutraler Energie zu decken. Damit ruht die Verkehrswende auf zwei Säulen: auf der Mobilitätswende – und auf der Energiewende im Verkehr (siehe Abb.).

Die Mobilitätswende sorgt dafür, dass der Endenergieverbrauch des Verkehrssektors sinkt, ohne die Mobilität einzuschränken. Technologische Entwicklungen wie die Digitalisierung und die Informations- und Kommunikationstechnologien machen das möglich. Mit ihrer Hilfe lässt sich nicht nur das Verkehrsangebot erweitern; verschiedene Verkehrsträger lassen sich auf diese Weise auch vernetzen. Das wiederum ermöglicht den Verkehrsteilnehmern die effiziente Gestaltung der eigenen Mobilität.



Quelle: Eigene Darstellung

Agora Verkehrswende 08.06.2018

10

Verkehrsaufwände werden verringert, wenn Wege gebündelt und auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden. So entsteht eine neue Qualität von Mobilität, die wie nebenbei auch den Erfordernissen des Klimaschutzes gerecht wird.

Voraussetzung dafür, dass Mobilität mit weniger Verkehr möglich wird, ist eine konsequente politische Rahmensetzung. Die neuen technischen Möglichkeiten verschaffen der Politik die Chance und die Freiheit, die Regulierung des Verkehrsgeschehens konsequenter als bisher am Klimaschutz auszurichten – und so dafür zu sorgen, den Energieverbrauch des nationalen Verkehrs bis 2050 um rund ein Viertel zu vermindern, zusätzlich zum ohnehin vor allem aufgrund von Effizienzsteigerungen erwarteten Rückgang. Der Energieverbrauch läge dann nur noch bei knapp der Hälfte des Wertes von 2005.

Ziel der Energiewende im Verkehr ist es sicherzustellen, dass dieser verbleibende Endenergiebedarf des Verkehrs mit klimaneutralen Antriebsenergien gedeckt wird. Das ist vor allem eine technische Herausforderung. Auch sie bedarf allerdings politischer Gestaltung. Nach bestem heute vorhandenen Wissen geht die Entwicklung in Richtung Elektrifizierung des Verkehrssektors. Das erfordert ein integriertes, auf Elektrizität basierendes Mobilitätssystem für verschiedene Verkehrsträger, die kohlenstoffarme Erzeugung von Strom, Wasserstoff und strombasierter Kraftstoffen sowie die Schaffung nachhaltiger Transportprinzipien. Insbesondere muss die Anzahl elektrisch angetriebener Straßenfahrzeuge rasch wachsen.

Angesichts noch existierender Unsicherheiten ist

es allerdings ratsam, alternative technische Optionen nicht heute schon auszuschließen. Aufgabe der staatlichen Politik ist es, zum Beispiel durch ambitionierte CO<sub>2</sub>-Standards für Fahrzeuge und Kraftstoffe oder durch Parkraummanagement, den Rahmen für ein klimaneutrales Verkehrssystem zu setzen; der technische Fortschritt allein sorgt nicht für die notwendige CO<sub>2</sub>-Minderung.

Infrastrukturinvestitionen müssen in Zukunft ebenso konsequent am Ziel der Emissionsminderung ausgerichtet sein wie die verhaltenssteuernden Signale des Staates an die Verkehrsteilnehmer. Dafür stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung: Abgaben und Umlagen sowie Auflagen und Standards, die dem Verursacherprinzip folgen – aber auch die finanzielle Förderung nach dem Gemeinlastprinzip. Wer monetäre Anreize für nicht zumutbar hält, Ordnungsrecht für tabu erklärt und gleichzeitig der Haushaltskonsolidierung Priorität einräumt, macht den Staat de facto handlungsunfähig.

Eine zentrale Rolle bei der Verkehrswende spielen Städte und Gemeinden. Im Leitbild der lebenswerten Stadt werden vom Autoverkehr dominierte Strukturen in Flächen für den Rad- und Fußverkehr oder in Aufenthalts- und Grünflächen umgewidmet. Mit einer sicheren Verkehrsinfrastruktur für Rad- und Fußwege, etwa durch durchgängige Wegenetze, lässt sich der Trend zur Fahrradnutzung stärken und der Anteil nichtmotorisierter Wege im Stadtverkehr auf mehr als 50 Prozent steigern. Elektrisch unterstützte Lastenräder und Cargo-E-Bikes eignen sich als klimaverträgliche Alternative für den städtischen

Wirtschaftsverkehr.

Wegen seines massiven Flächenbedarfs beeinträchtigt auch der ruhende Verkehr den öffentlichen Raum. Nach dem Vorbild des europäischen Auslands sollten deshalb Kommunen mehr Handlungsspielraum für eine effiziente Gestaltung des Parkraummanagements erhalten. Priorität haben Parkmöglichkeiten für Lieferanten und Anwohner. Höhere Parkgebühren, auch für Anwohnerausweise, ermöglichen die Rückgewinnung von Flächen für die Allgemeinheit.

Als eine Quer- und Längsschnittaufgabe erfordert die Verkehrswende die Abstimmung von politischen Akteuren verschiedener staatlicher Ebenen von Europa bis zu den Kommunen. Aber auch verschiedene sektorale Politikfelder müssen einander mit ihren Aktivitäten ergänzen. Eine zeitnahe politische Verständigung auf die wichtigsten strukturellen wie instrumentellen Eckpfeiler und Reformvorhaben in einem Verkehrswendekonzept 2030 wäre ein wichtiges Signal. Ein solches Konzept könnte ein politischer Leitstrahl mit dem Ziel sein, die bereits vor längerem beschlossene und im Koalitionsvertrag von Union und SPD bekräftigte Emissionsminderung für den Verkehr von 40 bis 42 Prozent bis 2030 zu erreichen.

Das gilt umso mehr, als die Verkehrswende nicht allein ein Verkehrs- und Umweltprojekt ist. Es geht mit ihr auch um den Industriestandort Deutschland, um Arbeitsplätze, um Wohlstand, um die mensch-

liche Gesundheit. Je länger mit dem Umsteuern gezögert wird, während anderswo der Umbau bereits stattfindet, desto größer wird der Rückstand und desto weniger Zeit bleibt, um den unausweichlichen Strukturwandel zu bewältigen. Ohne Verkehrswende ist der Industriestandort Deutschland gefährdet – nicht mit ihr.

Die Verkehrswende setzt internationale Kooperation voraus – nicht nur, weil der Verkehr grenzüberschreitend stattfindet: Die Digitalisierung des Verkehrssektors und strombasierte Antriebstechnologien werden auf breiter Basis erst mit einer massiven Steigerung an Importen bestimmter Rohstoffe (Lithium, Kobalt) oder von klimaneutralen, strombasierten Kraftstoffen möglich. Zur Vermeidung von Engpässen oder monopolistischen Strukturen ist internationale Kooperation insbesondere in der Phase des Markthochlaufs neuer Verkehrstechnologien dringend geboten. Sie schafft die Basis für die Errichtung von Förder- und Verarbeitungskapazitäten in den Herkunftsländern und sorgt dafür, dass Nachfragespitzen die Preise nicht exorbitant steigen lassen. Dieser Zwang zur Zusammenarbeit lässt die Verkehrswende zu einem Bestandteil der internationalen Sicherheits- und Friedenspolitik werden.

*Christian Hochfeld ist Direktor von Agora Verkehrswende*

## Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern

### Agora: 12 Thesen zur Verkehrswende

#### Präambel

*Nur mit der Verkehrswende ist die Vollendung der Energiewende möglich.*

*01 - Die Verkehrswende gelingt mit der Mobilitätswende und der Energiewende im Verkehr.*

*02 - Effizienz ist Leitprinzip der Verkehrswende.*

*03 - Die Mobilitätswende hat in den Städten bereits begonnen.*

*04 - Auch das Land wird von der Mobilitätswende profitieren.*

*05 - Autonome Fahrzeuge werden gemeinschaftlich genutzt.*

*06 - Elektromobilität ist der Schlüssel der Energiewende im Verkehr.*

*07 - Klimaneutrale Kraftstoffe ergänzen Strom aus Wind und Sonne.*

*08 - Beim Güterverkehr gilt: Schiene stärken, Straße dekarbonisieren.*

*09 - Stromversorgung und Verkehr profitieren von der Sektorenkopplung.*

*10 - Verkehrsinfrastruktur wird neu gedacht, geplant und finanziert.*

*11 - Die Verkehrswende sichert den Industriestandort Deutschland.*

*12 - Der gesellschaftliche Nutzen der Verkehrswende wird zu ihrem Treiber.*

*Der ausführliche Text der Thesen ist unter untenstehendem Quellenlink zu finden.*

*Quelle: Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern.*

*12 Thesen zur Verkehrswende, <https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/>*

# Mobilität wird flexibler, spontaner und situativer

PETER PHELEPS

---

Demografische, wirtschaftliche, technologische, verkehrs- und energiepolitische Veränderungen beeinflussen unser Mobilitätsverhalten ebenso wie unsere persönlichen Einstellungen. Wie die Menschen sich in den kommenden Jahrzehnten in Deutschland bewegen werden, ist allerdings nicht mit Bestimmtheit vorherzusagen. Eines scheint aber gewiss: Während der ländliche Raum aufgrund des Wegzugs von Teilen der Bevölkerung weiter damit zu kämpfen haben wird, die in der Regel spärlich vorhandene öffentliche Verkehrs-Infrastruktur (ÖV) aufrechtzuerhalten, stehen urbane Räume mehr und mehr vor der Herausforderung, aufgrund des starken Zuzuges ihr Flächenproblem in den Griff zu bekommen. Eine bessere intermodale Anbindung einzelner Verkehrsträger und die zunehmende Integration von neuen Mobilitätskonzepten wie etwa Car Sharing könnten hier einen wertvollen Beitrag leisten.

---

**D**ie Veränderungsgeschwindigkeit im Bereich der Mobilität und ihren Einflussumfeldern ist heute sehr groß. Das zur BMW-Group gehörende Institut für Mobilitätsforschung (ifmo) entwickelt deshalb Szenarien, welche unterschiedliche Bilder zeichnen, wie das Leben in unterschiedlichen Ländern in der Zukunft aussehen könnte – und speziell, wie die Menschen mobil sein könnten. Das im Rahmen einer 2015 veröffentlichten Studie „Zukunft der Mobilität – Szenarien für Deutschland“ entwickelte Szenario „Musterschüler“ beschreibt Deutschland als Land, in dem eine innovationsfreudige und konkurrenzfähige Wirtschaft, höhere Infrastrukturinvestitionen sowie ein ökologischeres Verhalten als Teil des Lifestyles die Mobilität bis ins Jahr 2035 nachhaltig beeinflussen werden. Die Menschen führen weiterhin ein arbeitsreiches, aber finanziell abgesichertes Leben. Im alternativen Szenario „Mut zur Lücke“ mindert eine gesättigte Zufriedenheit die Anstrengungen, adverse Rahmenbedingungen wie den demografischen Wandel auszugleichen. Rationalisierung und Funktionalisierung prägen hier das Mobilitätsgeschehen. Die nicht ganz so Fleißigen kommen mit weniger Einkommen aus und wissen ihr Mehr an Freizeit sehr zu schätzen.

Die Autoren der Studie erwarten, dass die Lebensqualität in Deutschland weiterhin hoch bleiben wird, doch die Szenarien weichen in vielerlei Hinsicht stark voneinander ab. Sie sind unter anderem durch die differierende Lebenseinstellung und die unterschiedliche Bedeutung von Kosten geprägt. Die auf nationaler Ebene entwickelten Bilder gehen klar im Wanderungssaldo, der Arbeitslosenquote und der Erwerbsquote Älterer auseinander. Diese Entwicklungen haben gemeinsam großen Einfluss auf die Ausprägung des demografischen Wandels bezüglich der mit unterschiedlichen Verkehrsträgern zurück-

gelegten Personenkilometer. Vor allem weil ältere Menschen nach Eintritt ins Rentenalter statistisch betrachtet deutlich weniger mobil sind als erwerbstätige Menschen. Insbesondere die zu erwartenden Altersstrukturverschiebungen hin zu einem höheren Anteil älterer Menschen werden mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit dazu beitragen, dass die Personenverkehrsleistung in Deutschland bis 2035 insgesamt um -1 bis -11 Prozentpunkte zurückgehen könnte. Aber: diese Aussage gilt nicht für prosperierende Ballungsräume wie München.

Die Landeshauptstadt München geht in ihrer 2015 veröffentlichten Bevölkerungsprognose von einem Wachstum von 1,52 Mio. auf 1,77 Mio. Menschen zwischen 2014 und 2035 aus. Die Altersstruktur wird im Gegensatz zur nationalen Entwicklung relativ stabil bleiben. Das ifmo geht daher laut internen Berechnungen für München bis 2035 von einem Anstieg der gesamten Personenverkehrsleistung im Bereich 15 bis 22 Prozent aus. Der öffentlichen Verkehr, der Fahrradverkehr und die Fortbewegung zu Fuß werden dabei Anteile am Modal Split gewinnen, so wie in vielen anderen Metropolen weltweit.

Trotz vermehrter Diskussionen zu Pkw-Fahrverboten ist jedoch insgesamt davon auszugehen, dass das Auto auch in Zukunft eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen spielen wird. Das Angebot an aufeinander abgestimmten Alternativen zum eigenen Pkw wird sich aber weiterentwickeln und die Bevölkerung vor allem in dichter besiedelten Räumen noch multimodaler werden. Dies wird nicht nur eine Einstellungs-, sondern häufig auch eine Kostenfrage sein. Darüber hinaus könnte sich die Einstellung zur Nutzung und zum Besitz von Pkw ebenfalls weiter wandeln. Neue Mobilitätskonzepte wie Car und Bike Sharing sowie Car Pooling werden im Angebot wachsen und an Popularität gewinnen. Der eigene

Pkw wird in Städten wie München in der Zukunft aus Lifestyle-, Kosten- und praktischen Gründen stärker im täglichen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen. Diese Voraussetzungen werden dafür sorgen, dass Mobilität – inklusive der Nutzung von Pkw – anders konsumiert werden wird als heute: flexibler, spontaner und situativer. Im Gegensatz dazu wird es aller Wahrscheinlichkeit nach in wirtschaftlich schwächeren ländlichen Regionen wohl in Zukunft noch schwieriger, ohne Pkw mobil zu sein.

Der Pkw hat und wird auch über 2035 hinaus seine Rolle als besonders individuelles, in manchen Situationen kaum verzichtbares und Privatsphäre bietendes Verkehrsmittel behalten. Durch die verschiedenen Schritte des automatisierten Fahrens hin zum autonomen Fahren könnte der motorisierte Individualverkehr sogar längerfristig wieder an Bedeutung gewinnen. Die Vorteile, die sich durch die Handlungsfreiheit für den Fahrer, eine geringere Umwelt- und Stressbelastung, rückläufige Unfallzahlen sowie einen kontinuierlich fließenden Verkehr ergeben, werden genutzt werden. Vor allem Car Sharing und Pooling Systeme werden durch autonome Fahrzeuge im Angebot wachsen und preislich deutlich attraktiver werden. Je mehr Menschen in Ballungsräumen aufgrund eines besseren Angebotes an Verkehrsalternativen auf den Besitz eines eigenen Pkw verzichten können, desto größer wird die Chance, dass

beispielsweise durch Umwidmung von Parkraum das vielerorts bestehende Flächenproblem entschärft werden könnte. Der Weg von autogerechten hin zu menschengerechteren Städten wird aber definitiv herausfordernd bleiben. Ein Schlüssel zum Erfolg wird sicherlich darin liegen, dass einzelne Player wie die Politik, Stadtverwaltungen, die Automobilindustrie, öffentliche Verkehrsbetriebe und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen gemeinsam noch stärker an einem Strang ziehen, um die Verkehrssysteme in unserem Land fit für die Zukunft zu machen. Daran wird fleißig gearbeitet.

*Dr.-Ing. Peter Phleps ist Zukunftsforscher am BMW Group Institut für Mobilitätsforschung (ifmo). Er beschäftigt sich mit zukünftigen Mobilitätsentwicklungen, wobei Auto-Mobilität nur eine Facette von vielen ist. Behandelt werden sozialwissenschaftliche, gesellschaftspolitische, ökonomische und ökologische, aber auch kulturwissenschaftliche Fragestellungen im Zusammenhang mit den wesentlichen Herausforderungen für die Mobilität der Zukunft.*

#### Zum Weiterlesen:

Institut für Mobilitätsforschung (2015): „Zukunft der Mobilität – Szenarien für Deutschland in 2035“. Download unter [www.ifmo.de](http://www.ifmo.de) 

## Stammtisch „Mobilität und Verkehrswende“ MünchnerInnen bewegen gemeinsam

SEBASTIAN HENKES

Die Landeshauptstadt München hält seit einigen Jahren an einigen unrühmlichen Rekorden fest: Sie ist die deutsche Stauhauptstadt. Und die Stadt mit dem geringsten Freiraum. Um nur zwei Beispiele zu nennen. 2018 kam ein weiterer Negativrekord hinzu: München löst Stuttgart als deutsche Stadt mit den schlechtesten Luftwerten ab. Das alles hat einen gemeinsamen Hintergrund: Die hohe Flächeninanspruchnahme des ruhenden und – meist sehr stockend – fließenden motorisierten Individualverkehrs. Dieser sorgt für übermäßige Luftverschmutzung, Lärmbelastung sowie Unfallgefahren – und doch wird dem Straßenraum in München enorm viel Platz eingeräumt. Gerade diese ungleiche und ungerechte Platzverteilung stellt eine der Ursachen dar, warum in München der Ausbau des Umweltverbundes, also des Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), nur in Babyschritten vorangeht. Dabei fehlen nicht die Lösungen. Städte wie Kopenhagen, Amsterdam, aber auch Madrid und New York zeigen, wie man Verkehr anders organisieren und die Mobilität der BürgerInnen gewährleisten kann.

In München fehlt jedoch aus Sicht vieler BürgerInnen der politische Wille und Mut, Lösungen zur Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes

und eines flächeneffizienten sowie sozial gerechten Verkehrs umzusetzen. Die unzureichenden Maßnahmen gehen zu Lasten der MünchnerInnen – und diese



Abb. 1: Vor allem Kinder sind von den schlechten Luftwerten in München betroffen. Green City e.V. fordert eine stärkere Förderung des Umweltverbundes.

möchten nicht länger tatenlos zusehen. Das von der Umweltorganisation Green City e.V. 2017 gestartete Bürgerbegehren für saubere Luft konnte in kürzester Zeit die erforderliche Zahl an Unterschriften gewinnen. Das zeigt: Mobilität ist ein Thema, das alle BürgerInnen täglich betrifft – und diese Erfahrungen sollten in der Verkehrsplanung der Landeshauptstadt eine Rolle spielen.

### So können sich MünchnerInnen engagieren

Hier setzt Green City e.V. mit dem Stammtisch „Mobilität und Verkehrswende“ an. Ziel ist es, interessierten und engagierten MünchnerInnen eine Plattform zu bieten, auf der sie eigene Ideen für eine zukunftsfähige Mobilität einbringen, sich austauschen und vernetzen können, um so die Verkehrswende in München voranzubringen. Der Stammtisch findet jeden zweiten Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr in den Räumlichkeiten von Green City e.V. in der Lindwurmstraße 88, 2. Aufgang, 5. Stock statt. Rund 30 BürgerInnen nehmen regelmäßig teil, und weitere 250 informieren sich über den Verteiler. Tim Bayerlein, der seit Beginn regelmäßig am Stammtisch Mobilität und Verkehrswende teilnimmt, ist an vielen Facetten der Mobilität in München interessiert: „Persönlich liegt mir vor allem das Thema der zukunftsgerichteten, urbanen Mobilität am Herzen. Ich bin der Überzeugung, dass die Mobilitätsplanung von der Angebotsseite her gedacht werden sollte. Eine intelligente Planung künftiger ÖPNV-Projekte, Taktverdichtung bei bestehenden Linien, zusätzliche und qualitativ hochwertige Radwege oder ein 365-Euro-Ticket wie in Wien könnten mehr Menschen zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr bewegen.“ Diese Vielfalt zeigt sich in

verschiedenen Arbeitsgruppen, die sich im Verlauf des Stammtisches gebildet haben. Nach einer gemeinsamen Runde arbeiten die Gruppen an ihren jeweiligen Themen.

Ein erstes Ergebnis des Stammtisches ist das Radl-Vorrangnetz. Dieses fasst Straßen und (Rad)-Wege zusammen, auf denen man weitestgehend abseits vielbefahrener Strecken sicher und gemütlich durch München radeln kann. Hierfür wurden zwölf geeignete Routen ausgewählt und den Strecken prägnante Namen wie RadlRing-Altstadt,

Panoramaweg oder Ammerseeradweg gegeben. Das Netz kann unter [www.munichways.com](http://www.munichways.com) eingesehen werden. Derzeit planen die Akteure des Stammtisches, das Netz bekannter zu machen. Des Weiteren sollen bestehende Lücken geschlossen und die Radwege verbessert werden. Hierzu stehen sie im Austausch mit den verschiedenen Referaten der Stadt München sowie diversen Bezirksausschüssen. Um den Münchner Stadtrat an die katastrophale Situation der Luftverschmutzung in München zu erinnern, demonstrierten die Aktiven des Stammtisches zusammen mit dem Bündnis für saubere Luft Anfang des Jahres in der Steinsdorfstraße vor der St.-Lukas-Kirche. Unter dem Motto „Letzte Hoffnung Verkehrswende“ forderten sie den Stadtrat auf, sein Versprechen, eine Verkehrswende bis 2025 zu verwirklichen, auch einzuhalten. Hierbei verpflichteten sich die regierenden Parteien zu einer Halbierung des fossil angetriebenen Autoverkehrs in München. Aktuell messen die Aktiven des Stammtisches in Zusammenarbeit mit der Deutschen Umwelthilfe an 20 Stellen in München die Belastung mit Stickstoffdioxid, vor allem vor Schulen und Kindergärten. Kinder sind von Luftschadstoffen doppelt betroffen, da die noch nicht ausgewachsenen Lungen in einer sensiblen Zeit geschädigt werden. Zudem sitzen ihre Nasen näher an der Quelle, dem Auspuff der Kraftfahrzeuge.

Die Arbeitsgruppe ‚Verkehrsberuhigte Innenstadt‘ treibt die Vision einer autoreduzierten Begegnungszone im Herzen Münchens an, in der die zu Fuß Gehenden Vortritt haben. Radfahrer und Autofahrer dürfen zwar den Bereich befahren, müssen aber Rücksicht auf Fußgänger nehmen. Derzeit unterstützen die Aktiven des Stammtisches die Initiative

„Gärtnerplatz Fußgängerzone“. Zu Fuß Gehende und Radelnde sollen mehr Platz bekommen; Grünflächen und Raum zum Aufhalten und Begegnen sollen geschaffen werden. Für weniger Verkehr und damit mehr Raum auf den Straßen können Modelle wie nicht stationsgebundenes CarSharing, selbstfahrende Autos und das Konzept der Smart Cities sorgen. Mit diesen Ansätzen drängen Firmen derzeit mit Geschäftsmodellen in die Stadt und den öffentlichen Raum. Von vielen werden diese Technologien als Lösungen aller Verkehrs- und Platzprobleme propagiert. Die Aktiven des Stammtisches setzen sich in einer Arbeitsgruppe gezielt mit diesen Zukunftsbildern auseinander und ordnen diese in den Rahmen einer lebenswerten Stadt mit dem Fokus auf die menschlichen Bedürfnisse ein.

Andreas Schuster, Leiter des Organisationsbüros für nachhaltige Mobilität und Mitinitiator des Stammtisches „Mobilität und Verkehrswende“, ist von dem Erfolg der Treffen und der Arbeit der Gruppen begeistert: „Das zivilgesellschaftliche Engage-



Abb. 2: Die Aktiven des Stammtisches für Mobilität und Verkehrswende fordern vom Stadtrat Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe.

FOTO: © SEBASTIAN HENKES

ment ist atemberaubend. Neben den Ergebnissen aus den Arbeitsgruppen hat sich der Stammtisch auch als Netzwerkplattform für Engagierte und Interessierte im Bereich Mobilität und Verkehr entwickelt. Ich bin überzeugt, dass wir mit dem Stammtisch einen wichtigen Beitrag zur dringend benötigten Verkehrswende in München leisten.“

*Sebastian Henkes ist Volontär in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Münchner Umweltorganisation Green City e.V.*

## Mobilitätswende nur mit Inklusion!

### Anmerkungen eines Gehbehinderten

GEORG KRONAWITTER

Die Mobilitätswende soll ja Ressourcen besser schonen, mit dem knappen städtischen Platz besser haushalten und eher das „Teilen“ als das „Besitzen“ fördern. Die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse von Personen mit Behinderungen spielen dabei zumindest in der primären Wahrnehmung keine Rolle. Diese sollen hier schlaglichtartig in Erinnerung gebracht werden. Dabei wird klar werden, dass die meisten Bedürfnisse schon hier und jetzt erfüllt werden könnten, es hierfür gar keiner Wende bedürfte. Andererseits könnte der damit verbundene frische Wind auch hier hilfreich sein.

**K**lar, wenn man etwas älter ist, hat man schon etliche Wenden erlebt. „Die Wende“ 1989, die Energiewende nach Fukushima (2010) und jetzt die Verkehrswende, pardon: die Mobilitätswende. Wenn Sie diese STANDPUNKTE-Ausgabe bis hierher gelesen haben, werden Sie sicher ein facettenreiches Bild von ihr gewonnen haben.

Ich stelle mir bei „Mobilitätswende“ eine Art Wunschzettel vor, auf dem steht: Mobilität als Grundbedürfnis des Menschen anerkennen – und zwar über das gesamte Leben. Verschiedene Mobilitätsangebote machen. Unnötigen Verkehr möglichst vermeiden (Verkehrsvermeidung, Verkehrsverringern). Mobilitätsbedürfnisse möglichst ressourcen-

schonend erfüllen. Verkehrsoffer vermeiden („Vision Zero“), Luft reinhalten, Verbrennungstechnologie runterfahren. Schnell kommt man dann dazu, dass es gerade im städtischen Umfeld schon aus Platzgründen besser sein könnte, Verkehrsmittel zu teilen statt zu besitzen („sharing“) und Mobilität als zu nutzende Dienstleistung zu verstehen: „Mobility as a Service“ (MaaS).

Bis hierhin bewege ich mich im Mainstream der Verkehrswende, durchaus überzeugt, dass vieles so kommen wird.

### Wie passen die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen zur schönen neuen Mobilitätswelt?

Man kann aber nicht behaupten, dass die gängige Vorstellung von Mobilitätswende explizit Rücksicht nimmt auf spezifische Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen. Genau diese Lücke möchte ich etwas füllen – im vollen Bewusstsein, keine abschließende Darstellung liefern zu können und auch nicht jedem Typus an Behinderung gerecht zu werden.

Am einfachsten geschieht das noch bei den Personen mit Gehbehinderungen. Sie tun sich schwer, längere Strecken zu laufen, auch Treppen stellen eine Erschwernis dar. Vermutlich war schon jeder Leser wenigstens zeitweise gehbehindert. Hierzu reicht es, sich den Knöchel verstaucht oder den kleinen Zeh unbewusst, aber kräftig an einem Tischbein angehaut zu haben. Diese Unpässlichkeiten gehen bald vorüber, während Personen mit Muskelerkrankungen oder abgenutzten Gelenken Tag für Tag mit ihren Einschränkungen fertig werden müssen.

#### „Gebot der Stunde“: kurze Wege

Es bedarf wohl keiner weiteren Begründung mehr, dass dieser – große – Personenkreis buchstäblich eine „Stadt der kurzen (Fuß-)Wege“ braucht. Nun lassen sich Wege kaum verkürzen, so dass als nächster Lösungsansatz der Einsatz von Mobilitätshilfsmitteln zum Tragen kommt.

Und da wird das eigene Auto für viele Menschen mit Gehbehinderungen das am besten geeignete Hilfsmittel bleiben – hier beißt die Maus keinen Faden ab. Es steht in der per Lift erreichbaren Tiefgarage und bringt einen ganz nah ans Ziel – und das zu quasi jeder Tages- und Nacht-

zeit. Bei allen Bestrebungen für eine auto-ärmere Innenstadt und Ausdehnung auto-freier Zonen darf das Kind nicht mit dem Bade ausgeschüttet werden. Wenn man den Inklusionsgedanken ernst nimmt, bedarf es hier flankierender Erleichterungen für Kfz-Nutzer mit einem entsprechenden Ausweis (Parkausweis Bund, BY Parkausweis), der nur hochgradig mobilitätseingeschränkten Personen zugänglich ist.

#### Inklusive Taxis

Das Taxi ist an sich ein Zwitter zwischen motorisiertem Individual-Verkehr (MIV) und Öffentlichem Verkehr (ÖV). Viele Personen mit Behinderungen sind häufig auf das Taxi angewiesen. Allerdings können Elektrorollstuhl-Fahrer ein konventionelles Taxi nicht oder kaum nutzen. Hier setzt das Konzept der Inklusiven Taxis an, die vom Fahrzeugtypus und der Ausstattung her auch Elektrorollstühle befördern können. Die Krux ist, dass derartige Fahrzeuge in der Anschaffung teurer sind als Standardtaxi. Zwischen der Stadt München und dem Bezirk Oberbayern wird derzeit intensiv geklärt, wer diese Mehrkosten trägt und wie die Abwicklung funktionieren soll. Hier liegt – jeder ahnt es – dann der Teufel im Detail.

#### Kurze Wege im ÖV

Die Öffentlichen Verkehrsmittel sind für die Mehrzahl der Personen mit Behinderungen in München das wichtigste Fortbewegungsmittel. Wie im Artikel über den neuen Nahverkehrsplan (NVP) in dieser STANDPUNKTE-Ausgabe (S. 26) dargestellt, gibt es dort genügend „Baustellen“ unterschiedlichster Art, um den ÖV in München wirklich barrierefrei zu gestalten; einer Mobilitätswende sollte es hierzu eigentlich nicht bedürfen. Andersrum wird eher ein Schuh daraus: eine Mobilitätswende, die nur die Jungen und Fitten im Fokus hat, verdient diesen Namen nicht.

Halt – ein Thema aus der NVP-Diskussion ist Mo-



Abb. 1: Hoffnungsträger MVG-IsarTiger

FOTO: © GEORG KRONAWITTER

bilitätswenden-nah: es geht um das dem MVG-Isar-Tiger zugrunde liegende Bedienkonzept mit flexiblen Kleinbussen (Abb. 1). Es ist grundsätzlich geeignet, den MVG-Kunden buchstäblich stark entgegen zu kommen, also den Weg zur „Haltestelle“ drastisch zu verkürzen. Bekanntlich ist das für Gehbehinderte oft ein KO-Kriterium. Wie auf dem Vortrag der Berliner Firma door2door, die die „Software“ für den IsarTiger liefert, in München zu hören war, gibt es in den einschlägigen Regelwerken (Personenbeförderungsgesetz u.a.) immer noch viel zu starre Vorschriften in puncto „Haltestellen“. Dadurch wird mehr Kundenfreundlichkeit wenn nicht verhindert, dann doch erheblich erschwert (<https://www.door2door.io/de/case-study-dvg.html> )

### **Leih-Mobilität – aber für alle**

Car-sharing und Bike-sharing sind auch in München fest etabliert. Aber erst mit dem MVG-eTrike öffnet sich das kommunale Leihradsystem MVG-Rad den Bedürfnissen von Personen mit Behinderungen (<https://www.mvg.de/ueber/presse-print/pressemeldungen/2018/januar/2018-01-24-e-trike.html> )

Natürlich verhilft auch ein Dreirad nicht Allen zu einer zusätzlichen Mobilität, aber der großen Gruppe der gehbehinderten Personen bietet es so etwas wie Inklusion. Hierzu gehören zunehmend ältere Münchnerinnen und Münchner, die aus Angst vor Sturzverletzungen kein konventionelles Zweirad mehr nutzen (wollen).

Wer etwas für mobilitätseingeschränkte Personen tun will, sollte also einen Breitbandblick haben. Konkret heißt das für München, dass neben dem MVG-eTrike auch Leih-Elektro-Mobile (eScooter) ihre Berechtigung haben. Warum? Einerseits sind diese Gefährte – im Gegensatz zu Fahrrädern – fußgängerzone- und gehwegtauglich, wenn ihre Maximalgeschwindigkeit 6 km/h beträgt. Zum anderen sind sie leichter zu beherrschen, nicht zuletzt weil sie keine Beinarbeit verlangen. Elektro-Mobile verleihen auch Personen jenseits der Achtzig ein hohes Maß an selbstbestimmter, individueller Mobilität.

Münchens Partnerstadt Edinburgh hat dies schon lange erkannt und bietet in seinem weitläufigen

Botanischen Garten (Royal Garden) im Besucherzentrum einige Leihmobile an (Abb. 2). Münchner Stadträte von CSU und SPD haben dieses Vorbild aufgegriffen (Antrag 14-20 / A02996 <https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/4428453> )

Möglicherweise gibt es schon bald ein ähnliches Angebot an der U-Bahn-Station Olympiazentrum, was das wunderschöne Olympiapark-Gelände endlich für mobilitätseingeschränkte Menschen zugänglicher macht.

Leih-Elektromobile sind auch deswegen angesagt, weil die Mitnahme eigener Elektro-Mobile in MVG-Bussen immer noch stark eingeschränkt ist.

### **Eine Mobilitätswende in den Köpfen**

Die Nutzung von Leihdreirädern und Leih-Elektromobilen kann nur ein Erfolg werden, wenn sich das Zielpublikum nicht scheut, derartige Mobilitätshilfen zu nutzen. Häufig besteht nämlich die Scheu, durch die Nutzung eines Erwachsenendreirades oder eines



Abb. 2: Leih-Scooter gefällt? Edinburgh macht's vor

Elektro-Mobils als behindert „abgestempelt“ zu werden. In der Folge verzichtet man lieber auf dieses sinnvolle Hilfsmittel. Hier muss also auch eine Wende in den Köpfen der Nutznießer stattfinden. Es gibt viel zu tun.

*Dr. Georg Kronawitter ist Elektroingenieur, war Stadtrat von 2008 bis 2014 und ist Mitglied im Münchner Forum.*

# Pendeln im Großraum München

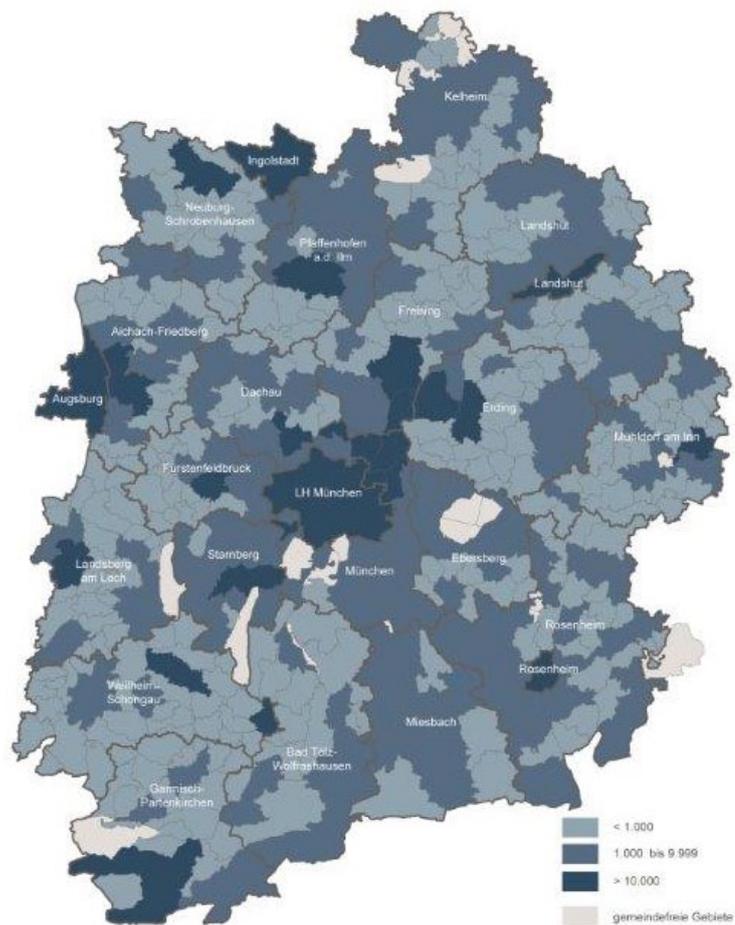
SABINE BAUDISCH UND DANIEL GROMOTKA

Der Verkehr beschäftigt die Gemüter – privat, weil man im Stau steht oder die Bahn mal wieder Verspätung hat, und beruflich, weil nahezu täglich neue Nachrichten über die Verkehrslage die Medienagenda bestimmen. Um den Überblick zu behalten, hat der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) das Pendeln im Großraum München – für die Untersuchung ein Umgriff von Kelheim bis Garmisch-Partenkirchen und von Augsburg bis Mühldorf – anhand wichtiger Kennzahlen analysiert und eine Broschüre zum Thema publiziert.

**A**ls „Pendeln“ bezeichnet man die Tätigkeit der Raumüberwindung vom Wohnort zum Arbeitsort in einer anderen Gemeinde. Aus Sicht des Wohnortes spricht man von „Auspendeln“, aus Sicht des Arbeitsortes von „Einpendeln“. Pendeln innerhalb einer Gebietskörperschaft wird als „Binnenpendeln“ definiert.

Wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsbeziehungen in der Region hat die Verteilung der Wohn- und Arbeitsorte. Im Großraum München waren 2016 rund 2,14 Mio. Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Das sind 444.000 (+ 26,2 %) mehr seit 2006. Zum Vergleich: im selben Raum leben 4,85 Mio. Menschen (+ 8,2 % seit 2006), davon etwa 1,5 Mio. (+ 13,4 % seit 2006) in der Landeshauptstadt München.

Außerhalb der Stadt München befinden sich Arbeitsplatzschwerpunkte in Augsburg (ca. 140.000) und Ingolstadt (rund 103.000). Mehr als 30.000 Arbeitsplätze gibt es in Rosenheim, Landshut und Freising. Wirtschaftszentren bilden, neben diesen Städten, auch Kommunen entlang der Autobahnen, die mit höheren Industriedichten aufwarten. Beispiele hierfür sind Bergkirchen im Landkreis Dachau (A8), auch Weßling mit dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen und Denklingen entlang der B17 mit Anschluss an die A96 sowie das Automotive Cluster in Ingolstadt und seinem Umland. Auch die Kommunen entlang der Achse LH München-Flughafen MUC bilden einen bandartigen Raumzusammenhang mit vielen Arbeitsplätzen. Die Anbindung an S-Bahn und Autobahn sowie Flughafennähe ist ein entscheidender Standortfaktor. Dort gibt es Gemeinden, die mehr Arbeitsplätze als Einwohner haben, z. B. Unterföhring: 11.240 Einwohner und 22.476 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze.



GRAFIK © BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK UND BERECHNUNGEN PV

## Mehr Menschen pendeln, aber nicht zwangsläufig weiter

Das Pendleraufkommen – also die Zahl der werktäglichen Ein- und Auspendler – steigt an. Den größten Zuwachs seit 2006 verzeichnet die Stadt München (+ 120.000) gefolgt von Ingolstadt (+ 25.830) und Augsburg (+ 24.645).

Der Anteil der Einpendler an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einer Gemeinde kann beträchtlich sein. Spitzenwerte von mindestens 95 Prozent werden in den Gemeinden entlang der Flughafenachse Unterföhring, Oberding und Aschheim erreicht, in der Landeshauptstadt München sind etwa

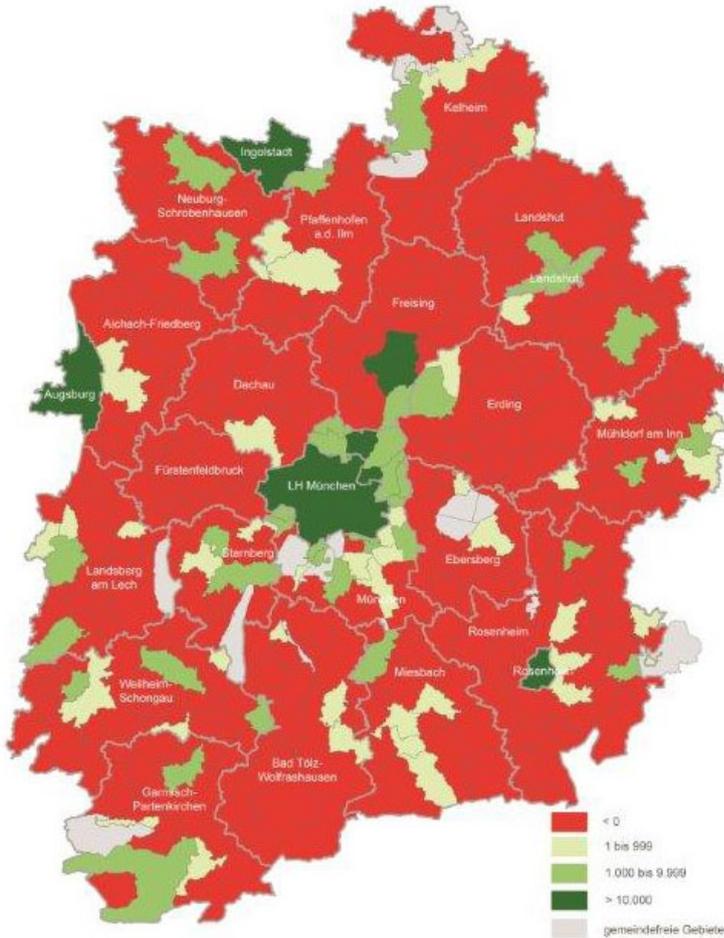


Abb. 2: Pendlersaldo 2016

45 Prozent aller Arbeitsplätze von Beschäftigten besetzt, die nicht in der Stadt wohnen.

Der Pendlersaldo zeigt an, ob eine Gemeinde mehr Aus- oder Einpendler hat. Positive Pendlersalden finden sich vor allem in der Stadt und dem Landkreis München, der Flughafenachse sowie den Oberzentren bzw. Kreisstädten des Großraums, dazu kommen einige Gemeinden, wie z. B. Holzkirchen, die ebenfalls starke Unternehmensstandorte mit hervorragender Verkehrsanbindung sind.

Der durchschnittliche einfache Arbeitsweg, den ein Pendler werktäglich zurücklegt, liegt im Großraum München zwischen zehn und 34 Kilometern. Die mögliche Erwartung, dass die Pendeldistanzen in den vergangenen zehn Jahren stark zugenommen haben, hat unsere Auswertung nicht bestätigt. In 227 Kommunen der untersuchten 481 Städte und Gemeinden ist die durchschnittliche Pendeldistanz zurückgegangen, in 254 jedoch tatsächlich gestiegen.

Wer werktäglich mehr als 50 Kilometer einfach auf dem Weg zur Arbeit zurück-

legt, wird als Fernpendler gezählt. Im südlichen Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm sowie um Landsberg am Lech und Mühldorf am Inn gibt es Kommunen, aus denen mehr als 30 Prozent der Beschäftigten werktäglich einen Weg von über 50 Kilometern zum Arbeitsplatz zurücklegen. Den Spitzenwert erreicht mit einem Anteil von 40,9 Prozent Fernpendlern die Gemeinde Hilgertshausen-Tandern im nördlichen Landkreis Dachau.

Obwohl Pendeln nur eines von mehreren Motiven ist, mobil zu sein, hat es auch dazu beigetragen, dass die Verkehrsnetze der Region stetig intensiver genutzt werden. In den Jahren von 2006 bis 2016 hat beispielsweise im MVV-Verbundsraum sowohl die Anzahl der Fahrten auf ca. 710 Mio. als auch die Personenkilometer auf etwa 7,2 Mrd. jeweils um gut 20 Prozent zugenommen. Allerdings hat es nicht auf allen Strecken zu einem höheren Verkehrsaufkommen geführt, wie das Diagramm (Abb. 4) zeigt, welches die durchschnittlich an einem Tag gezählten

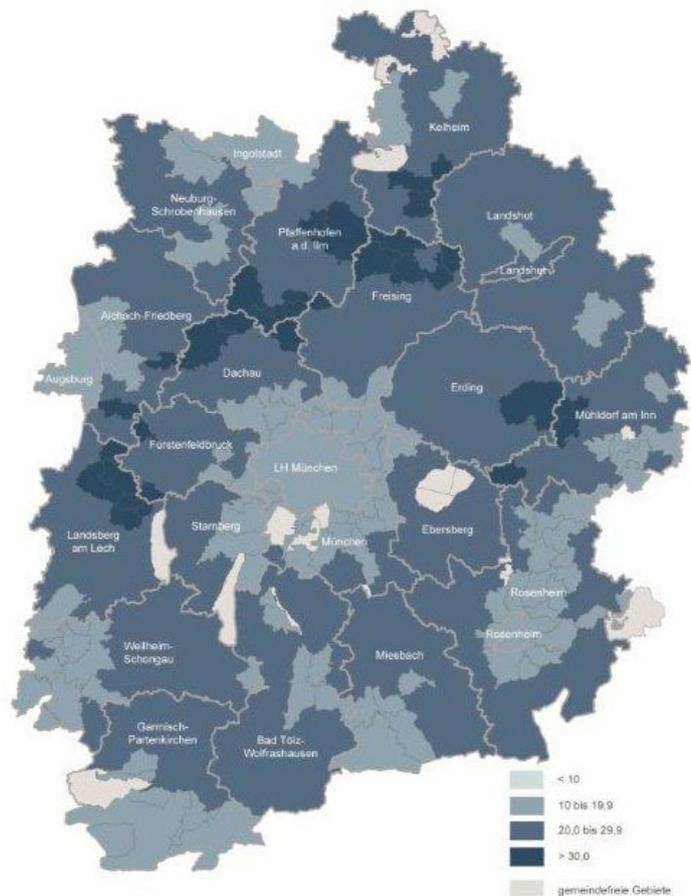


Abb. 3: Pendeldistanzen in km 2016

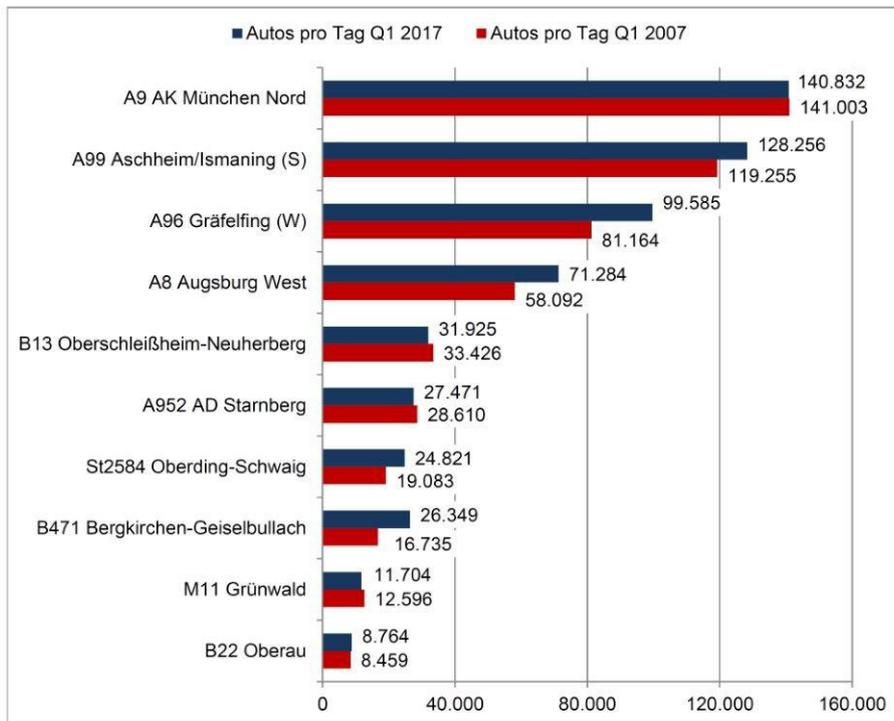


Abb. 4: Ausgewählte Messergebnisse der Autobahndirektion Südbayern.

Autos an verschiedenen Zählstellen ausgewählter Straßen im Großraum darstellt.

Was können Kommunen zur besseren Steuerung des Pendelns tun?

*Fragestellungen der regionalen Entwicklung und berät die PV-Mitglieder zu Wirtschaft und Gewerbe.*

Der viel beschworene Ausbau der Infrastruktur – im ÖPNV, der Straßen, aber auch der Fahrradwege – und die bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel sind die wichtigsten Maßnahmen, die Kommunen, Freistaat und Bund in den kommenden Jahren angehen müssen.

*Sabine Baudisch ist Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) und erstellt u.a. die PV-Publikationen.*

*Daniel Gromotka ist beim Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) zuständig für Themen und*

## Neuer Nahverkehrsplan – erstmals dürfen Menschen mit Behinderungen mitgestalten

GEORG KRONAWITTER

Der neue Nahverkehrsplan für München wird erstmals unter aktiver Beteiligung von Behindertenvertretern erarbeitet. Der ehemalige Stadtrat Georg Kronawitter (CSU) ist als Mitglied des Facharbeitskreises (FAK) Mobilität an den Vorarbeiten beteiligt und zeigt in diesem Beitrag auf, welche Aspekte hier zumindest neu gewichtet werden, vor allem die vollständige Barrierefreiheit. Es ist davon auszugehen, dass jeder STANDPUNKTE-Leser (m/w) im Laufe seines Lebens sich diesem Thema wird stellen müssen – früher oder später.

**J**a, es gibt *Cooleres* als einen Nahverkehrsplan (NVP). Einerseits. Andererseits legt ein solcher für weit über ein Jahrzehnt die Maßstäbe für das ÖPNV-Angebot in der zuständigen Gebietskörperschaft fest. Und da kann man dann schon trefflich streiten, ob ein 20-Minuten-Takt und bis zu 600 Meter lange Wege zu Bus- und Tramhaltestellen in einer Großstadt zumutbar oder eine Zumutung sind. Doch davon noch später.

Der derzeit gültige NVP der Stadt München

stammt aus dem Jahre 2003. Geht man davon aus, dass der neue NVP sicher nicht vor 2019 vom Stadtrat verabschiedet werden wird, dann erahnt man, welche zwischenzeitlichen Strömungen sich dort wiederfinden müssten, damit er tendenziell bis 2030 belastbar ist. Das Gewicht erhöht sich auch dadurch, dass aufgrund der Wachstumsprognosen, aber auch wegen der Luftreinhaltung im Stadtrat ein sehr breiter Konsens pro ÖPNV vorliegt. Die Zustimmung der Stadtrats-CSU zu den beiden Tram-Tangenten ist

hier ein klares Signal.

Den offiziellen Auftakt zum NVP-Projekt hat der Stadtrat am 30. September 2015 gegeben (14-20 V 03603). Am 04. Mai 2017 fand im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München dann ein Fachforum zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt München zum Abschnitt ‚Qualitätsstandards‘ statt.

Die zugehörigen Forumsdokumente liegen m. W. derzeit nur nicht öffentlich zugänglich vor, allerdings haben Teilnehmer der NVP-Arbeitsgruppen Zugriff.

Apropos „Teilnehmer“: Erstmals sind auch in München Vertreter von Personen mit Behinderungen bei den Sitzungen der einzelnen Arbeitsgruppen beteiligt. Wie kommt das?

### Schaffung von Barrierefreiheit – Herausforderung und Chance

Die zum 1. Januar 2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) enthält (erstmalig) auch neue Regelungen zur Barrierefreiheit. Im Unterschied zu anderen Kriterien, wie zum Beispiel den Umweltstandards oder zu Umfang und Qualität des Angebotes, hat der Gesetzgeber für die Schaffung eines barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine politische Zielbestimmung im PBefG verankert: Die Aufgabenträger – in München also die Landeshauptstadt – werden verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen (NVP) die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen.

Die Federführung bei der Fortschreibung des NVPs haben die Verkehrsfachleute des Planungsreferats mit Georg Dunkel an der Spitze. In der AG „Barrierefreiheit“ sind neben dem Kreisverwaltungsreferat (KVR) und dem Baureferat auch der Münchner Verkehrs-Verbund (MVV) und die Münchner Verkehrs-Gesellschaft (MVG) vertreten. Die Belange der Menschen mit Behinderungen nehmen fünf Vertreter des Facharbeitskreises Mobilität im Behindertenbeirat (FAK Mob), darunter der Autor, und der Behindertenbeauftragte, Stadtrat Oswald Utz wahr.

Die Zusammensetzung dieser Vertretung bildet viele Formen von Behinderungen ab, etwa Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte und Blinde. Aber auch die Barrieren für Hörbehinderte und Menschen mit psychischen Belastungen fallen nicht unter den Tisch.

Wer sich hier näher informieren will, dem sei die Lektüre der 55seitigen, reich bebilderten Ergebnisbroschüre zum „1. Fachtag Mobilität für alle – Wie erreichbar ist die Innenstadt“ empfohlen, die unter <http://www.behindertenbeirat-muenchen.de/images/>

[stories/downloadarchiv/Broschueren-Flyer/Doku\\_FT\\_Mobilitaet\\_2017\\_barrierefrei.pdf](#) frei zugänglich ist.

### Ein praktisches Beispiel aus Stuttgart

Um nicht von vornherein den Finger (nur) in Münchner Wunden zu legen, kommt hier ein sehr lehrreiches reales Beispiel aus Stuttgart:

„Anna Lampert wohnt direkt an der Zahnradbahn-Route in Stuttgart-Degerloch. Wenn sie mit ihrem Kinderwagen unterwegs ist, kann sie die Bahn allerdings nicht nutzen. Weil sie dafür immer jemanden um Hilfe bitten müsste. [...] Das Problem verlagert sich in den Stoßzeiten morgens und abends: Helfende Hände gibt es da, zumindest theoretisch, genug. Doch es mangelt an Platz. „Es ist viel zu eng, ein Kinderwagen passt kaum rein“, so Lampert. [...] Der Rückweg nach Degerloch mit der Alternative zur Zahnradbahn, der Stadtbahn, erweist sich allerdings als nicht minder kompliziert. 18 Minuten dauert die Fahrt laut VVS-App: zunächst vom Marienplatz zum Charlottenplatz, von dort aus weiter mit der U12 nach Degerloch. [...] Doch auch diese Annahme erweist sich als Fehlschluss und die Verbindung über den Charlottenplatz als Irrweg, der kaum Orientierung bietet. Sage und schreibe drei schlecht ausgeschilderte Aufzüge, die kaum Platz für zwei Kinderwagen bieten, müssen Bewegungseingeschränkte benutzen, um von Gleis 2 auf Gleis 3 zu gelangen. Als wäre es nicht umständlich genug, ist der dritte Aufzug, der zum Zielgleis führen sollte, defekt. Damit ist der Charlottenplatz Endstation für Rollstuhlfahrer auf ihrem Weg nach Degerloch.“

Besser kann man die alltäglichen Probleme mit einem auch so barrierefreien ÖPNV – auch in München – nicht veranschaulichen.

(<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.barrieren-in-der-zahnradbahn-kein-einstieg-ohne-fremde-hilfe.99c210e0-cc34-4469-ae8e-967fdc4c9b1b.html>)

### Ganzheitlichkeit ist angesagt

Erfreulicherweise konnte in den bisherigen Sitzungen der NVP-AG *Barrierefreiheit* Übereinkunft erzielt werden, dass sich die LHM gerne in die Pflicht nehmen lässt, Barrierefreiheit in einem umfassenden Sinne anzustreben, und dabei die Erfahrungen der betroffenen Personengruppen ernst nimmt. Wohl wissend, dass Barrierefreiheit ja nicht nur „den Behinderten“ nützt, sondern auch Reisenden mit Gepäck und/oder Kinderwagen oder Menschen mit temporären Einschränkungen wegen z. B. Sportverletzungen. Sie alle sind ungemein dankbar, wenn sämtliche Rolltreppen und Aufzüge bei U- und S-Bahn verlässlich funktionieren und der Busfahrer auf sie wartet, bevor er wegfährt. Das Thema Barrierefreiheit wird in den drei Hauptfeldern Infrastruktur, Fahrzeuge und Fahrgast-Information behandelt.

## Friede, Freude, Eierkuchen?

So erfreulich die Übereinstimmung in der allgemeinen Zielsetzung ist, so mühevoll ist einer so komplexen ÖV-Stadt die tatsächliche Umsetzung der Barrierefreiheit, vor allem, wenn dies auch Geld und Personalressourcen kostet. Folgende Beispiele zeigen dies anschaulich:

**Barrieren bei der Tram:** Wie die MVG in einer mustergültigen Bestandsaufnahme dargelegt hat, weisen 67 von 222 Tramhaltestellen eine erschwerte Zugänglichkeit auf. *Rollatornutzer* (m/w) müssen oft eine Barriere von 30 cm überwinden. Dies gilt vor allem für Haltestellen im Innenstadtbereich, bei denen die Tram keinen eigenen Gleiskörper hat.

**Barrieren bei den U-Bahnen:** Hier stellt sich heraus, dass keine einzige U-Bahnstation für **Blinde** mit einem durchgehenden Blindenleitsystem vom Gehweg bis zur U-Bahn-Türe ausgestattet ist. Die vorhandene Ausprägung der Bodenmarkierung entlang den Bahnsteigkanten ist nicht normgerecht. Diese Mängel haben zu tödlichen Stürzen blinder Fahrgäste ins Gleisbett geführt und müssen daher dringend beseitigt werden.

Für *Rollstuhlfahrer* ist vor allem der Horizontalspalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante ein Problem, der deutlich über den zulässigen 5 cm liegt. Ihn zu verringern verstößt aber wieder gegen technische Sicherheitsvorschriften der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab).

Wie im Stuttgarter Beispiel ist auch in München die Überfüllung der U-Bahnen während der Stoßzeiten ein zunehmendes Problem für Rollstuhlfahrer.

**Info-Barrieren:** Hier gibt es noch vielfältige Barrieren, etwa die Verständlichkeit von Durchsagen an der Station und im Fahrzeug. Oder fehlende bzw. schlecht lesbare Dynamische Fahrgast-Anzeiger an Bus- und Tramhaltestellen. Eine Mega-Aufgabe wird es sein, ein durchgängiges, selbsterklärendes barrierefreies Fahrgast-Leitsystem an allen U-Bahnstationen zu implementieren. Dies gilt nicht nur für Großstationen wie das Sendlinger Tor, sondern für jede U-Bahnstation, wo schon die Auffindbarkeit des Aufzugs schwierig ist.

Gerne wird hier auf Navi-Apps für Smartphones verwiesen. So nützlich diese auch sein mögen, so wenig sind sie barrierefrei im allgemeinen Sinne.

## Barrieren zweiter Art

Die bisherigen Beispiele für real existierende Barrieren dürften wohl selbsterklärend sein. Aber die Behindertenvertreter machen noch auf andere Barrieren aufmerksam, die insbesondere Menschen mit Gehbehinderungen treffen, nämlich die Haltestellenabstände bzw. die darauf basierenden „fußläufigen“ Einzugsbereiche der Haltestellen. Wer selbst wegen einer Fußverletzung einige Tage humpeln musste, weiß, dass 100 Meter schon eine Herausforderung sein können.

Es ist natürlich vollkommen klar, dass bei U- und S-Bahnen der mittlere Haltestellenabstand mindestens ca. 1 Kilometer betragen muss. Nur dann lässt sich eine attraktive Reisegeschwindigkeit von ca. 30 km/h erreichen.

Aber ist es gerechtfertigt, hieraus einen *fußläufigen* Einzugsradius von 1.000 Metern zu postulieren? Ich sage hier klar: nein! Denn kein Fahrgast ist besser zu Fuß, bloß weil er zur U-Bahn läuft statt zum Bus. In der gleichen Logik wäre der Einzugsbereich eines ICE typischer Weise 30 km!

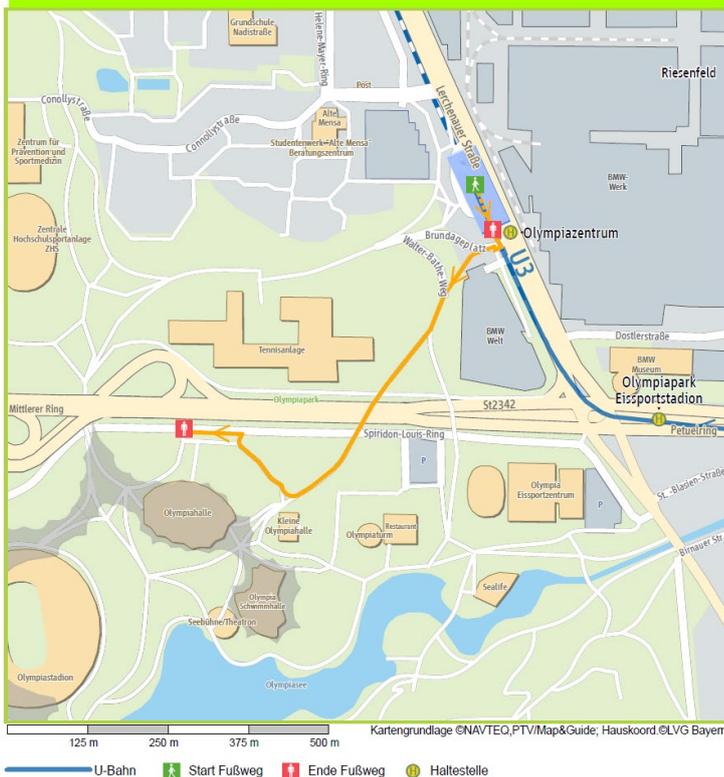
Noch fragwürdiger wird es, wenn im Stadtgebiet München die NVP-typische Einteilung in Gebiete hoher oder niedriger Nutzungsdichte dazu führt, dass auch die Haltestelleneinzugsbereiche vergrößert werden (von 400 auf 600 Meter). Ist es nicht absurd, dass einem Waldperlacher 600 Meter zur Bushaltestelle zugemutet werden können, während der Ramersdorfer maximal 400 Meter gehen kann?

Besonders einprägsam ist dies beim wohl berühmtesten Freizeitgelände Münchens, dem Olympiapark (Abb. 1) mit seinen Einrichtungen. Modern durch und durch, oder? Aber ÖV-Nutzern wird ein Fußweg von gut 750 Metern zugemutet, wenn sie von der



Abb. 1: Schöner, weitläufiger Olympiapark – oft weit weg von den Haltestellen

FOTO: © OLYMPIAPARK GMBH



GRAFIK: © MVV

Abb. 2: „So weit die Füße tragen“: Offizieller Fußweg 750 m zum Olympiastadion laut MVV

Haupt-U-Bahnstation Olympiazentrum an den Fuß des Olympiastadions gelangen wollen (s. Abb. 2).

Natürlich machen diese Distanzen für einen fitten Menschen keinen großen Unterschied. Und es gibt – Gottseidank – viele topfitte Achtzigjährige in München. Aber die Demographie lehrt uns, dass immer mehr hochaltrige Menschen – solange es geht – selbstbestimmt in ihren eigenen vier Wänden leben möchten. Es ist ganz natürlich, dass in dieser Lebensphase Probleme mit dem eigenen Bewegungsapparat kommen. Die hohe Zahl an Gelenk-Operationen belegt dies. Dann stellen aber übergroße Wege zu den ÖV-Haltestellen Barrieren dar, die dazu führen, dass einen das eigene Kfz als guter Freund fast bis an die Bahre begleitet. Steht es doch in der Tiefgarage allzeit bereit und erfordert keinen beschwerlichen Anmarsch über 600 Meter.

Apropos Kfz: Gehbehinderte Bahnkunden beklagen z. B., dass sie in München nur noch am Bahnhof Pasing bahn-nahe Kfz-Behindertienstplätze vorfinden. Ergo spielt auch dieser spezielle P&R-Aspekt in der Diskussion über Barrierefreiheit im ÖV eine Rolle.

Hier treffen sich also die Interessen von Personen, die altersmäßig in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, mit jenen von Gehbehinderten, die dies aufgrund einer Krankheit oder Verletzung sind. Es ist davon auszugehen, dass in München eine sechsstellige Anzahl von Personen betroffen ist.

München müsste hier auch das Rad nicht neu erfinden, sondern sich einfach an Berlin orientieren: Dort gilt für alle Verkehrsmittel ein Einzugsbereich von 300 Metern, der auf maximal 400 Meter ausgedehnt werden kann (s. Abb. 3).

### Wirklich nur ein Qualitätsmerkmal?

Wenn sich bei Ihnen der Eindruck verfestigt hat, dass es viele Arten von Barrieren bei der Nutzung des ÖPNVs gibt, dann war dies genau die Absicht. Barrieren, die handgreiflich sind, und Barrieren, die nicht sofort ins Auge springen, aber sehr wohl solche sind. Bislang wurden in der NVP-Denke derartige Barrieren unter dem Begriff ‚Qualitätsmerkmal‘ behandelt. Diese verkappte Beschönigung kann aus der Sicht von Personen mit Gehbehinderungen nicht länger hingenommen werden.

### Zeichen der Zeit erkennen und umsetzen?

Wie der Fachtag „Wie erreichbar ist die Innenstadt?“ am 24. März 2017 gezeigt hat, ist in der Münchner Innenstadt eine Feinerschließung durch einen Citybus ein geeigneter Ansatz, um Menschen mit Gehbehinderungen diesen Kernbereich wieder umfassend zugänglich zu machen. 2013 hat der frühere MVG-Chef hier einen Vorstoß gemacht – für viele Beobachter sehr überraschend. Leider sind bislang die Widerstände in Politik und Verwaltung unüberwindlich. Allerdings zeigen Pilotprojekte mit autonom fahrenden Kleinbussen, dass eine kundenfreundliche Feinerschließung das Gebot der Stunde ist – nicht nur in Sitten/Sion in der Schweiz oder in

### Fazit für den Nahverkehrsplan 2014 - 2018

#### Überprüfte Inhalte

› Bedienstungsstandards bleiben im NVP unverändert

Erschließungsstandards (NVP 2010-2014)	Zielwert	Toleranzwert	Zielwert Nacht
Hohe Nutzungsdichte	300 m	400 m	400 m
Niedrige Nutzungsdichte	400 m	500 m	500 m
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	80%	96%	80%

Abb. 3: Haltestellen-Einzugsbereiche in Berlin (NVP 2010)

Bad Griesbach in Niederbayern. Die MVG sitzt ja hier wohl auch schon in den Startlöchern, siehe das „IsarTiger“-Projekt. Man kann nur hoffen, dass dieses Projekt flächendeckend und letztlich barrierefrei ausgerollt wird.

### Fazit

Der neue NVP kann an all diesen Entwicklungen einfach nicht vorbeigehen. Auf jeden Fall ist es

ein echter Fortschritt, dass erstmalig Vertreter von wirklich Betroffenen bei der Genese des nächsten Münchner NVPs mitwirken. Spannend, was am Ende herauskommt.

*Dr. Georg Kronawitter ist Elektroingenieur, war Stadtrat von 2008 bis 2014 und ist Mitglied im Münchner Forum.*

## Summerstreets

### Beispiele aus Stockholm, Kopenhagen, Paris

KLAUS BÄUMLER

Der „Blick über den Kirchturm“ weitet den Blick und macht den Weg frei, positive Entwicklungen zu übernehmen. Es geht darum, den öffentlichen Straßenraum für alternative Nutzungen jenseits des motorisierten Individualverkehrs temporär umzuwidmen – vor allem in den Sommermonaten, in denen der öffentliche städtische Raum von den Stadtbewohner/innen und den Besuchern der Stadt auf vielfältige Weise beansprucht wird. Viele Städte in Europa nehmen – anders als bisher München – die Möglichkeiten wahr, zentrale Verkehrswege im öffentlichen Raum in der Stadt für den motorisierten Individualverkehr zu sperren und für den Fußgänger- und den nicht-motorisierten Verkehr und darüber hinaus für viele diverse Nutzungen zu öffnen.

Eine Stadtratsvorlage wird vom Planungsreferat derzeit erarbeitet und soll im zweiten Halbjahr 2018 eingebracht werden. In der Zwischenzeit liegen zwei Stadtratsanträge vor, gestellt von CSU- und SPD-Stadtratsfraktion (<https://www.muenchen-transparent.de/antraege/4927942>) sowie von Die Linke und ÖDP (<https://www.muenchen-transparent.de/antraege/4929531>).

Bislang hat das Kreisverwaltungsreferat entsprechende Anträge abgelehnt, da die Straßenverkehrsordnung derartige „zweckfreie“ Sperrungen nicht zulasse und Sperrungen nur im Zusammenhang mit Veranstaltungen möglich seien. Auch das Baureferat hat bislang zu sog. straßenrechtlichen Lösungen in Form von Widmungsbeschränkungen abgelehnt. So wurde u.a. der Antrag des BA Maxvorstadt auf temporäre Sperrung des Königsplatzs während der Sommermonate negativ verbeschieden, obwohl der Königsplatz im Flächennutzungsplan als Allgemeine Grünfläche ausgewiesen ist.

Wir wollen hier auf die Beispiele Stockholm, Kopenhagen und Paris hinweisen.

#### Beispiel Stockholm – „Living Stockholm“

Eine Delegation des Münchner Stadtrats reiste nach Stockholm, um dort u.a. das Konzept „Living



FOTO: © DENISE URBACH

Stockholm“ in Augenschein zu nehmen. Während der Sommermonate werden Straßen zu „Summerstreets“ erklärt, die dann primär von Anwohnern und Fußgängern genutzt werden. Es geht nicht um Spielstraßen oder Fahrradstraßen. Es geht auch nicht um Sperrungen für Veranstaltungen oder primär zu gastronomischen Zwecken. Die zweckfreie Aufenthaltsnutzung des Straßenraums soll Vorrang haben.



FOTO: © DENISE URBACH

### Beispiel Paris – „Rive Gauche“ und „Rive Droite“: neue Boulevards an der Seine

Erholung auf autofreien Uferstraßen an der Seine ist in Paris möglich. Ist dies auch an der Isar in der Isarmetropole München realisierbar? Der Münchner Stadtrat sollte auch eine Exkursion nach Paris unternehmen, um von den Maßnahmen dort zu lernen.

Bereits 2013 wurden die Ufer der linken Seine-seite, der Rive Gauche, für den Verkehr gesperrt und somit den Pariser Einwohnern und Besuchern wieder zugänglich gemacht. Die Sommerterrassen und Cafés sowie die dort befindlichen schwimmenden Gärten sind seitdem ein voller Erfolg. Hierzu tragen auch die Hausboote „Rosa Bonheur“ und „Faust“ bei, die in diesem Bereich der Seine vor Anker liegen.

Seit kurzem ist in Paris auch das rechte Seineufer, der Rive Droite, für den Autoverkehr gesperrt. Damit wurde viel Platz für Fußgänger und ausgiebige Spaziergänge direkt an der Seine geschaffen, für sichere Fahrradausflüge mit der ganzen Familie und erste wacklige Schritte auf Inlineskatern und

Skateboards.

Ab jetzt können auch die 10 Hektar verkehrsfreie Seineufer der Rive Droite für diverse Freizeitbeschäftigungen und sportliche Aktivitäten mitten im Stadtzentrum von Paris genutzt werden.

Neben der Möglichkeit, sich sportlich zu betätigen, halten die ruhigen Seineufer auch etwas für Entspannung bereit. An vielen Stellen der Ufer ist es möglich, auf neu angelegten kleinen Grünflächen die Sonne zu genießen und auf zahlreichen Café- und Barterrassen kalte Getränke oder warme Kaffees zu sich zu nehmen. Für Kinder in Paris bieten die neuen Seineufer ganz ohne Verkehr diverse Spiel- und Klettermöglichkeiten an. Alle paar Hundert Meter sind zudem Toiletten zu finden, die trotz neuer öffentlicher Toilettenanlagen in Paris oft Mangelware sind. Auf den Seineufern der Rive Gauche und der Rive Droite findet jedes Jahr Paris Plage, der Pariser Stadtstrand statt.

Durch die Verkehrsberuhigung an der Seine ist es nun möglich, von der Bastille bis zum Eiffelturm am Wasser entlang zu schlendern und die besondere Stimmung an der Seine in Paris zu genießen.

*Klaus Bäumler ist Leiter des Arbeitskreises Öffentliches Grün, 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums und Richter am Bayer. Verwaltungsgerichtshof retd.*

### Beispiel Kopenhagen – „Copenhagenize“

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Bayern hatte Mitte Juni 2018 den ehemaligen Fahrradbürgermeister von Kopenhagen und Chef des dänischen Fahrradclubs, Klaus Bondam, zu einer Gesprächsrunde nach München eingeladen. Kopenhagen genießt weltweit den Nimbus, die Verkehrswende zu Gunsten des Radfahrens geschafft zu haben. Der Begriff „Copenhagenize“ ist das Schlagwort für eine effiziente Förderung des Radverkehrs im urbanen Bereich.

Im März 2018 erschien im Verlag Island Press das Standardwerk „Copenhagenize. The Definitive Urban Guide to Global Bicycle Urbanism“, verfasst von Mikael Colville-Andersen. Der Autor ist ein dänisch-kanadischer Stadtplaner und CEO der Copenhagenize Design Company, die er 2009 gegründet hat. Mikael Colville-Andersen ist weltweit für Städte und Regierungen aktiv und entwickelt spezifische Infrastrukturen zur Förderung des Radverkehrs.

Das Buch ist derzeit nur in englischer Version erhältlich. Es kann als Paperback (ISBN 9781610919388) zum Preis von 27,00 Dollar bezogen werden; als E-Book-Format zum Preis von 26,99 Dollar (ISBN 9781610919395).

# Mobilität nachhaltig gestalten: Das Münchner Promotionskolleg mobil.LAB

SVEN KESSELRING UND LUCA NITSCHKE

Nachhaltige Mobilität – ein Thema, das allen Städten auf den Nägeln brennt! Auch in München steht es ganz oben auf der Tagesordnung. Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Kann man eine nachhaltige Mobilitätskultur entwickeln? Das sind planerische, technische, vor allem aber sozialwissenschaftliche Aspekte, die dabei eine entscheidende Rolle spielen. Schon seit 2011 befasst sich eine Gruppe junger Nachwuchswissenschaftler/innen in München mit diesem heißen Thema. Im sogenannten *mobil.LAB*, einem Promotionskolleg für nachhaltige Mobilität in der Region München, arbeiten an der Technischen Universität München inzwischen rund 20 junge Wissenschaftler/innen an den Antworten. Einige haben ihre Promotionen bereits abgeschlossen, andere stecken noch mitten in ihren Projekten. In einem interdisziplinären Umfeld wagen sich Sozialwissenschaftler/innen, Ingenieur/innen, Geograph/innen und Planer/innen an das schwierige Thema „Nachhaltige Mobilität in München“ und stellen sich der Frage: „Wie kann eine nachhaltige Münchner Mobilitätskultur gestaltet werden?“

In der aktuellen zweiten Runde werden wieder insgesamt acht Promovierende von der gewerkschaftsnahen Hans-Böckler-Stiftung gefördert. Dazu kommen noch assoziierte Mitglieder und ein Postdoc-Koordinator. Gemeinsam geleitet wird das Kolleg von Gebhard Wulfhorst (Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung an der TU München) und Sven Kesselring (Forschungsprofessur Nachhaltige Mobilität an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt (HfWU) in Geislingen). Außerdem werden die Kollegiat/innen von Sabine Maasen vom Munich Center for Technology in Society der TU München, Henrike Rau (LMU), Claus Tully (Universität Bozen), Rolf Möckel (TUM) und Malene Freudendal-Pedersen (Universität Roskilde, Dänemark) betreut. Das Kolleg arbeitet eng zusammen mit der BMW Group, der Landeshauptstadt München und vielen anderen Institutionen in der Region. Darüber hinaus pflegt mobil.LAB viele internationale Kooperationen z.B. mit Lancaster, Lausanne, Roskilde, Melbourne und Adelaide. Die Studierenden kommen aus Deutschland, den USA, Griechenland, Dänemark, Kanada und Ecuador. So bildet das Kolleg einen internationalen, hoch motivierten und interdisziplinären Think-Tank an der Isar.

## Die derzeit laufenden Projekte sind:

- Christian Assmann: Analyzing the impact of on-demand mobility services on a sustainable urban mobility development – A System Model Approach
- David Durán Rodas: Factors influencing shared vehicles demand – a “mobility culture” approach
- Anthony Ferri: Mind the Gap: Social Sustainability through Transit Wayfinding
- Julia Kinigadner: Accessibility planning for sustain-

- able regions – implications for employment development within the Munich Metropolitan Region
  - Tobias Kuttler: Mobile Spaces and the Politics of Urban Sustainability and Inclusion in the Global South. Whose Commons are we talking about?
  - Julie Magelund: Everyday mobilities in co-housing communities
  - Michael Mögele: Wheels in motion: a discourse-analytical study of the transformation of the German automobile industry focusing on Munich and Stuttgart
  - Luca Nitschke: Sharing beyond capitalism? – An exploration into non-commercial sharing
  - Eriketti Servou: Investigating the transition towards autonomous driving within policy-making arenas. The examples of Munich and Stuttgart
  - Cat Silva: Understanding the Functionality of Unprotected Bicycle Lanes: An Observational Study of Road Users' Behavior
- Wie an den Titeln der Dissertationen zu erkennen ist, schreiben die Doktorand/innen in englischer Sprache, auch die Arbeitssprache ist Englisch. Darüber hinaus sieht man, Interdisziplinarität ist kein Schlagwort, sondern gelebte Praxis. Vielfältig sind auch die wissenschaftlichen Methoden: von Gesellschaftstheorie über qualitative Interviews bis hin zur Modellierung, Planung und Policy-Analyse zeigen die jungen Wissenschaftler/innen, was inhaltliche und methodische Multi- und Interdisziplinarität leisten kann.

Der Alltag im mobil.LAB ist gekennzeichnet durch manchmal herausfordernde, aber immer spannende Diskussionen zwischen den Promovierenden, und mit den Betreuern, Planern, Politikern, der Industrie

und den Medien. Highlights sind ohne Zweifel die ‚mobil.LAB goes Public‘-Veranstaltungen. Unregelmäßig werden dort neue Ergebnisse der Arbeit vorgestellt.

Anders als in vielen anderen Promotionsverhältnissen haben die Promovierenden durch die Stipendien der Hans-Böckler-Stiftung weitreichende Freiheit



Abb.: Das Promotionskolleg mobil.LAB

von Projekt- und Lehrverpflichtungen. Sie können sich so voll auf ihre wissenschaftlichen Studien konzentrieren. Die Promovierenden organisieren interne und externe Workshops und Veranstaltungen, wie zum Beispiel die ‚Pegasus Jahrestagung für NachwuchswissenschaftlerInnen in der Mobilitäts- und Verkehrsforschung‘ im Oktober 2018 an der TU München.

Die seit Oktober 2016 laufende Förderphase hat einen verstärkt sozialwissenschaftlichen Akzent, der sich insbesondere darin äußert, dass Mobilität als Grundprinzip moderner Gesellschaften betrachtet wird. Mobilität ist mehr als Verkehr und Bewegung von A nach B. Mobilität ist auch die Zirkulation von Daten und Ideen, aber auch Kommunikation im Internet und imaginäre Mobilität durch Gedanken. Hierdurch bildet sie die kulturelle Grundlage moderner Wirtschaft und Gesellschaft.

Allerdings ist Mobilität auch kein außer-gesellschaftliches, kein primär technisches Problem, sondern ein soziales. Sie kann daher auch gesellschaftlich und politisch gestaltet werden. Sie ist einem ständigen sozialen und kulturellen Wandel unterworfen und kann somit von Politik und Gesellschaft aktiv beeinflusst werden. In Anbetracht der Herausforderungen des 21. Jahrhunderts wie Klimawandel,

Digitalisierung, Demografie und Ressourcenknappheit, die maßgeblich von hoher Mobilität getrieben werden, gilt es, bestehende Handlungsspielräume zu nutzen. Dabei ist es entscheidend, dass sich die nachhaltige Transformation urbaner Mobilität an ökologischer und sozialer Generationengerechtigkeit auf der Grundlage demokratischer Entscheidungs-

prozesse orientiert. Städte bieten durch ihre vielfältigen Akteure und Bürger und die hohe Konzentration von Verkehr und Mobilität hierfür einen guten Ansatzpunkt und ideale Forschungsbedingungen.

Die Metropolregion München wird dementsprechend als Fallbeispiel betrachtet. Zudem werden vergleichende Untersuchungen mit anderen nationalen und internationalen Räumen wie die Regionen Stuttgart oder Kopenhagen durchgeführt.

Durch die über viele Jahre gewachsene Zusammenarbeit zwischen der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt und der TU München

haben die Promovierenden zudem die Möglichkeit, ihre Arbeiten immer wieder sowohl mit Praktikern als auch mit internationalen Partnern zu diskutieren.

Mehr Information zum mobil.LAB und den Kollegiat/innen finden sie auf unserer Website: <http://www.sv.bgu.tum.de/mobilab/ueber-uns/>

*Prof. Dr. Sven Kesselring ist Soziologe und hat eine Forschungsprofessur an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt (HfWU) Nürtingen-Geislingen (Baden-Württemberg) inne. Luca Nitschke hat einen Bachelorabschluss in Umweltwissenschaften von der Universität Bielefeld und einen Master in Umweltstudien von den Universitäten Aalborg, Barcelona und Aveiro. Seit November 2016 schreibt er seine Promotion im mobil.LAB Promotionskolleg an der Technischen Universität München zum Thema nicht-kommerzielles Teilen im Verkehr.*

## Kontakt

Prof. Sven Kesselring (HfWU):  
[sven.kesselring@hfwu.de](mailto:sven.kesselring@hfwu.de)  
Prof. Gebhard Wulfhorst (TUM):  
[gebhard.wulfhorst@tum.de](mailto:gebhard.wulfhorst@tum.de)  
Julie Magelund (mobil.LAB):  
[julie.magelund@tum.de](mailto:julie.magelund@tum.de)

### City2Share

ist ein vom Bundesministerium gefördertes Forschungsprojekt, das sich zum Ziel gesetzt hat, eine stadtverträgliche Mobilität zu etablieren und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität in Stadtvierteln zu verbessern. Allgemeine Infos zum Projekt finden Sie auch auf unserer Website [www.city2share.de](http://www.city2share.de) <sup>1</sup>. Konkret ist das Projekt in der Ludwigsvorstadt/Isarvorstadt und in Untersending aktiv. Im Spätsommer 2018 werden dort „Mobilitätsstationen“ errichtet: es stehen dann (Elektro-)Fahrräder, (Elektro-)Autos zum Verleih sowie Ladesäulen zur Verfügung. Dies soll den privaten PKW Besitz eindämmen und so langfristig mehr Platz im Quartier schaffen. Dies wird bereits ab September 2018 am Zenettiplatz sichtbar und erlebbar. Neben der Mobilitätsstation, die auf einem Teil des Platzes gebaut wird, entsteht auf der anderen Seite des Platzes aus ehemaligen

Parkplätzen ein neuer Ort „Quartiersplatz“ – mit mehr Grün, Sitzmöglichkeiten und Plätzen zum Verweilen.

Im Rahmen der **European Mobility Week vom 16.-22. September 2018** soll die Mobilitätsstation sowie der neugestaltete Zenettiplatz eingeweiht werden. In diesem Zusammenhang sind verschiedene Aktionen geplant, z.B. eine Diskussionsveranstaltung, Umweltbildung mit Kindern sowie kulturelle Veranstaltungen. Gleichzeitig soll es der Nachbarschaft möglich sein, den Platz für selbstorganisierte Aktionen, wie Flohmarkt, Spieleabend, Nachbarschaftsfrühstück o.ä. zu nutzen. Alle Informationen zum Programm finden Sie auf [www.city2share.de](http://www.city2share.de) <sup>2</sup>.

Wir würden uns sehr freuen, Sie im September während der Mobility Week am Zenettiplatz begrüßen zu dürfen.

Ihr City2Share Team

## Vortrag

### „Die Zeit ist reif für eine Verkehrswende!“

Wo liegen die größten Hindernisse für eine Verkehrswende? Welche Interessen sind betroffen? Wo gibt es schon Fortschritte – in Berlin, in München? Wie komme ich in Zukunft von A nach B?

**Wann?** Dienstag, 17. Juli 2018, 19:00 Uhr

**Wo?** Münchner Zukunftssalon, Waltherstr. 29, Rückgebäude, 2. Stock (ÖPNV „Goetheplatz“)

**Referent?** Dr. habil. Weert Canzler, wissenschaftlicher Mitarbeiter der Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik im Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

Kommentare zur Veranstaltung und weitere Informationen auf <http://www.die-umwelt-akademie.de/index.php/veranstaltungen/veranstaltungen/mutburger-fuer-energie-wende/724-klimaziele-20150-podiumsdiskussion-mit-den-umweltpolitischen-sprechern-innen-im-muenchner-rathaus-18-10-2021> <sup>3</sup>.

Weert Canzler ist der Mitverfasser des Buches „Die digitale Mobilitätsrevolution – Vom Ende des Verkehrs, wie wir ihn kannten“, oekom Verlag, München 2016

### Forum Aktuell auf Radio Lora 92,4 UKW

**Montag, 09. Juli 2018, 19:00 bis 20:00 Uhr**

#### Alte Akademie: Kann Bürgerbeteiligung das Denkmal schützen und die Arkaden bewahren?

Der Kampf um die Alte Akademie geht in eine wichtige Runde: Bis Anfang August können die Bürgerinnen und Bürger ihre Einwendungen gegen die Planungen, die öffentlichen Arkaden der Alten Akademie zu opfern und dem Investor als private Verkaufsflächen zu überlassen, an das Planungsreferat der Landeshauptstadt richten. Wir diskutieren mit Stadträtin Brigitte Wolf und Klaus Bäumler vom Münchner Forum um das Für und Wider der Planungen zur Alte Akademie und informieren über die Möglichkeiten, dass Bürgerinnen und Bürger ihre Meinungen und Interessen ins Planungsverfahren einbringen.

Gesprächsleitung: Detlev Sträter

# U9 – drei Aspekte zur vertiefenden Betrachtung

BERTHOLD MAIER

Unbestritten ist die Bedeutung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV) für die Lösung der städtischen Verkehrsprobleme. So zeigt das Beispiel Wien, dass – allein durch ein gutes ÖPNV-Angebot, ohne wesentliche restriktive Maßnahmen zulasten des Autoverkehrs – ein ÖPNV-Anteil von 40 Prozent möglich ist. – Zur Verbesserung des ÖPNV in München ist seit einigen Jahren der Bau der U9 in der Diskussion. Die U9, deren Verlauf von der Implerstraße über den Hauptbahnhof zur Münchner Freiheit geplant ist, soll das U-Bahn-Netz in der Innenstadt ergänzen und zugleich das vorhandene entlasten.

**M**it der Realisierung der U9 ist nicht vor 2035 zu rechnen. Bei einer derart aufwändigen Maßnahme ist zu betrachten, ob sie wirklich die beabsichtigten positiven Effekte erzielen wird und ob es nicht effizientere Alternativen gibt.

Es soll hier auf folgende Punkte aufmerksam gemacht werden:

**1. Stadtstruktur:** Sind Tangenten nicht besser geeignet zur Lösung der Münchner ÖPNV Probleme als eine weitere Schnellbahn-Radiale (vgl. Vorschlag zum Ausbau des Nordrings <http://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/04/Standpunkte-4-2018.pdf>). Führt die U9 wirklich dorthin, wo viele Arbeitsplätze entstehen sollen?

**2. Straßenraum intelligent nutzen!** Falls der ÖV zwischen Hauptbahnhof und Münchner Freiheit gestärkt werden soll – geht das nicht besser per Tram? ([http://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/01/U9\\_Langfassung\\_Jan\\_2018\\_v7.pdf](http://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/01/U9_Langfassung_Jan_2018_v7.pdf) hier auch Ausführungen zu Tangenten)

**3. Schwachpunkte der U9 Planung:** Wenn die U9 als richtige Lösung betrachtet wird – was ist am bestehenden Planungsstand zu optimieren? (die Bahnhöfe Münchner Freiheit und Theresienstraße sind in bestimmter Hinsicht suboptimal).

## Stadtstruktur:

Es ist schon fast ein Allgemeinplatz, dass die Tangenten im Münchner ÖPNV-Netz unterentwickelt sind. Dieser alten Erkenntnis sind aber noch keine Taten gefolgt. Nun ist die Aufgabe der U9 explizit die Verbesserung des radialen U-Bahnnetzes. Dies führt zur Frage, warum die U9 für erforderlich gehalten wird: eben wegen der – mangels Tangenten – stattfindenden Umwegfahrten über das Stadtzentrum. Mit der U9 wird also an Symptomen kuriert anstatt die Ursache bekämpft.

Ein Blick auf die derzeit geplanten Vorhaben zur

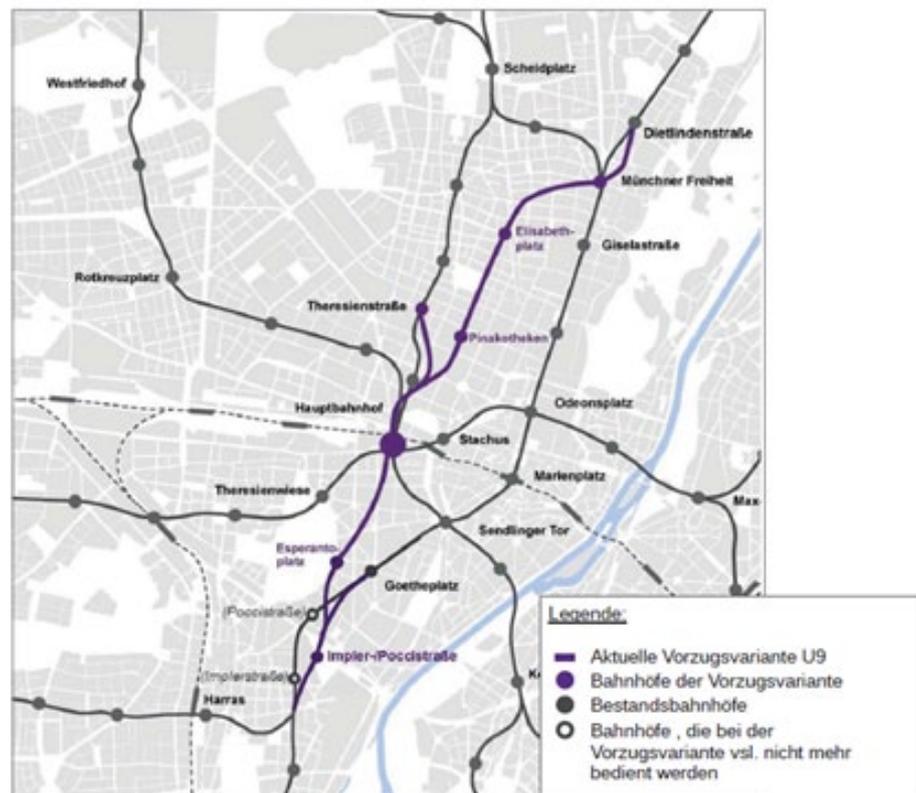


Abb. 1: Geplanter Linienvverlauf U9

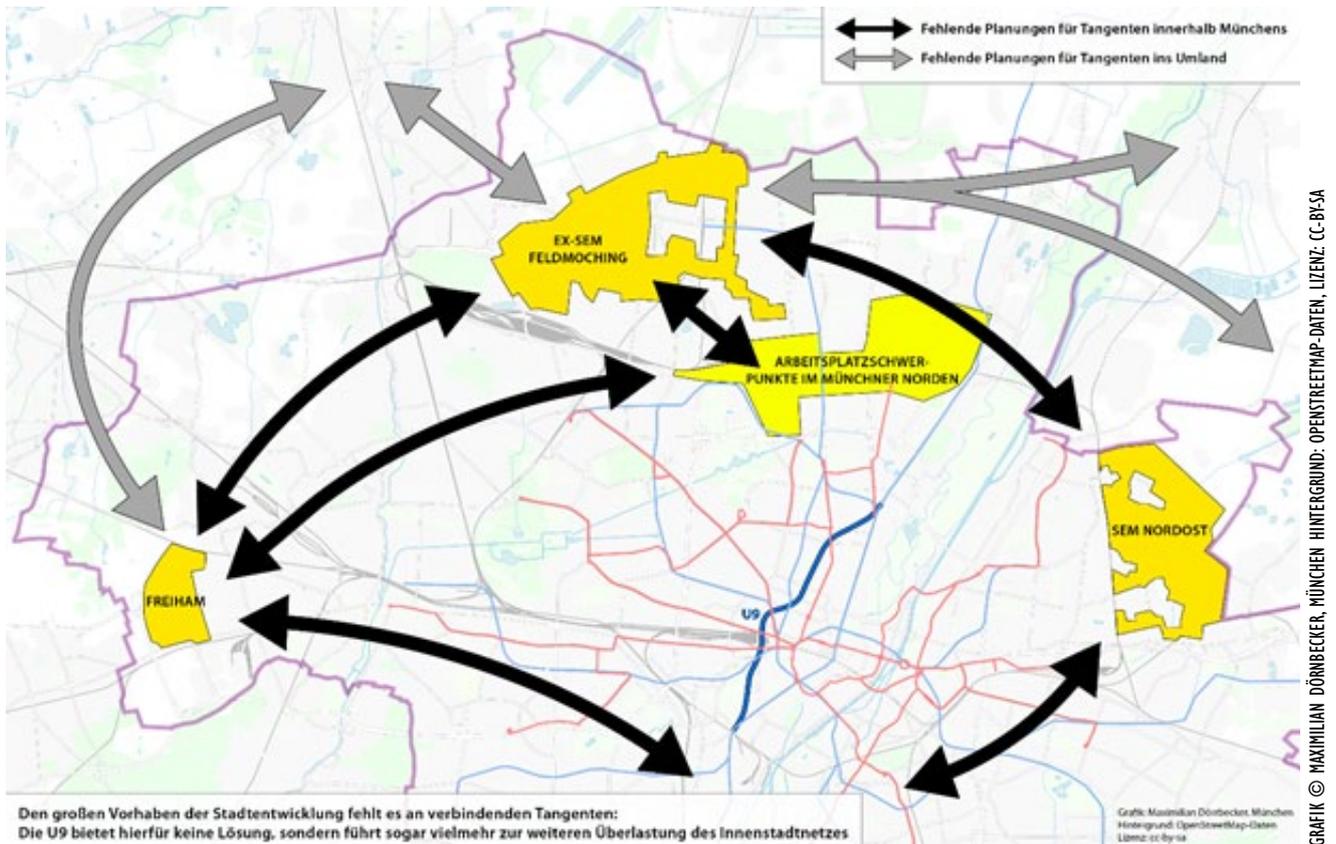


Abb. 2: Die U9 löst nicht das Problem der fehlenden Tangenten

Stadtentwicklung (s. Abb. 2) zeigt, dass die tangentialen Verkehre in Zukunft eher noch wichtiger werden – hier gibt es aber derzeit keinerlei Planungen. Es ist auch kein Umdenken erkennbar: Der Stadtrat hat Anfang 2017 den Ausbau einer ÖV-Verbindung über den Föhringer Ring explizit abgelehnt: Eine Busspur wurde aus „ökologischen Gründen“ abgelehnt, eine Trambahn erst gar nicht untersucht.

### **Straßenraum intelligent nutzen!**

Sicherlich ist eine Verbesserung des ÖPNV zwischen Hauptbahnhof und Münchner Freiheit erforderlich. Da gerade hier – bis auf die Tram in der Barer Straße – die Straßenbahnen stillgelegt wurden, nutzen viele Fahrgäste mangels Alternativen für kurze Fahrstrecken die U-Bahn.

Der Geburtsfehler des Münchner U-Bahnnetzes ist, dass es als Ersatz der Trambahn und nicht als übergeordnetes Schnellbahnnetz konzipiert wurde. Folglich fehlen in München zum Beispiel Trambahnstrecken in Schwabing, Maxvorstadt, der Lindwurm- und Implerstraße sowie auf der Tangente Hauptbahnhof – Goetheplatz – Kolombusplatz – Silberhornstraße (ehemalige L 17 Süd): Diese Trambahnstrecken könnten Kurzstreckenfahrgästen eine sinnvolle Alternative bieten und so die U-Bahn wesentlich entlasten.

Die frühere Maxime „Kein Parallelverkehr von U-Bahn und Tram“ bot in den Zeiten der autogerechten Stadt den willkommenen Vorwand, die Trambahnstrecken im Umfeld neuer U-Bahnen zu beseitigen und somit dem motorisierten Individual-Verkehr (MIV) mehr Platz zukommen zu lassen. Zwar wurden die letzten 20 Jahre keine zu U-Bahnen „parallelen“ Trambahnstrecken mehr stillgelegt, aber es ist noch kein Umdenken im Sinne eines Wiederaufbaus der Tram zur Entlastung der U-Bahn zu erkennen.

Darüber hinaus ist heute vom Hauptbahnhof zur Münchner Freiheit mit der U-Bahn ein Umsteigen erforderlich, während die Tram hier eine Direktverbindung anbieten könnte.

Ein erster Schritt ist also die Einrichtung einer Tram von der Münchner Freiheit zum Hauptbahnhof. Hier bietet sich eine Führung von der Münchner Freiheit über die Leopoldstraße, die künftige Nordtangente und dann entlang der Nordend- und Barer Straße zum Stachus und Hauptbahnhof an.

Für eine weitere Erhöhung der Kapazität der Trambahn sind dann darüber hinausgehende Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Diese könnten umfassen:

- Trambahnstrecke in der Ludwig- bzw. Leopoldstraße (Anbindung Universität), die über Odeonsplatz oder über Altstadttring / Gabelsbergerstraße zum

Hauptbahnhof geführt wird

- Ausbau der Gleisanlagen im Bereich Lenbachplatz
- Ertüchtigung der Knoten Stachus und Hauptbahnhof (z.B. durch eine Trambahnhaltestelle in der Paul-Heyse-Unterführung mit Zugang zu den Bahnsteigen, [http://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/Standpunkte\\_04\\_2016.pdf#page=12](http://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/Standpunkte_04_2016.pdf#page=12) ↗)

Südlich vom Hauptbahnhof bietet sich die Wiedereinführung einer Trambahnverbindung vom Hauptbahnhof zum Goetheplatz und weiter durch die Lindwurm- und Implerstraße an.

Bei der Abwägung zwischen Tram und U-Bahn läuft es auf die Frage hinaus, ob städtischer Straßenraum effizient, d.h. für den ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr, oder weiterhin ineffizient, d.h. für den MIV genutzt werden soll. Solange das zu erwartende Fahrgastaufkommen auch per Tram bewältigt werden kann, liegt keine dringende Notwendigkeit für einen U-Bahnbau vor.

### Schwachpunkte der U9 Planung:

Zur U9 wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Diese ist in der Stadtratsvorlage „Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10475“ dargestellt (<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4810234.pdf> ↗) im Ordner [https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris\\_vorlagen\\_dokumente.jsp?risid=4745307](https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=4745307) ↗).

Es sei hier auf zwei Punkte hingewiesen:

- die nachfolgend beschriebenen Schwachpunkte bzw. Probleme sind nicht auf schlechte Planung, sondern einerseits auf die grundsätzliche Problematik, Umbauten an unterirdischen Schnellbahnen vorzunehmen, zurückzuführen. Andererseits galt es, einen Kompromiss zwischen Aufwand, Nutzen und Beeinträchtigungen während der Bauzeit zu finden
- es handelt sich um eine Machbarkeitsstudie, nicht um eine ausführungsfähige Bauplanung. Für die Bauausführung sind vertiefende Untersuchungen erforderlich.

Die vorliegende Planung zeigt im Süden interessante Lösungen (z.B. Neuerrichtung eines U-Bahnhofs am geplanten Regionalzughalt Poccistraße). Problematisch hieran ist, dass die Erschließung durch die U-Bahn dadurch verschlechtert wird: Die U-Bahnhöfe Poccistraße und Implerstraße sollen aufgegeben werden. Als Ausgleich ist hier eine Stärkung des Oberflächenverkehrs erforderlich, ein wesentlicher Schritt hierzu ist die Wiedereinbetriebnahme der Trambahn in der Lindwurm- und Implerstraße.

Die Probleme bezüglich der Umsteigemöglichkeiten am geplanten U9 Bahnhof Hauptbahnhof resultieren aus dem grundsätzlichen Problem, zu

drei bereits bestehenden unterirdischen Schnellbahnhöfen (S-Bahn – erste Stammstrecke – , U1/2, U4/5) zwei weitere (S-Bahn Tieftunnel, U9) hinzuzufügen. Durch die jetzt notwendige Verschiebung des geplanten Tieftunnel-S-Bahnhofs nach Westen verschärft sich die Problematik komplexer und langer Umsteigewege noch einmal deutlich.

Problematisch sind insbesondere die Bahnhöfe Theresienstraße und Münchner Freiheit:

An der Theresienstraße (s. Abb. 3) sind zwei verschiedene Bahnsteige in Richtung Norden vorgesehen. Problematisch ist, dass diese Bahnsteige nicht nebeneinander liegen wie an anderen Verzweigungsbahnhöfen (z.B. Kolombusplatz), sondern durch einen Fußgängertunnel verbunden sind. So ist für den Fahrgast schwer nachzuvollziehen, von welchem Bahnsteig der nächste Zug Richtung Norden fährt.

Problematisch ist auch die dem Bau des Bahnhofs zugrunde liegende Konzeption: Nördlich des Hauptbahnhofs sollen aus der U9 Richtung Münchner Freiheit Züge ausgefädelt und an der Theresienstraße in die U2 eingefädelt werden. So ergeben sich wieder gegenseitige Abhängigkeiten zwischen U2 und U9. Die U9 soll aber „eigentlich“ durch eine Entflechtung des Netzes zu einer Stabilisierung des U-Bahnbetriebs beitragen – dies wird aber durch derartige Verknüpfungen ad absurdum geführt.

Am Bahnhof Münchner Freiheit (s. Abb. 4) ergeben sich ungünstige Umsteigemöglichkeiten zwischen U9 und U3: Ein Umsteigen am selben Bahnsteig ist nicht möglich. Ein Umsteigen am selben

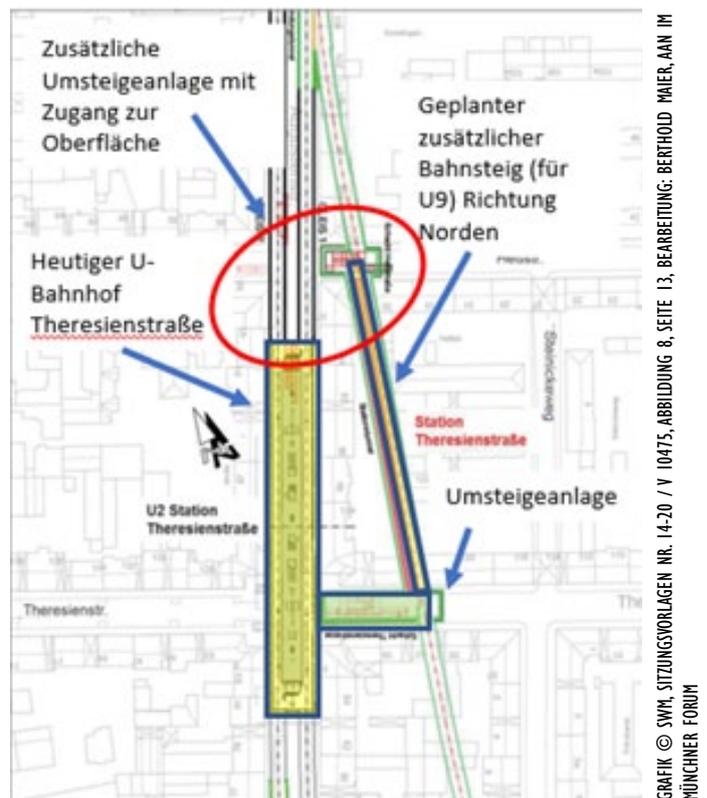


Abb. 3: Planung Erweiterung U-Bahnhof Theresienstraße

Bahnsteig ließe sich mit erheblichem Mehraufwand realisieren, hätte dann aber Einfluss auf die Trassierung zwischen Münchner Freiheit und Hauptbahnhof: Der geplante Bahnhof am Elisabethplatz könnte dann höchstwahrscheinlich nicht realisiert werden.

Bei der baulichen Ausführung der U9 sowie beim Betriebskonzept (Verknüpfung U2 mit U9) besteht also noch erheblicher Nachbesserungsbedarf.

Berthold Maier ist einer der Sprecher des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum

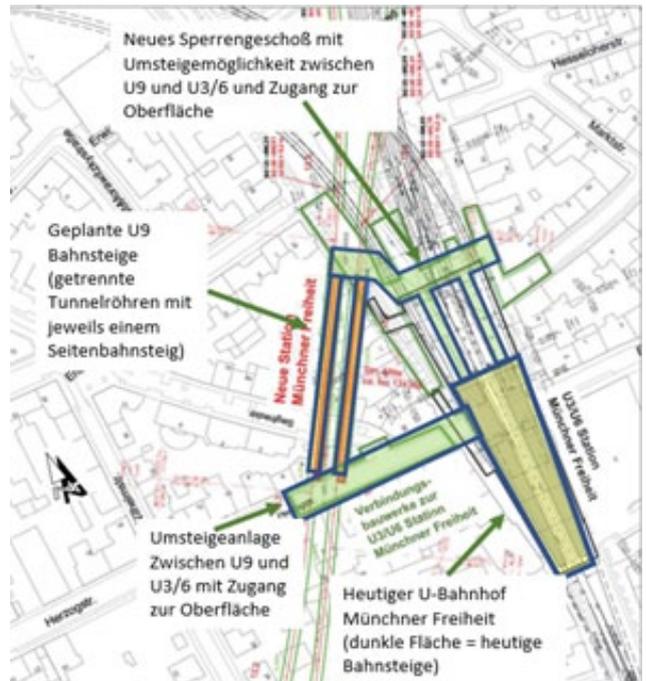


Abb. 4: Planung Erweiterung U-Bahnhof Münchner Freiheit

GRAFIK © SWM, SITZUNGSVORLAGE NR. 14-20 / V 10475, ABBILDUNG 5, SEITE 10, BEARBEITUNG: BERTHOLD MAIER, AAN IM MÜNCHNER FORUM

## Arbeitskreise im Juli

Sie haben Lust, etwas für München zu tun? Unsere Arbeitskreise stehen Ihnen offen. Eine E-Mail an [info@muenchner-forum.de](mailto:info@muenchner-forum.de) genügt.

### Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Wolfgang Hesse  
nächstes Treffen: Do. 19. Juli 2018, 18:00 Uhr

### Arbeitskreis ‚Nachhaltige Quartiere‘

Leitung: Patric Meier, Cornelia Jakobsen  
nächstes Treffen: Do. 19. Juli 2018, 19:00 Uhr

### Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch  
nächstes Treffen: Mo. 23. Juli 2018, 17:30 Uhr

### Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen  
nächstes Treffen: Do. 26. Juli 2018, 18:30 Uhr

#### IMPRESSUM

STANDPUNKTE ISSN 1861-3004  
Münchner Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.  
Schellingstr. 65, 80799 München  
fon 089/282076, fax 089/2805532  
email: [info@muenchner-forum.de](mailto:info@muenchner-forum.de),  
[www.muenchner-forum.de](http://www.muenchner-forum.de)   
[www.facebook.com/muenchnerforum](https://www.facebook.com/muenchnerforum)

V.i.S.d.P.: Dr. Michaela Schier  
Redaktionsschluss: 17.06.2018  
Redaktion: Klaus Bäuml, Caroline Klotz, Dr. Georg Kronawitter, Dr. Michaela Schier, Dr. Detlev Sträter  
Layout: Caroline Klotz

Wir verfolgen den Fortgang der von uns aufgegriffenen Themen. Der Inhalt dieses Magazins entspricht nicht zwingend dem Diskussionsstand in unseren Arbeitskreisen. Sie können Aussagen gern wörtlich oder sinngemäß mit Quellenangabe zitieren. Sollten Sie unsere STANDPUNKTE jemandem zukommen lassen oder nicht mehr erhalten wollen, genügt eine Mail an: [info@muenchner-forum.de](mailto:info@muenchner-forum.de)