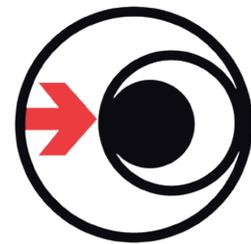


Standpunkte

07./08./09.2025



**Scheitert die
Mobilitätswende?**

Standpunkte

Online-Magazin
07./08./09.2025

Liebe Leserin, lieber Leser,

einiges verändert sich auf Münchens Straßen: manche Radwege werden bunt und breiter, Autofahrbahnen schrumpfen zusammen. Das Rad hat sich mit 21 Prozent aller Wege als sichtbarer Teil der städtischen Mobilität fest etabliert und das E-Bike sorgt für eine größere Reichweite, mit der sich auch Pendeldistanzen vom Stadtrand ins Zentrum kraftsparend machen lassen. Die MVG-Verkehrsmittel haben wieder die gleichen Fahrgastzahlen wie vor der Pandemie, eine neue Tramstrecke wird gebaut, gleichzeitig werden nur noch 24 Prozent der Wege mit dem Auto gefahren. Also alles im grünen Bereich?

Der Fahrplan zur Mobilitätswende, die Mobilitätsstrategie 2035, ist vor vier Jahren vom Stadtrat beschlossen worden. Doch anstatt großer Sprünge gibt es viele kleine Schritte. Von der Energiewende heißt es, sie sei inzwischen unumkehrbar geworden. Stimmt das auch für die Mobilitätswende? Grundloser Optimismus hilft nicht weiter. Die Kommunalwahl 2026 könnte zu einer Schicksalswahl werden, wenn ein OB-Kandidat damit wirbt, Parkverstöße von Autofahrern gleich ganz zu legalisieren. Ist damit der Ton des Wahlkampfs gesetzt? Mutig stellen wir die Frage: Scheitert die Mobilitätswende?

Eine aufwühlende Lektüre wünscht Ihnen

Michael Schneider,
Vorsitzender des Programmausschusses

**MÜNCHNER
FORUM**
Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.



Scheitert die Mobilitätswende?

Interview mit der Initiative PARKRAUMWENDE MÜNCHEN	4
ATTILA LÜTTMERDING Daten zur Verkehrswende	7
Interview mit Mobilitätsreferent GEORG DUNKEL	9
MICHAEL SCHNEIDER Die Seilbahn kann mehr	13
Interview mit der Initiative RADENTSCHIED MÜNCHEN	15
BERTHOLD MAIER Schwierigkeiten der Mobilitätswende in München	18
FORSCHUNGSGRUPPE „TRANSFORMING URBAN MOBILITY“ Ohne Klima kein Wandel	20
GUNHILD PREUSS-BAYER Wohnen ohne Auto in München	22
<hr/>	
ZEITLOS AKTUELL Thesen und Forderungen zum Stadtverkehr von morgen	24
<hr/>	
MATTHIAS FAUL Galerie DON: Zwischen Intervention und Architektur	26
<hr/>	
Arbeitskreise im Juli/August/September	
Forum aktuell auf LORA 92,4	
Impressum	

Interview mit der Initiative Parkraumwende München

MICHAEL SCHNEIDER

Münchner Forum: Seit wann gibt es denn eigentlich die [Initiative Parkraumwende](#)? [↗](#)

Parkraumwende München: Die Initiative gibt es seit Ende 2024. Wir drei beschäftigen uns mit dem Parken aus unterschiedlichen Perspektiven. Sigrid Eck ist Mitglied im Bezirksausschuss Maxvorstadt, Wiebke Hederich beschäftigt sich als Anwältin mit dem Thema Mobilität und Heiko Bielinski, der heute nicht da ist, erfasst auf [autokorrekturmuc.de](#) seit einigen Jahren die Auslastung der Parkhäuser in der Innenstadt. Wir haben alle drei zusammen festgestellt, dass das Thema Parken in München anders angegangen werden muss. Gemeinsam erreicht man mehr.

Münchner Forum: Leisten Sie beim Thema Parken in München Pionierarbeit?

Parkraumwende München: Parken ist natürlich immer wieder ein Thema für Politik oder Verwaltung, aber es hat sich bislang niemand systematisch mit dem privaten Parkraum beschäftigt. Politik und Verwaltung beschäftigen sich vor allem mit dem öffentlichen Raum. Der private Parkraum spielt nur eine Rolle, wenn es eine Nutzungsänderung oder Neubau gibt, dann muss privater Parkraum vorgehalten werden. Aber es beschäftigt sich eigentlich niemand damit, ob dieser private Parkraum optimal genutzt wird.

Münchner Forum: Wie sind denn die Zahlen, Daten und Fakten zum Parken in München aktuell?

Parkraumwende München: Laut Statista gab es in München im Jahr 2024 763.000 Pkw. Zum Vergleich: Im Jahr 2011 waren es noch 145.000 Pkw weniger. Es gibt leider keinen Überblick über die Parkplätze im privaten Raum. Aber es gibt einzelne Beispiele. So hat die Agentur für Arbeit direkt am Dreimühlenviertel, wo der Parkraum oberirdisch sehr knapp ist, über 250 Stellplätze, die für Besucher und Mitarbeiter kostenlos zugänglich sind. Am Rotkreuzplatz gibt es die Tiefgarage des Kaufhofs mit über 200 Stellplätzen. Da sind auch zu den Öffnungszeiten immer 180 frei. Damit könnte man also in Neuhausen die Pkw von ganzen Straßenzügen verlagern. Und in der Orleansstraße in Haidhausen sind in einer Tiefgarage auch immer über 100 Pkw-Stellplätze leer. Es gibt

viele Beispiele überall in der Stadt, wo große Flächen frei stehen, gar nicht zu sprechen von den kleinen Garagen im Hinterhof, die oft als Schuppen genutzt werden und nicht entsprechend des ursprünglichen Zwecks.

Münchner Forum: Welche Ziele hat sich die Parkraumwende München gesetzt?

Parkraumwende München: Die Verlagerung vom Parken weg aus dem öffentlichen Raum hinein in den privaten Raum, das ist das übergeordnete Ziel. Daraus folgen weitere Ziele: Es ist wichtig für die Klimaanpassung, dass wir Platz für Bäume und Versickerungsflächen schaffen. Eine Verlagerung ist sozial gerecht, weil im Durchschnitt arme Haushalte seltener ein Auto haben, während reiche Haushalte häufiger zwei Autos besitzen und oft auch noch ein großes Auto wie ein Wohnmobil, oder auch ein Boot. Beides steht nahezu kostenlos im öffentlichen Raum. Dann ist die Verlagerung wichtig für den Wirtschaftsverkehr, weil der oft illegal parkt, weil es keine legalen Parkplätze gibt. Das ist nicht schön für die Lieferanten und Handwerker, die da ausfahren müssen.

Und es ist auch nicht gut für Fußgänger, die gefährdet werden, wenn auf dem Gehweg geparkt wird. Und ganz wichtig ist die Verlagerung für die Sicherheit. Es gibt eine Studie vom Verband der Unfallversicherer, dass viele Unfälle durch Parken begünstigt werden, weil Fußgänger, besonders Kinder, übersehen werden.

Münchner Forum: Passen denn die Ziele von Ihnen auch zu den Zielen der Mobilitätsstrategie 2035?



Quelle © Neil Killius

Wiebke Hederich ist Rechtsanwältin und Fachanwältin für Verwaltungsrecht. Sie beschäftigt sich sowohl beruflich als auch privat mit Stellplätzen und der nachhaltigen Nutzung von Immobilien. Als Teil der Initiative Parkraumwende setzt sie sich dafür ein, dass privater Parkraum effizienter genutzt wird.



Quelle © Nell Killius

Sigrid Eck arbeitet als Kommunikationsberaterin. Ehrenamtlich engagiert sie sich im Bezirksausschuss Maxvorstadt, wo sie auch Vorsitzende des Unterausschusses Mobilität und öffentlicher Raum ist. Ihre Leidenschaft gilt der Mobilitätswende und dass ein Stadtviertel lebenswert bleibt.

Greift das ineinander?

Parkraumwende München: Die übergeordneten Ziele entsprechen sich: Aufenthaltsqualität, sichere Fuß- und Radwege, Klimaanpassung, Flächen für den ÖPNV, das sind auch unsere Ziele. Was nicht so gut passt, sind die Maßnahmen, die in der Strategie vorgegeben werden. Nach der Strategie können etwa Pkw bis zu einer Länge von 6 Meter einen Bewohnerparkausweis bekommen. Das bedeutet, dass

die meisten Wohnmobile weiterhin nahezu kostenlos im öffentlichen Raum abgestellt werden können. Man sieht das beispielsweise am Arnulfpark, wo wirklich riesige weiße Wohnmobile im öffentlichen Raum stehen. Die Länge müsste begrenzt werden auf höchstens 5,50 Meter.

Münchner Forum: Haben Sie schon Kooperationspartner gewinnen können für ihre Ziele?

Parkraumwende München: Wir vernetzen uns mit vielen Akteuren der Stadtgesellschaft, auch mit dem AK Nachbarschaftsviertel des Münchner Forums, mit Politik, Immobilienwirtschaft, mit Parkraumbetreibern, mit der Wissenschaft, Verwaltung und Verbänden.

Münchner Forum: War Georg Dunkel auch schon bei Ihnen?

Parkraumwende München: Wir haben mit der Verwaltung, also seinem Referat, gesprochen, mit ihm selbst nicht. Was wir für alle Akteure sagen können: Wir stoßen auf offene Ohren und großes Interesse. Und egal mit wem wir sprechen, jeder sagt: Ja, dieses Thema muss angegangen werden.

Münchner Forum: Warum darf man ein Auto überhaupt auf der Straße abstellen?

Parkraumwende München: In Deutschland trennen wir zwischen Sondernutzung und Gemeingebrauch. Das Abstellen von Gegenständen im öffentlichen Raum ist eigentlich eine Sondernutzung, weil ich andere von der Nutzung des Raums ausschließe. Historisch bedingt durch den Glauben an die

autogerechte Stadt haben wir jetzt die komische Ausnahme, dass Fahrzeuge die einzigen Gegenstände sind, die ich draußen abstellen darf. Fahrräder übrigens auch.

Münchner Forum: Was würde denn passieren, wenn ich jetzt einen Baucontainer einfach auf der Straße abstelle und ein Schild dranklebe, auf dem steht: „Dieser Baucontainer gehört Michael Schneider“?

Parkraumwende München: Dann bekommen Sie im Nachhinein zum einen ein Bußgeld und zum anderen eine Sondernutzungsgebühr. Und Sie müssen das vorher beantragen. Die Größenordnung kann schnell 1.000 € im Monat sein. Es gibt eben den Anreiz, einen Baucontainer nicht länger als irgend notwendig im öffentlichen Raum zu lassen, weil das richtig teuer ist.

Münchner Forum: Haben wir denn eigentlich in Deutschland eine Garageneinstellpflicht? Wenn ich eine Garage habe, muss ich dann dieses Fahrzeug auch in diese Garage stellen?

Parkraumwende München: Nein, die gibt es nicht. Das ist also ein komischer Widerspruch. Wir haben einerseits die Bauordnungen, nach denen man, wenn man baut, ausreichend Garagenstellplätze nachweisen muss. Man muss sie dann aber nicht nutzen. Baurechtlich ist es so, dass ich die Garage nicht zweckentfremden darf. Man darf sie zwar leer stehen lassen, aber nicht so umgestalten oder vollstellen, dass man dort kein Auto mehr abstellen kann.

Münchner Forum: Wird es geahndet, wenn festgestellt wird, dass eine Garage zweckentfremdet wird?

Parkraumwende München: Nein.

Münchner Forum: Gibt es denn ein Parkplatzkataster für München?

Parkraumwende München: Nein, das gibt es nicht. Im Bezirksausschuss 3 gab es den Antrag, dass die Stadt abgleichen möge, wer schon einen privaten Stellplatz hat, damit diese Leute keine Anwohnerausweise bekommen. Als Antwort kam, dass dieser Abgleich aus Datenschutzgründen nicht möglich sei.

Münchner Forum: Sind die Eigentümer großer Parkgaragen auch bereit, diese Garagen für die private Nutzung zu öffnen?

Parkraumwende München: Wir haben keine systematische Marktanalyse durchgeführt, aber wir haben viele Gespräche geführt. Es kommt da sehr auf die Branche an und auf das Interesse. Vermieter großer Büroflächen haben Interesse daran, die

Garagenstellplätze an Externe zu vermieten, um sie besser zu nutzen. Es gibt ja auch das wichtige Thema Environmental Social Governance (ESG) in der Immobilienwirtschaft. Das bedeutet, dass ich mich bemühe, meine Immobilie sozial gerecht und auch ökologisch zu nutzen. Das ist ein weiterer Anreiz. Es bräuchte hierzu aber Unterstützung durch die Stadt: Zum einen ist zurzeit einfach kein Markt dafür da, große Garagen zu nutzen, weil die Menschen im Zweifel lieber fast kostenlos im öffentlichen Raum parken. Zum anderen bräuchte es auch Unterstützung bei der baurechtlichen Nutzungsänderung. Nicht zuletzt ist die Stadt Eigentümerin von großen Tiefgaragen in zentralen Lagen. Da werden zurzeit viele Bedenken angeführt, etwa zur Sicherheit von Dienstfahrzeugen. Wir denken, dass es hier technische Lösungen gibt. Und wir sind auch zuversichtlich, dass die Stadt das in Zukunft verfolgen wird.

Münchener Forum: Haben Sie denn schon herausfinden können, unter welchen Umständen Autofahrer bereit wären, ihre Fahrzeuge auch in solchen Garagen zu parken?

Parkraumwende München: Es ist natürlich einmal der Preis und dann die Bequemlichkeit. Das heißt, dass der Stellplatz möglichst nah sein soll und möglichst bequem. Ich glaube, dass ein wichtiger Faktor hier die Gewohnheit ist. Wenn jemand sich erst mal daran gewöhnt hat, dass ein Stellplatz Geld kostet und das er vielleicht auch ein kleines Stück weiter weg ist, dann richtet man sich ja auch darauf ein, den zu nutzen und sucht nicht lange im öffentlichen Raum nach einem Parkplatz und belastet dadurch die Umgebung.

Münchener Forum: Wieviel Prozent der parkenden Autos könnte man denn rein rechnerisch in nicht gut genutzten Garagen unterbringen?

Parkraumwende München: Wenn man etwas längere Wege in Kauf nehmen würde, würden wahrscheinlich alle Pkw, die in München auf der Straße stehen, in private Garagen passen.

Münchener Forum: Wie kann es eigentlich sein, dass eine Parklizenz in München mit 30,70 € im Jahr so günstig ist, verglichen mit einem Parkplatz, den ich privat anmieten muss?

Parkraumwende München: Weil Autoparken Gemeingebrauch ist, und der ist im Grundsatz kostenlos. Fläche hat ja einen Wert, und in München einen hohen Wert. Das merkt man daran, was Gastronomen oder Obsthändler für die Fläche zahlen müssen. Der Gastronom zahlt 1.000 € im Jahr für eine vergleichbare Freischankfläche und eine Obstfrau

würde 2.000 € im Jahr zahlen. Und für einen privaten Stellplatz, den viele in München mit ihrer Wohnung mieten müssen, ob sie ihn brauchen oder nicht, liegen die Preise zwischen 60 und 200 € pro Monat. Der Preis eines Parkplatzes im öffentlichen Raum spiegelt nicht im Ansatz wider, was für einen Wert die Fläche hat.

Münchener Forum: Was könnte denn die Landeshauptstadt im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit noch tun, um im Sinne einer Parkraumwende zu handeln?

Parkraumwende München: Die Parkgebühren zu erhöhen und dabei die rechtlichen Spielräume auszuschöpfen, das heißt sich nicht auf dieser vermeintlichen formalen 30,70 €-Obergrenze für Bewohnerparklizenzen auszuruhen. Wenn man zum Beispiel im Dreimühlenviertel in eine Ausnahmegenehmigung ändern würde, dann wäre die Obergrenze auf einmal 767 €. Ausnahme bedeutet: Nicht mehr jeder hat ein Anrecht. Man könnte beispielsweise die Krankenschwester, die zur Arbeit fahren muss, wirklich privilegieren. Das ist bei einer Bewohnerparklizenz so nicht möglich. Was die Stadt München auch noch verbessern kann, ist, ihre eigenen Garagen zu bewirtschaften und überhaupt erst mal zu messen, wie voll die eigenen Garagen sind, und dann die parkenden Autos dahin zu verlagern. Wichtig ist auch, dass mehr kommuniziert wird, wo privater Parkraum vorhanden ist. Die Augustenstraße wird ja umgestaltet, und unter großem Protest entfallen 50 Pkw-Stellplätze. In der ganzen Diskussion ist untergegangen, dass im Bereich der Augustenstraße über Kleinanzeigen und Immobilienscout auch 50 Stellplätze zu finden wären. Die werden dort nämlich vermietet, und zwar zu sehr fairen Preisen im zweistelligen Eurobereich.

Münchener Forum: Im März wurde im Werksviertel das neue vertikale Parksystem VePa vorgestellt, wo man mit einem Paternosterprinzip zwölf Kraftfahrzeuge auf eine Grundfläche von 49 Quadratmetern bringt. Ist das ein sinnvoller Ansatz, in bestimmten Quartieren, wo es tatsächlich zu wenig Stellplätze im Bestand gibt, in Leichtbauweise ohne riesigen CO₂-Fußabdruck auch neue Garagen zu errichten?

Parkraumwende München: Dieses Vertical Parking ist ein Hingucker, ein Kommunikationsthema. Aber es ist nicht die Lösung. Es sind immer noch 49 Quadratmeter und diese 12 Pkw sollten vorrangig in leeren Tiefgaragen im Bestand untergebracht werden. 🚗

Daten zur Verkehrswende

Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2023

ATTILA LÜTTMERTING

Für die Studie „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2023“ der Technischen Universität Dresden wurden 2023 über 40.000 Münchner*innen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt.

Der größte Anstieg wurde hierbei beim Zufußgehen festgestellt: 33 Prozent aller Wege legte die Münchner Bevölkerung 2023 zu Fuß zurück – das sind neun Prozent-Punkte mehr als 2017. Auch der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, stieg in diesem Zeitraum an (plus drei Prozent-Punkte). Der öffentliche Personennahverkehr erreichte 2023 nahezu die Werte vor der Corona-Pandemie, während die Autonutzung deutlich zurückgegangen ist (von 34 auf 24 Prozent).

Insgesamt wurden 76 Prozent aller Wege 2023 von den Münchner*innen mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln – zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV – zurückgelegt. Gerade in der Freizeit sind die Münchner*innen gerne zu Fuß unterwegs (37 Prozent), den Arbeitsweg legen sie am häufigsten mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurück (36 Prozent). Wer radelt, legt immer weitere Wege zurück, was unter anderem auf die starke Elektrifizierung des Radverkehrs zurückzuführen ist.

tätsverhalten, den die neuen Daten offenlegen. Ein wichtiger Grund für die positive Entwicklung beim Fußverkehr ist das weiterhin verbreitete Homeoffice. 16 Prozent der Befragten gaben an, am Befragungstichtag im Homeoffice tätig gewesen zu sein. Fahrten zum Arbeitsplatz über weite Entfernungen, die häufig mit dem Pkw zurückgelegt wurden, werden nun eingespart. Besorgungen, die früher mit dem Arbeitsweg verbunden wurden, werden nun zu Fuß getätigt, und je weiter der Arbeitsplatz entfernt ist, desto häufiger arbeitet man im Homeoffice.

Auch kleinere Maßnahmen, die das Zufußgehen und das Radfahren sicherer machen, wie Geschwindigkeitsreduzierungen, neue Querungshilfen und zusätzliche Fahrradabstellanlagen, tragen den veränderten Gewohnheiten Rechnung. Auf die Frage, mit welchen Verkehrsmitteln sie im Alltag gerne unterwegs seien, äußerten 88 Prozent der Teilnehmenden, dass sie gerne zu Fuß gehen. 77 Prozent fahren gerne Fahrrad, 65 Prozent nutzen gerne den öffentlichen Nahverkehr und 56 Prozent gaben an, dass sie gerne Auto fahren.

Die Studie der Technischen Universität Dresden findet regelmäßig alle fünf Jahre zeitgleich in mehr als 500 deutschen Städten und Gemeinden statt. Der Stadtrat hatte 2022 beschlossen, dass sich München ebenfalls an diesem „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ beteiligt. Über 40.000 Münchner*innen in 22.300 Haushalten wurden zwischen Februar 2023 und Januar 2024 befragt.

Ergebnisse der Auswertung von Mobilitätsdaten 2024

Die Bevölkerung in München nahm von 2023 bis 2024 um etwa ein Prozent zu. Im Vergleich zu 2019 lag 2024 die Bevölkerung um 2,8 Prozent höher.

Die Anzahl der in München registrierten Kfz lag im Dezember 2024 um 0,8 Prozent über dem Wert von Dezember 2023. Gegenüber 2019 ist dies ein Anstieg um 5 Prozent. Somit lag 2024 der Kfz-Zuwachs leicht unter dem Bevölkerungszuwachs. Jedoch ist die Zahl der registrierten Kfz in München sehr volatil. Es wurden 2024 rund 190.000 Kfz angemeldet und



Abb. 1: Vergleich der Anteile der Verkehrsmittel an den Gesamtwegen der Münchner*innen (Modal Split) 2023 laut System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)

Die in den vergangenen Jahren geplanten und umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen, wie sicherere Fußwege, neue Radwege und die Entwicklung von Stadtquartieren nach dem Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“, entsprechen dem Wandel im Mobili-

rund 183.000 Kfz abgemeldet, insgesamt sind in München aktuell etwa 895.000 Kfz registriert.

Entgegen dem rückläufigen Trend seit 2021 ist die Zahl der registrierten Privat-Pkw im Dezember 2024 im Vergleich zum Vorjahresmonat um etwa 0,3 Prozent leicht angestiegen (gegenüber 2019 um plus 1,8 Prozent). Die Zahl der in München registrierten gewerblichen Pkw ist hingegen leicht um 1,2 Prozent gesunken, was auch gegen den Trend ist, da seit 2019 die Zahl der gewerblichen Pkw um 6,7 Prozent deutlich anstieg. Besonders stark, um 11 Prozent im Jahr 2024, ist die Zahl der in München registrierten Lkw (>3,5t Nutzlast bzw. >6t Gesamtmasse) gestiegen. Dies ist vor allem auf die hohe Zahl von Lkw-Registrierungen bei einem Mietwagenunternehmen zurückzuführen. Im Vergleich zu 2019 liegt die Lkw-Zahl 2024 um 27 Prozent höher. Auch die Zahl der Krafträder (vor allem Motorräder) ist 2024 um 4,1 Prozent deutlich gestiegen (gegenüber 2019 um 14 Prozent).

Die MIV-Detektoren – Induktionsschleifen im Boden, welche die durchfahrenden Kfz zählen – in den Hauptverkehrsstraßen registrierten 2024 im Vergleich zu 2023 im Durchschnitt einen minimalen Rückgang des Kfz-Verkehrs um 0,3 Prozent. Im Vergleich zu 2019 liegt 2024 das Kfz-Aufkommen somit weiterhin bei minus 6 Prozent. Diese Entwicklung deckt sich tendenziell mit den Detektorwerten aus anderen Großstädten Deutschlands.

Beim Radverkehr bestanden 2024 durch Baustellen Datenlücken bei den sechs Raddauerzählstellen. Tendenziell gab es jedoch einen leichten Rückgang, da insbesondere das erste Halbjahr deutlich mehr Regentage (plus 50 Prozent) hatte als das Vorjahreshalbjahr. Das Gesamtjahr 2024 zeigt jedoch auch ein uneinheitliches Bild bezüglich der Regentage. Es gab 2024 14 Prozent mehr mittelstarke Regentage mit über fünf Millimeter Niederschlag als 2023, leichte (>1mm) und starke (>10mm) Regentage gab es jedoch seltener als im Vorjahr. Der leichte Rückgang des Radverkehrs 2024 wurde auch in Hamburg und Hannover registriert und mit dem Niederschlag begründet.

Beim ÖPNV der MVG – also bei den städtischen Bussen, Tram- und U-Bahnen – ermittelten die automatischen Fahrgastzählssysteme einen starken Anstieg der Fahrgastzahlen von 8 Prozent in 2024 im Vergleich zum Vorjahr, Wert von 2019 wurde somit wieder erreicht. Die Fahrgastzahlen der U-Bahn stiegen im Vorjahr um 10 Prozent (somit 5 Prozent

über 2019), der Tram um 4 Prozent (noch 4 Prozent unter 2019) und der MVG-Busse um 6 Prozent (noch 5 Prozent unter 2019).

Die Fahrgastzahlen der S-Bahn-München im Gesamtnetz nahmen 2024 um 2 Prozent zu, lagen aber somit noch 11 Prozent unter dem Wert von 2019. Interessanterweise hat sich der Corona-Trend (Verlagerung auf die Nebenzeiten und auf das Wochenende) umgekehrt, die Hauptverkehrszeit wächst wieder, die Nebenverkehrszeit schrumpft. Hier scheint eine Art Selbstkorrektur im Nutzerverhalten stattzufinden. Auch der Trend „Wochenende vs. Werktag“ scheint gestoppt bzw. eine Korrektur einzutreten, das heißt von Montag bis Freitag sind die Fahrgastzahlen der S-Bahn um 3 Prozent gewachsen, am Wochenende um 2 Prozent geschrumpft.

Beim Flugverkehr am Flughafen München gab es 2024 12 Prozent mehr Fluggäste als 2023, jedoch lag der Wert 2024 immer noch um rund 13 Prozent unter dem Wert von 2019.

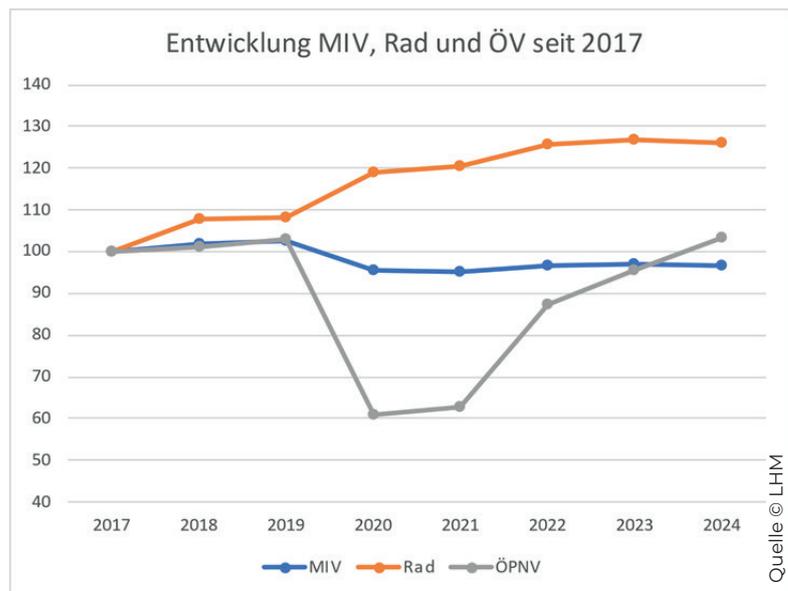


Abb. 2: Entwicklung der Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr (MIV) und Radverkehr und der Fahrgastzahlen im ÖPNV seit 2017 (Quelle: zirka 100 MIV-Detektoren, vier Raddauerzählstellen der Stadt München und Fahrgastzählssysteme der MVG)

Fazit

Die neuesten Zahlen zur Mobilität in München zeigen, dass sich das Mobilitätsverhalten in München sowohl auf den Fuß- und Radverkehr als auch ein resilientes ÖV-System verlagert hat und somit nachhaltiger und weniger abhängig vom Autoverkehr wurde. In der Konkurrenz der urbanen Wirtschaftsstandorte wird es immer wichtiger, Arbeitnehmer*innen ein attraktives Wohn- und Lebensumfeld zu bieten. Hierzu gehört auch ein urbanes Umfeld mit attraktiven und nachhaltigen Mobilitätsangeboten und Lebensqualität. Das Homeoffice hat sich bei einem Niveau von

knapp 20 Prozent an Werktagen eingependelt und liefert einen Beitrag zur Reduktion von Arbeitswegen, insbesondere bei Arbeitnehmer*innen, die relativ weit vom Arbeitsplatz entfernt wohnen. Unverändert ist weiterhin der Besetzungsgrad im Pkw mit einem Wert von durchschnittlich 1,4 Personen pro Fahrzeug. Insbesondere beim Pendlerverkehr ist der Besetzungsgrad besonders niedrig, und es braucht weiterhin Strategien, um den Besetzungsgrad mit Anreizen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements oder durch sogenannte High-Occupancy-Lanes zu erhöhen und somit das Verkehrssystem effizienter und nachhaltiger zu machen.

Die rückgängige Verkehrsmenge beim Kfz-Verkehr und der gleichzeitig steigende Kfz-Bestand zeigen zudem, dass die Notwendigkeit für ein übergreifendes Management des Straßenraums und hier insbesondere des Parkraummanagements nötig ist und gleichzeitig Potenziale für Sharing-Angebote vorhanden sind.

Durch zusätzliche Angebote im Umweltverbund allein lassen sich die von den Städten gesetzten und die bundespolitisch verankerten Ziele für den Verkehr nicht erreichen. Zu einer kohärenten Verkehrspolitik und einer insgesamt guten Verkehrssteuerung gehört das Verknüpfen der Angebotsverbesserungen mit sogenannten Push-Maßnahmen. Bei Push-Maßnahmen kann es sich zum Beispiel um Tempolimits, schmalere oder weniger Fahrspuren, Durchfahrtsbeschränkungen, die Reduzierung von Parkmöglichkeiten oder um zusätzliche Kosten handeln. Aufgrund der Flächenkonkurrenzen im Siedlungsbestand sind Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr oftmals nicht ohne Reduzierung der Flächen für den motorisierten Verkehr zu erreichen. 🚫

Attila Lüttmerding hat Geographie und Physik studiert und leitet seit 4 Jahren im Mobilitätsreferat der Stadt München die Abteilung Grundlagen und Daten.

Die Hauptstrategie ist miteinander reden

Interview mit Mobilitätsreferent Georg Dunkel

MICHAEL SCHNEIDER

Im Juni 2021 wurde im Stadtrat die Mobilitätsstrategie 2035 beschlossen. Die 19 Teilstrategien enthalten den Plan für die Mobilitätswende in München. Zeit, beim Mobilitätsreferenten Georg Dunkel nachzufragen, wie weit München seither gekommen ist.

Michael Schneider: Parken ist ein hochemotionales Thema in München. Starten wir doch gleich mit dem Fahrradparken. Hier am Rindermarkt war es gar nicht so leicht, einen Radlпаркplatz zu finden. Wie ist denn die Entwicklung?

Georg Dunkel: Fahrradparken ist ein zentraler Baustein für die Zufriedenheit aller Fahrradfahrenden in dieser Stadt. Wir wollen, dass die Fahrräder gut und sicher abgestellt werden können. Wir machen da viel. Die letzten Jahre hat es das Baureferat geschafft, etwa 1.500 neue Fahrradparkplätze jährlich zu errichten. Mobilitätsreferat, Baureferat und Bezirksausschüsse sind da in sehr guter Abstimmung. Bezirksausschüsse äußern ihre Wünsche, wo sinnvollerweise neue Fahrradstellplätze hin sollten, und wir prüfen das dann. Sie kennen sich vor Ort auch am besten aus. Neben dem Fahrrad gehören inzwischen auch unsere E-Tretroller dazu. In der Altstadt

sind sie jetzt komplett an festen Abstellplätzen, etwa 95 Prozent dieser Geräte stehen jetzt dort, das bringt viel mehr Ordnung in den öffentlichen Raum, hält den Gehweg frei, wo wir vorher viele Probleme hatten. Es ist noch lange nicht perfekt, und wir müssen das jetzt auch in die Stadtbezirke ausdehnen. Wir haben in den letzten Jahren auch flexible Parkmöglichkeiten ausprobiert, etwa Tag-Nacht-Nutzungen gerade im Uni-Umfeld. Tagsüber Fahrradparken, nachts Bewohnerparken mit dem Pkw. Es hat sich aber gezeigt, dass das nicht richtig gut funktioniert, denn die Missbrauchsquote am Vormittag ist noch zu hoch. Das Auto steht dann doch noch da und ist nicht entfernt worden. Das werden wir nicht weiterverfolgen. Was wir aber weiterverfolgen ist das Flexparken im Sommer und Winter. Wir brauchen im Sommer mehr Fahrradparkplätze, gerade im Bereich von Eisdielen bietet es sich einfach an.

Michael Schneider: Wir haben gerade über das Fahrradparken im öffentlichen Raum gesprochen. Was können denn auch Private tun, um das Fahrradparken in München zu begünstigen?

Georg Dunkel: Es wird nicht nur mehr radgefahren, die Fahrräder werden hochwertiger. Der Wunsch, gerade auch zu Hause sichere Abstellmöglichkeiten zu schaffen, wächst. Teilweise geht da nicht viel, so ehrlich muss man sein, gerade in vielen Altstadtquartieren oder auch in Gründerzeitvierteln. In Neubaugartieren haben wir über Bebauungspläne beziehungsweise auch über unsere Fahrradstellplatzsatzungen die Quoten deutlich erhöht.

Michael Schneider: Im Vergleich mit Fahrrädern haben Autos einen ganz anderen Flächenbedarf beim Parken. Daran entzünden sich auch immer wieder sehr heftige Auseinandersetzungen in der Stadt. Wie entwickelt sich die Zahl der abgestellten Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum?

Georg Dunkel: Die Zulassungszahlen gingen die letzten Jahre noch leicht nach oben. Im letzten Jahr ist erstmals eine gewisse Stagnation festzustellen. Die Zahl der privat zugelassenen Pkw stagniert schon länger. Wir haben aber eine zunehmende Zahl der gewerblich gemeldeten Pkw in dieser Stadt. Aus der repräsentativen [Befragung zum Mobilitätsverhalten](#) (SrV) wissen wir, wie viele Wege in dieser Stadt mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Das Auto kommt auf 24 Prozent der Wege. Wir haben mehr Autos, die aber weniger gefahren werden. Wir wissen nicht, wie viele davon auf einem privaten Stellplatz stehen und wie viele im öffentlichen Raum. Wir brauchen noch weitere Ideen, wie wir Leute anschieben können, die nicht wirklich aufs Auto angewiesen sind, um die Anzahl der abgestellten PKW zu reduzieren. Es ist eine Frage der Flächeneffizienz und der Flächengerechtigkeit.

Michael Schneider: Der Prinz-Eugen-Park im Münchner Osten ist ja in seiner Entwicklung auch wegen des Mobilitätskonzepts sehr gelobt worden. Damit wollte man ja auch den Autobesitz dort reduzieren. Wenn man durch das Quartier läuft, sind die Straßen schon recht voll mit parkenden Fahrzeugen, zum Teil auch widerrechtlich geparkt im Halteverbot. Werden in Münchner Neubaugartieren bestehende Garagen einfach nicht genutzt, weil es bequemer ist, im Straßenraum zu parken? Oder ist der Autobesitz auch in so autoreduzierten Quartieren dann doch überraschend hoch? Wenn ja, was bedeutet das dann für Freiham?

Georg Dunkel: Freiham ist eine Weiterentwicklung



Georg Dunkel leitet das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München. Er wirkt in stadtweiten, regionalen und nationalen Zusammenschlüssen und Verbänden mit, unter anderem in der Inzell-Initiative, der Europäischen Metropolregion München, der Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetages, der Agora Verkehrswende sowie der Plattform Urbane Mobilität.

von vielem, was wir aus der Prinz-Eugen-Kaserne, dem Prinz-Eugen-Park, aber auch dem Domagkpark gelernt haben. In vielen anderen Neubaugartieren der letzten Jahre sind wir sukzessive weitergegangen in der Entwicklung unserer Mobilitätskonzepte. Der reduzierte Stellplatzschlüssel hat sich aus meiner Sicht sehr bewährt. Den Domagkpark finde ich besonders gelungen, da sehe ich auch keinen großen Parkdruck auf der Straße, was aber vielleicht auch damit zusammenhängt, dass es uns da gelungen ist, auch gleich ein Parkraum-Management im öffentlichen Straßenraum zu etablieren. Am Ende brauchen wir auch eine Preisgerechtigkeit zwischen dem Abstellen im öffentlichen Raum und dem Abstellen auf Privatgrund, auch im Prinz-Eugen-Park: Wir kennen die Auslastung der Garagen nicht im Detail. Aber wir wissen, dass die Nutzung dieser Garagen auch Miete kostet. Da wird es mit Sicherheit auch den einen oder die andere geben, die sich lieber einen Stellplatz im öffentlichen Raum sucht, solange es irgendwie geht, bevor man 60 Euro im Monat oder mehr zahlt. Wir wollen eine Steuerung vornehmen, um den zur Verfügung stehenden Parkraum gut zu nutzen. Ich glaube, am Ende haben wir in dieser Stadt womöglich gar keinen Parkplatzmangel. Es gelingt uns nur nicht, die zur Verfügung stehenden privaten Stellplätze auch besser, also mehrfach, zu nutzen. Das wird eines der zentralen Themen der nächsten Jahre.

Michael Schneider: Da hätte ich einen ganz guten Kooperationspartner für Sie gefunden: die Park-

raumwende München. Die Initiative hat sich letztes Jahr gegründet und sich genau das auch zum Ziel gesetzt, dass man bis jetzt nicht genutzten Parkraum entweder in Tiefgaragen oder auch in Hochgaragen zusammenbringt mit Menschen, die parken müssen. Gab es da bereits erste Kontakte?

Georg Dunkel: Wir sind im Austausch mit der Initiative. Ich finde das auch sehr lobenswert. Wir sind auch im Austausch mit Unternehmen, die anbieten, über eine App verfügbaren oder frei verfügbaren Parkraum anderen Nutzer:innen zur Verfügung zu stellen. Da müssen wir noch viele Fragen klären. Viele Stellplätze sind ja mit einer gewissen Nutzung von der Lokalbaukommission genehmigt. Wenn wir diese Nutzungen erweitern, müssen wir prüfen, unter welchen Voraussetzungen wir das rechtlich dürfen. Also: dass tagsüber der Gewerbebetrieb es nutzt, abends dann derjenige, der ins Fitnessstudio geht oder nachts der Bewohner, so dass wir dann eine zwei- bis dreifache Nutzung dieser Stellplätze hinbekommen. Wir werden bei der hohen Pkw-Dichte Lösungen finden müssen.

Michael Schneider: Immer wieder für heftige Proteste sorgt hier auch der Wegfall von Autoparkplätzen, wenn Radwege eingerichtet oder beispielsweise Schanigärten im Sommerhalbjahr auf städtischen Straßen geschaffen werden. Wie reagiert die Landeshauptstadt auf diese Proteste? Haben Sie da eine bestimmte Strategie, um diese Konflikte befrieden zu können?

Georg Dunkel: Die Hauptstrategie ist miteinander reden. Oft wird uns vorgeworfen, wir würden das aus rein ideologischen Gründen machen. Schanigärten wurden in Corona-Zeiten eingeführt. Alle waren froh, auch der Gastronomie wieder eine Unterstützung zu geben. Wir feiern uns gerne auch als die nördlichste Stadt Italiens und genießen das Leben gerade im Sommerhalbjahr auf der Straße. Die letzten ein, zwei Jahre merkt man eine gewisse Umkehr, es gibt mehr Kritik an den Schanigärten, dass da zu viele Parkplätze wegfallen würden. Gleichzeitig bekommen wir auch Kritik, weil wir neue Fahrradstellplätze errichten, und wir schaffen gerade flächendeckend in der Stadt 200 Mobilitätspunkte, wo wir für Carsharing Stellplätze zur Verfügung stellen. Der Wandel, den wir im Straßenraum vornehmen, entspricht klar unserer gesamten Mobilitätsstrategie. Wir machen eine Abwägung danach, wie sich das Mobilitätsverhalten entwickelt hat. Ein Drittel der Wege in dieser

Stadt werden zu Fuß zurückgelegt, gut 20, 21 Prozent der Wege mit dem Fahrrad. Zusammen sind das über 50 Prozent der Wege. Dafür brauchen wir sichere, breite Gehwege. Wir brauchen gute Fahrradinfrastruktur. Das Auto, das „nur“ noch 24 Prozent der Wege abdeckt in dieser Stadt, ist auch wichtig. Wir müssen den Raum für das Auto etwas reduzieren, um den knappen Raum besser zu nutzen.

Michael Schneider: Gerade fiel das Stichwort breite und sichere Gehwege. Am 25. Juni schrieb die TZ, dass Clemens Baumgärtner, der OB-Kandidat der CSU, den Vorschlag gemacht hat, das sogenannte aufgesetzte Parken zu legalisieren. Zur Erklärung: Aufgesetztes Parken heißt, die Fahrbahn ist nicht breit genug aus Sicht des Autofahrers, dass man ein Fahrzeug mit allen vier Rädern auf der Fahrbahn parkt, sondern damit eben durchfahrende Fahrzeuge noch genügend Platz haben, stellt man sich mit den

rechten beiden Rädern auf den Gehweg, wodurch der Gehweg verschmälert wird. Was sagen Sie aus fachlicher Sicht zu diesem Vorschlag?

Georg Dunkel: Schwierig, ein sensibles Thema. Ich gehe davon aus, es wird von verschiedenen Fraktionen eines der Wahlkampfthemen werden. Wir müssen nüchtern darauf schauen. Wir haben einen hohen Parkdruck in vielen Quartieren. Jahrzehntlang wurde das Gehwegparken praktiziert. Viele fragen sich: Wollt ihr das jetzt zurücknehmen? Wir sind nicht die böse Verwaltung, die hier irgendwas zurücknehmen will. Es war immer schon rechtlich nicht zulässig und hätte von der Polizei immer schon geahndet werden können. Es wurde aber stillschweigend toleriert. Zunehmende Teile der Gesellschaft akzeptieren das so nicht. Viele sind mit Kindern unterwegs, mit dem Kinderwagen, mit einem Rollator, mit dem Rollstuhl. Da brauchen wir sichere, breite Gehwege. Die Mindestbreite ist gesetzlich nicht klar definiert. Es gibt viele Richtlinien und Empfehlungen von Forschungsgesellschaften, die sagen, eigentlich braucht es zwei Meter. Es gibt auch Institutionen, die sagen, 1,60 Meter könnte reichen. Und Clemens Baumgärtner sagt, 1,50 Meter könnte reichen. Aber selbst 1,50 Meter haben wir auf vielen Gehwegen gar nicht. Wir haben dem Stadtrat vorgeschlagen, dass wir in Kooperation mit den Bezirksausschüssen, mit der Polizei und den Behindertenverbänden uns die Stadtteile anschauen, wo die Probleme wirklich am größten sind. Bewohnerparken in einem Lizenzgebiet einzuführen ist ein gutes

**” Oft wird uns vorgeworfen,
wir würden das aus
rein ideologischen
Gründen machen. “**

Instrument. Damit haben wir in den letzten Jahren in vielen Quartieren gute Erfahrungen gemacht, konnten damit dann auch früher praktiziertes Gehwegparken abschaffen.

Michael Schneider: Kann denn die Landeshauptstadt auch etwas tun gegen das Parken besonders großer Fahrzeuge, zum Beispiel Wohnmobile, zum Beispiel auch SUVs? Da gab es ja vor einigen Monaten auch die Meldung aus Paris, dass sich bei einer Bürgerabstimmung eine Mehrheit der Abstimmenden dafür ausgesprochen hat, dass man für SUVs im Stadtbereich höhere Parkgebühren erhebt als für kleinere Fahrzeuge.

Georg Dunkel: Es sollte uns als Kommune die Möglichkeit gegeben werden, beim Bewohnerparken über die Preise nochmal neu zu verhandeln, damit wir nach Größe der Fahrzeuge staffeln können. Andere Städte gehen da jetzt mit einem Beispiel voran, das schauen wir uns natürlich auch sehr genau an. Die rechtliche Möglichkeit wäre dann grundsätzlich da. In einem ersten Schritt stellen wir ab 1. August in bestehenden Bewohnerparkgebieten für Wohnmobile, die länger als 6 Meter sind, künftig keine neue Parklizenzen mehr aus. Es gibt Bestandsschutz, alle, die heute eine Lizenz haben, werden sie auch in Zukunft weiterhin bekommen. Aber wir wollen die Botschaft setzen an alle, die sich jetzt ein Wohnmobil anschaffen: Könnt ihr gerne machen, aber wenn es länger als sechs Meter ist, kümmert euch bitte privat um eine Abstellmöglichkeit. Es ist nicht gerechtfertigt, für die wenigen Male im Jahr, die ein Wohnmobil genutzt wird, dauerhaft den sehr knappen Parkraum in unserer hochverdichteten Stadt so günstig zur Verfügung zu stellen.

Michael Schneider: Was wir die letzten Jahre in München alle beobachten können, das ist, dass die abgestellten Autos immer breiter werden, immer

länger werden, auch immer höher werden. Was bedeutet das denn für die Verkehrssicherheit?

Georg Dunkel: So ganz kann man es noch nicht abschätzen. Wir müssen aufpassen in den sogenannten Sichtdreiecken, also in allen Kreuzungen. Da ist es sehr wichtig, dass auch Kinder gut gesehen werden, wenn sie die Straße queren wollen. Je höher die Fahrzeuge werden, desto schwieriger kann das werden. Wir sehen da keine erhöhten Unfallzahlen. Wir versuchen aber, dass wir Fahrradparkplätze an solchen Kreuzungen schaffen, um das Abstellen von Kraftfahrzeugen grundsätzlich unmöglich zu machen. Richtig aktiv werden können wir darüber hinaus eigentlich nur, wenn Fahrzeuge wirklich verkehrsgefährdend abgestellt sind. Dann ordnen wir reines PKW-Parken an, wenn die Sichtbeziehungen überhaupt nicht mehr gegeben sind und es ein wichtiger Schulweg ist.

Michael Schneider: Wie hat sich die Zahl der Verkehrsunfallopfer seit 2021, seitdem Sie im Amt sind, entwickelt?

Georg Dunkel: Ein paar Jahre mehr zurückblickend merken wir eine klare Tendenz der Abnahme. Das ist sehr positiv. Im Jahr 1972 hatten wir noch 258 Getötete im Straßenverkehr in dieser Stadt. Es sind jetzt zwischen 10 und 20. Die letzten Jahre waren es häufig neun Verkehrstote. Das sind neun zu viele. Auch die Schwerstverletzten sind nach wie vor zu viele. Zwei Drittel der Unfallopfer sind Fußgänger oder Radfahrer, das ist der klare Hinweis, wo unsere Ansatzpunkte sind. Wir müssen dafür Sorge tragen, dass der Fuß- und Radverkehr noch sicherer in dieser Stadt wird. Daran arbeiten wir mit der Polizei und mit dem Baureferat intensiv. Wir sind Mitglied der Unfallkommission und haben uns jetzt die Unfallschwerpunkte der letzten Jahre angeschaut. Wir haben auch ein Prioritätenprogramm entwickelt, welche Knotenpunkte in den nächsten Jahren umgebaut werden sollen. Das betrifft freilaufende Rechtsabbieger, eine Maßnahme, an der wir intensiv arbeiten. Es geht aber auch um Verbesserungen von Sichtbeziehungen und Roteinfärbungen von Radwegen. Da ist schon viel passiert, aber auch noch viel zu tun.

Michael Schneider: Die Vision Zero ist ja die Vision, dass es im Straßenverkehr keine Todesopfer und keine Verletzten mehr bei Unfällen gibt. Was hat die Landeshauptstadt bei der Vision Zero selbst in der Hand? Wie hilft Ihnen da die neue Straßenverkehrsordnung?

Georg Dunkel: Wir sind froh über die Novelle der Straßenverkehrsordnung, weil sie neue Perspektiven für Tempo 30 gibt, aber auch für die Schaffung von



Quelle © Doanme / Pixabay

besseren Fuß- und Radwegen. Auch die Anordnung von Fußgängerüberwegen ist einfacher geworden. Früher brauchten wir die berühmte qualifizierte Gefahrenlage, es musste schon ein Unfall passiert sein, bevor wir handeln durften. Das ist jetzt vielfach weggefallen. Wir dürfen präventiv sagen: Hier ist ein geeigneter Standort für einen Fußgängerüberweg. Im Umfeld von einem Fußgängerüberweg gibt es jetzt auch die Kann-Regel, dass wir da gleichzeitig Tempo 30 anordnen dürfen.

Michael Schneider: Abschließend, Herr Dunkel. Finden Sie denn, dass die Städte und Gemeinden in Deutschland genügend rechtliche Möglichkeiten haben, um die Mobilitätswende zu gestalten?

Georg Dunkel: Ich muss an dieser Stelle das Thema der Finanzen ansprechen: Das Rückgrat einer Metropolregion ist ein leistungsfähiger ÖPNV. Da stehen

wir aus meiner Sicht an einer ganz zentralen Stelle für die Zukunft: Wie gelingt es uns, den Betrieb des bestehenden ÖPNV zu sichern, aber auch den notwendigen Ausbau? Die Kommune allein ist überfordert, da brauchen wir Unterstützung von Bund und Land.

Michael Schneider: Ganz herzlichen Dank für das Gespräch.

Georg Dunkel: Vielen Dank Ihnen. 

Zum Anhören:

Dieses Interview können Sie hier in voller Länge als Podcast hören: <https://muenchner-forum.de/mobilitaetswende-in-muenchen-turbo-oder-schnecken-tempo-forum-aktuell-06-2025/> 

Die Seilbahn kann mehr

MICHAEL SCHNEIDER

Euphorisch, so lässt sich die Stimmung im Sommer 2018 beschreiben, als Dr. Jürgen Büllesbach, damals Geschäftsführer der Bayerischen Hausbau, Verkehrsministerin Ilse Aigner und Oberbürgermeister Dieter Reiter ihre Idee vorstellten: Eine Seilbahn über dem Frankfurter Ring sollte dem Stau entschweben und ein neues Kapitel in der Münchner ÖPNV-Planung aufschlagen.

Jahrzehntelang steckte München in der immergleichen Planungsroutine von U-Bahn, Tram und Bus fest. Alles wie immer, alles erwartbar. Die verdienstvolle Initiative für eine städtische Seilbahn hatte das Zeug dazu, diese Routinen zu durchbrechen – und war auch deshalb von der Stadtverwaltung vom ersten Tage ungeliebt. Doch dazu später mehr.

Der große Optimismus, wenn es um Seilbahnen ging, war wichtig: ÖPNV kann auch Spaß machen, neue Strecken können auch in wenigen Jahren fertig werden, günstige Baukosten und geringe Betriebskosten inklusive. Gute Nachrichten in einer Zeit, in der sich die 2. S-Bahn-Strecke längst zum Skandal auswuchs und beim innerstädtischen ÖPNV-Ausbau Stillstand herrschte. Es war klar, dass diese Euphorie die Seilbahn-Untersuchung einige Zeit tragen würde, über Zweifel und berufsmäßige Bedenkenträgerei hinweg, aber eben auch, dass die Euphorie eines Tages auf die Wirklichkeit trifft.

Nachdem das Planungsreferat, das Mobilitätsreferat und die MVG die Seilbahn über dem Frankfurter Ring in ihre Planungsroutinen überführt hatten, wurde sie nach allen Regeln der Kunst verwaltschaftsmäßig abgehandelt, mit Varianten nach Moosach, in die Fasanerie oder über die Isar nach Unterföhring. Im März 2024 dann der [Beschluss im Stadtrat](#) .

Das Projekt Seilbahn wird nicht weiterverfolgt, zu hohe Kosten von 433 Mio. EUR und zu geringer verkehrlicher Nutzen. Operation erfolgreich, Patient tot. Dabei zeigte die Untersuchung doch nur eines: Genau hier, am Frankfurter Ring, war die untersuchte Seilbahn gesamtwirtschaftlich nicht sinnvoll, nicht mehr, nicht weniger.

Dass die Kosten der Seilbahn über dem Frankfurter Ring so hoch geschätzt wurden, ist leicht zu erklären – alternativlos wurde das teuerste Seilbahnsystem, die Dreiseilumlaufbahn (3S-Bahn) untersucht. Begründet wurde das von der Landeshauptstadt damit, dass die Seilbahn für alle vollständig barrierefrei nutzbar sein muss, dass die Kabinen groß genug sein müssten, dass darin auch Elektrorollstühle Platz finden und gewendet werden könnten. Diese Absicht wird vom Gedanken der Inklusion getragen und ist auch im Nahverkehrsplan verankert, aber wie ernst wird sie an anderer Stelle genommen? Heute, 2025, sind im Münchner Tramnetz weniger als ein halbes Dutzend Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut. Die Latte wurde für die Seilbahn sehr hoch gelegt, während es im Rest des ÖPNV-Netzes im üblichen Trott ruhig weiterlaufen kann. Barrierefreiheit im Bestand? Schwierig, schwierig. Wenig überraschend wird auch



Urbane Seilbahn in Berlin

eine Seilbahn sehr teuer, wenn der Goldstandard der 3S-Bahn schon vor der eigentlichen Untersuchung als gesetzt gilt: die klimatisierten Kabinen, die Betriebskosten, die Stützen und natürlich auch die Stationsgebäude, die beim Goldstandard nicht nur teurer, sondern auch viel länger werden und sich damit an den Kreuzungspunkten nur noch mit Mühe städtebaulich in die bestehenden Straßen und Häuser einfügen lassen.

Als aufmerksamer Betrachter konnte man schon den Eindruck haben, die Seilbahn würde deshalb so gründlich untersucht, um sich anschließend nie mehr mit ihr beschäftigen zu müssen. Fast ein wenig pflichtschuldig nach dem ganzen Aufwand liest sich im Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.03.2024 der Satz: „Das System Seilbahn wird weiterhin als alternatives Verkehrssystem daraufhin geprüft, ob es im Stadtgebiet, beziehungsweise in Verbindung mit der Region, Strecken gibt, die einen verkehrlichen Nutzen zu vertretbaren Kosten bringen.“

Wie man es besser macht, zeigt die vergleichende Untersuchung neuer U-Bahn-, Trambahn- und Seilbahnverbindungen, die der Landkreis München zwischen 2020 und 2022 durchgeführt hat. Dort wurden in den vier Teilräumen (Nord, Ost, Süd und West) nicht weniger als 60 Verbindungen untersucht, davon etwa 20 ganz unterschiedliche Seilbahn-Verbindungen: lange Tangentialen, kurze Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, die letzte Meile von der S-Bahn-Station in die Gemeinde. Alle Seilbahn-Systeme waren vertreten: Einseilumlaufbahn, 3S-Bahn, Pendelseilbahn, und dabei wurden auch noch Systemvergleiche mit Tram oder Bus gerech-

net. Auch hier traf Euphorie auf Wirklichkeit, es ließ sich aber, anders als am Frankfurter Ring, viel daraus lernen. Dass die Seilbahn geringere Betriebskosten haben würde als eine Tram, ließ sich nicht zeigen. Gerade das war in Zeiten steigender Kosten für Personal und Technik im ÖPNV die große Hoffnung gewesen. Dafür gab es richtige Überraschungen: Eine Pendelseilbahn von Pullach nach Grünwald schnitt so gut ab, dass sie ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1 erzielte und sofort von Bund und Land nach GVFG mit bis zu 90% der Kosten gefördert werden könnte. Als ungünstig erwies sich, dass die Ergebnisse der Studie 2021 und 2022 voll in die Corona-Pandemie fielen. Medial lag die Aufmerksamkeit bei Impfzentren, Distanzunterricht und neuen Lockdown-Maßnahmen. Auch die anfänglich starke Euphorie der Kreispolitik war in der zähen Corona-Zeit ab Herbst 2021 geschwunden. Trotzdem: Der Kreistag München und Landrat Christoph Göbel waren damals mutig und entschlossen, eine echte vergleichende Untersuchung zu beauftragen, damit alle etwas daraus lernen konnten – weit über die Kreisgrenzen hinaus.

Die ÖPNV-Welt hat sich seither weitergedreht. In Toulouse wurde 2022 eine innerstädtische Seilbahn mit drei Stationen eröffnet, in der Bundesstadt Bonn wird mit großem Engagement eine lange Seilbahnverbindung mit fünf Stationen geplant. Übrigens: Die Seilbahn Bonn wird als Einseilumlaufbahn geplant, ein international bekannter und bewährter Standard, und zu einem Bruchteil der Kosten einer 3S-Bahn. Gerade übernimmt das erfahrene Beratungsunternehmen Drees & Sommer SE die Programmsteuerung für die Bonner Seilbahn von der Stadtverwaltung. Auch wenn noch zahlreiche Untersuchungen anstehen, soll das **Genehmigungsverfahren** [↗](#) in nicht allzu ferner Zukunft starten. Stadtrat und Landesregierung stehen voll hinter dem Projekt.

In München ist das Versprechen, das der Mobilitätsausschuss des Stadtrats am 13.03.2024 gegeben hat, weiterhin uneingelöst. Die Seilbahn kann mehr – sie ist nicht nur ÖPNV-Verkehrsmittel, sondern auch fahrende Fuß- und Radwegbrücke, sie sorgt für Verbindung über natürliche und künstliche Hindernisse hinweg.

Räume der Mobilität, das ist der Titel der IBA 2024-2034 in der Metropolregion München – und eine erstklassige Chance für Initiativen aus der Stadtgesellschaft, der Idee einer urbanen Seilbahn für München wieder Flügel zu verleihen. 🌀

Michael Schneider ist Politikwissenschaftler (M. A.) und Dipl.-Verwaltungswirt (FH). Er ist seit Mai 2023 Programmausschuss-Vorsitzender des Münchner Forums. Er arbeitet in der Regierung von Oberbayern im Sachgebiet Kommunales Finanzwesen.

Interview mit der Initiative Radentscheid München

MICHAEL SCHNEIDER

Münchner Forum: Im Juni wurden die Ergebnisse vom ADFC-Fahrradklimatest veröffentlicht. Gesamtnote für München: 3,9. Ausreichend. Überrascht Sie das?

Katharina Horn: Nein, das überrascht mich nicht. Wir haben hier einfach eine große Radl-Community, es werden ja auch mehr Fahrradfahrende, und wir haben zum Teil nur 90 cm breite Radwege. Es gibt ein Versprechen, nämlich die Umsetzung des Radentscheids und des Entscheids zum Altstadt-Radlring – die zwei erfolgreichsten Bürgerbegehren, die es je in München gab, zumindest was die eingereichten Unterschriften anbelangt. Die beiden Begehren wurden vom Stadtrat übernommen, es kam ja gar nicht zum Bürgerentscheid. Und wir haben permanent Verkehrstote und Schwerverletzte in der Stadt. Das muss man einfach sagen: Die Infrastruktur ist nicht sicher. Zum Beispiel letztes Jahr in der Kreillerstraße, dieser Radfahrstreifen in Mittellage an der Tankstelle. Und auch wenn das damals nach bestem technischen Standard entwickelt und umgesetzt wurde, kann es nicht der beste Standard sein, wenn Menschen dort sterben. Das ist einfach ein Bestandteil der Vision Zero, die die Stadt sich zu eigen macht: keine Schwerverletzten und keine getöteten Verkehrsteilnehmenden. Und das ist einfach krachend gescheitert.

Münchner Forum: Was sind denn die Hauptforderungen des Radentscheids?

Katharina Horn: Die findet man auch alle auf unserer Website [Radentscheid München](#). Wir möchten, dass es in München ausreichend Radwege gibt, eben für sicheres und zügiges Fahren. Sicher heißt, am besten – wo möglich – getrennt vom Autoverkehr, vom motorisierten Individualverkehr, weil die Geschwindigkeiten so unterschiedlich sind. Da treffen Verkehrsteilnehmende aufeinander, die von ihren Voraussetzungen so unterschiedlich sind. Diese Trennung ist uns schon auch wichtig. Und dann wollten wir natürlich ausreichend Abstellplätze. Fahrradknäuel wie am Hauptbahnhof, das ist ja fürchterlich, und irgendwie muss es doch moderne Lösungen geben, wie man Fahrräder ordentlich und in ausreichender Zahl unterbringt. Das ist auch ein dringendes Anliegen, und wir wollen halt auch die Verbindung innerhalb Münchens verbessern, also das Radwegnetz optimieren, das war auch ein Ziel.

Da sind wir mittelmäßig weiter. So richtig toll weit ist das alles gar nicht.

Münchner Forum: Sie haben es eben schon gesagt, im Juli 2019 hat der Münchner Stadtrat die Forderungen des Radentscheids und des Begehrens Altstadt-Radlring ja übernommen. Wie weit ist denn die Landeshauptstadt sechs Jahre danach mit der Umsetzung?

Katharina Horn: Also in der Umsetzung ist extrem wenig passiert. Es sind ein paar Straßen. Also am Altstadt-Radlring, da ist wahrscheinlich, wenn man es im Gesamten betrachtet, noch am meisten passiert, da wurde auch mutig vorangeschritten. Mit den schwierigen Stellen hat man gewartet und die sind immer noch schwierig, zum Beispiel um den Viktualienmarkt. Und es gibt schon viele andere Planungen, die zum Teil sogar schon vorgestellt wurden, aber jetzt heißt es, es ist kein Geld da. Das ist natürlich wahnsinnig ärgerlich, eigentlich inakzeptabel. Und worüber wir uns wirklich ärgern, ist die Martin-Luther-Straße, der Giesinger Berg. Also voraussetzen muss man natürlich immer, wir haben das als Radentscheid gemacht: Wir sind Radfahrende, aber Hand aufs Herz, ich bin doch auch Fußgängerin, ich fahre sogar manchmal Auto, ich nütze Öffis, und wenn ich richtig Lust habe, fahre ich Rollschuh. Irgendwie bin ich ja eh alles. Und das alles liegt uns auch am Herzen. Wenn wir was umbauen, dann ist es auch immer zum Nutzen der Fußgänger:innen und meistens auch der ÖPNV-Nutzer:innen. Das ist einfach total wichtig, es ist nicht Radentscheid-



Quelle © Daniela Pfeil

Katharina Horn ist Diplom-Kulturmanagerin und arbeitet bei der Kreisgruppe München des BUND Naturschutz in Bayern e.V. als Geschäftsführerin. Sie ist Mitinitiatorin des Radentscheid München und fungiert als eine der drei Sprecher*innen des Bündnisses. Katharina Horn setzt sich dafür ein, dass der öffentliche Raum gerecht aufgeteilt wird und erhofft sich, dass die Verkehrswende wieder an Fahrt aufnimmt.

Maßnahme „Bicycle First“, sondern Radentscheidungsmaßnahme „Gute Straßen für alle und zwar gleichberechtigt“. Und ich traue mich, das so zu sagen, auch wenn es ein bisschen Einschränkungen für den Autoverkehr gibt. Manchmal muss man einfach ein Auto nutzen. Wir sind nicht weltfremd, und das machen wir selber auch. Aber wichtig ist, dass es jetzt mal zu so einer Gleichberechtigung kommt, die wir bisher nicht feststellen konnten. Es hätte der Ichoschule extrem genutzt, wenn man die Kreuzung so umbaut, dass man sie queren kann. Die Schule liegt wie auf einer Verkehrsinsel. Und jetzt meckern manche, das würde den Autoverkehr zu stark einbremsen. Ja, vielleicht ist das an der Stelle auch mal gut.

Münchener Forum: Finden Sie denn, dass sich die Münchner Stadtverwaltung genügend engagiert für die Ziele des Radentscheids?

Katharina Horn: Ich denke, dass es da schon mehr Spielraum gibt. Natürlich gibt es auch technische Vorgaben, und die will auch keiner in Frage stellen, aber wir haben ja Leitlinien entwickelt gemeinsam mit der Verwaltung, um genau diese technischen Vorgaben auch anzupassen an die reale Situation. Das haben wir gemeinsam beschlossen. Das müsste halt noch mehr in die Köpfe. Also die PlanerInnen machen das schon, bei der MVG sehen wir da noch ein bisschen Nachholbedarf, weil die quasi eigenständig in ihren Projekten plant. Sonst habe ich mir schon mehr erwartet, muss ich sagen. Ich möchte jetzt da nicht einzelne Leute in der Verwaltung angreifen, die wirklich Interesse daran haben, das umzusetzen. Natürlich ist es ein schwerfälliger Apparat, das leuchtet uns ein, da sind verschiedene Referate beteiligt. Aber grundsätzlich denke ich, dass da noch viel mehr möglich gewesen wäre. Wir gucken uns Paris an, die haben so viele Sachen ausprobiert. Die haben mit viel Mut Sachen ausprobiert. Man hat immer gemerkt, jetzt probieren sie dies und jenes aus, um zu schauen, was das Beste ist. Bei uns werden drei Jahre lang in der Kapuzinerstraße

St.-Magnus-Straße



St. Magnusstraße: Vorher / Nachher

die Poller getestet. Es ist schon gut, dass man das macht. Aber ich weiß gar nicht, ob man die hätte testen müssen.

Münchener Forum: Das Geld haben Sie gerade schon angesprochen. Sind eigentlich genug Haushaltsmittel eingeplant, um die Ziele des Radentscheids umzusetzen?

Katharina Horn: Überhaupt nicht. Es ist ein Versäumnis, das muss man so sagen. Ich glaube, es wurde versäumt, ausreichend Budget zur Verfügung zu stellen. Man hat immer gedacht, das könne man aus der Nahmobilitätspauschale machen. Das geht aber nicht, die ist viel zu gering.

Münchener Forum: Wie viel ist da drin in der Nahmobilitätspauschale?

Katharina Horn: Die [Nahmobilitätspauschale](#) beinhaltet 25 Millionen pro Jahr, da werden aber auch einige Projekte finanziert, die überhaupt nichts mit der Radinfrastruktur zu tun haben. Mit der Nahmobilitätspauschale wird alles finanziert, z. B. auch die Planung zur Platzgestaltung am Hauptbahnhof. Da geht es nicht nur um Radverkehr, da geht es um alles, was Geh- und Radwege betrifft. Dann bleiben vielleicht noch 10 Millionen für den Radverkehr. Und das reicht nicht, wenn man wirklich komplett umbauen will. Wir haben immer Vorschläge gemacht, wenn wir finden, dass man Sachen leichter umbauen kann. Zum Beispiel mit Pollern. Ebenerdig, also auf Fahrbahnniveau. Da hätten wir uns auch ein bisschen mehr Bewegung gewünscht. In der St. Magnus-Straße hat die Stadt gezeigt, dass sie nach höchsten Standards baut. Das ist natürlich löblich, kostet aber einfach viel mehr. Und die Frage ist: Ist es da der richtige Ort, das auszugeben? Geht es nicht auch manchmal ein bisschen pragmatischer? Das ist meine Meinung. Diese Trenner zwischen Parken und Radverkehr: Das ist schon sehr massiv gemacht. Geschickt ist, dass man den Gully nicht versetzen musste. Deswegen plädieren wir auch für Maßnahmen auf Fahrbahnniveau, weil man dann die Entwässerung nicht noch machen muss. Das kostet einfach viel Geld.

Münchner Forum: Jetzt gibt es ja seit vier Jahren auch die Mobilitätsstrategie 2035 der Landeshauptstadt mit einer Teilstrategie Radverkehr. Hat das auch nochmal einen zusätzlichen Schub gegeben? Wie haben Sie das erlebt?

Katharina Horn: Überhaupt nicht. Ich finde, das ist eine Strategie ohne irgendwie erkennbare harte Ziele. Die Ziele waren vorher klar, die stehen im Koalitionsvertrag von Grün-Rot aus dem Jahr 2020. Die erinnern sich halt nicht mehr dran, und jetzt wird das Geld knapp. Das ist natürlich blöd. Man macht ja Szenarien. Und wie gesagt, sobald ein Bürgerentscheid kommt oder klar ist, dass da etwas in die Umsetzung kommt, muss ich sagen: Leute, wie bezahlen wir es? So denke ich. Ich bin ja auch Klimarätin der Zivilgesellschaft: Wir haben eine Strategie vorgestellt bekommen, wie viel mehr Bäume wir in der Stadt brauchen. Was das kostet, lässt sich schnell ausrechnen. Heraus kamen tolle, hehre Ziele, aber keine wirklich richtig monitorablen Umsetzungsschritte. Aber klar, es ist eine riesige Verwaltung mit vielen Leuten. Ich möchte auch niemandem zu nahe treten, aber von außen betrachtet, bin ich da manchmal sehr erstaunt.

Münchner Forum: Wie wichtig ist denn eine gute Radinfrastruktur, sind gute Radwege, damit die Mobilitätswende auch gelingt?

Katharina Horn: Extrem wichtig, denn ich kann ja nicht nur davon reden: „Leute, fahrt Fahrrad!“, wenn es dann plötzlich Fahrradstau gibt, weil es zu viele Leute sind. Oder es gibt Unfälle. Natürlich gibt es mehr Unfälle, wenn mehr Leute fahren. Ich brauche einfach eine sichere Infrastruktur, damit sich auch manche Leute trauen, wenn es eng ist. Auch die Radfahrenden haben unterschiedliche Tempi.

Ich habe ein E-Bike, ich fahre natürlich, wenn ich Schwung geholt habe, konstant meine 25 km/h. Die meisten Fahrradfahrenden, vor allem Rennradler, sind schneller als ich. Aber beim Anfahren bin ich halt schneller. Ich nehme natürlich Rücksicht, aber wenn ich auf einem 90 cm-Radweg bin, nützt mir meine ganze Rücksicht nichts. Deswegen braucht es einfach eine gut ausgebaute Infrastruktur für Radfahrende und ausreichend breite Wege. Und ich meine, man sagt ja auch nicht: „Hey Auto, nimm mal ab und gib dich zufrieden mit dem, was da ist!“ Nein, die Autos werden immer dicker, und alle denken darüber nach: „Oh, da müssen wir die Parkplätze breiter machen, sonst passen sie da nicht mehr rein.“ Dann hätte man ja auch sagen können bei E-Bikes: „Oh jetzt kommen E-Bikes, die haben ein bisschen unterschiedliches Verhalten, da müssen wir ja schauen, dass wir unbedingt alles breiter machen.“ Das sagt aber komischerweise keiner.

Münchner Forum: Von welchen Städten und von welchen guten Beispielen kann und sollte München denn lernen?

Katharina Horn: Ich mag Paris, aber ich mag auch Valencia, die haben schon seit langem den Altstadt-Radring. Es ist halt in Spanien das Problem, dass viele Leute denken, Fahrradfahren sei eher Sport. Valencia ist eine große Unistadt, und sehr viele Studierende fahren Fahrrad, und die haben ein sehr gut ausgebautes Leihsystem. Paris finde ich toll. In Münster finde ich, kann man auch gut fahren. Und die Stadträt:innen fahren ja auch immer mal wieder in andere Städte und gucken es sich an. Aber es bedeutet halt alles Einschränkungen für den Autoverkehr, und das ist eine harte Diskussion, die wir noch Jahre führen werden. 🚫

Arbeitskreise im Juli/August/September

Sie haben Lust, etwas für München zu tun? Unsere Arbeitskreise stehen Ihnen offen! Schreiben Sie uns gerne eine E-Mail an info@muenchner-forum.de . Alle Termine finden Sie auch hier: <https://muenchner-forum.de/veranstaltungen/> 

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen
nächste Treffen: Do. 31. Juli und 25. September
18:30 Uhr, per Videokonferenz

Arbeitskreis ‚Nachbarschaftsviertel‘

Leitung: Andreas Beaucamp, Bernhard Duffer
nächste Treffen: Di. 29. Juli, 19:00 Uhr

Schwierigkeiten der Mobilitätswende in München

BERTHOLD MAIER

Die neu gewählte grün-rote Stadtratsmehrheit begann 2020 mit viel Elan, die Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV zu verbessern. So soll eine möglichst starke Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund erreicht werden. Wie ist fünf Jahre später der Stand?

S-Bahn: Bayern versucht nicht mal das, was Berlin seit 1930 kann (Takt 10)

Die Defizite der Münchner S-Bahn – für die der Freistaat und nicht die Stadt verantwortlich ist – sind hinlänglich bekannt. Der S-Bahn-Tiefunnel – der nach aktuellem Planungsstand drei zusätzliche S-Bahnzüge pro Stunde und Richtung bringt (Vergleich: Fahrplan 2024 vor Herausnahme der S7 aus dem Tunnel) – soll nun ca. 2036 in Betrieb gehen. Im Rahmen der aktuellen Diskussion um die Olympia-Bewerbung soll nun der Tiefunnel rechtzeitig zu den Spielen fertig werden – wie es schon für die Winterspiele 2018 und 2022 im Gespräch war.

Hauptmangel der S-Bahn-Planungen ist, dass kein 10-Minuten-Grundtakt vorgesehen ist. Der Freistaat versucht nicht einmal, das zu erreichen, was in Berlin seit 1930 funktioniert – ein Takt 10 auf der S-Bahn.

U-Bahn: Falsche Priorisierung

Angesichts der aktuellen Finanzierungsprobleme ist fraglich, ob und bis wann die U9 realisiert werden kann. Die U29 (Verbindungsstück Hauptbahnhof – Theresienstraße, ein Abschnitt der U9) bietet die Möglichkeit, den Takt auf der stark ausgelasteten U2 nach Feldmoching zu verdichten. Dies ist auch im Hinblick auf die geplante Bebauung (SEM Nord) erforderlich.

Stattdessen beschloss der Stadtrat den Bau der U5 nach Pasing mit späterer Verlängerung nach Freiham.

Die U5 nach Freiham kommt sowieso um Jahr(zehnt)en zu spät, um Freiham anzubinden – bis die U5 fertig ist, haben sich die Einwohner längst ans Autofahren gewöhnt.

Neue U- und S-Bahnfahrzeuge: Viele Stehplätze, wenig Festhaltemöglichkeiten

Aufgrund steigender Fahrgastzahlen und der Notwendigkeit, Platz für Kinderwagen und Rollstühle anbieten zu können, werden in den neuen U- und S-Bahnwagen die Sitzplätze zu Gunsten der Stehplätze reduziert. Dies ist in gewissem Umfang sicher sinnvoll. Das Problem ist, dass es in den neuen U- und S-Bahnen zu wenig brauchbare Festhaltemöglichkeiten für stehende Fahrgäste

gibt. Die Fahrzeuge sind besser für Designpreise als für den Alltagsbetrieb geeignet.

Tram (I): In die richtige Richtung

Der Bau der Trambahn-Westtangente (Romanplatz-Laim-Aidenbachstraße) hat begonnen, bei der Tram von Schwabing Nord zum Kieferngarten steht er kurz bevor. Leider sind die Machbarkeitsstudien für weitere künftige Strecken verschoben worden.

Trotz erheblicher finanzieller Schwierigkeiten (nicht zuletzt verursacht durch den Bau der U5, s. o.) hält die grün-rote Stadtratsmehrheit erfreulicherweise am Trambahnausbau fest. Gerade in finanziell schwierigen Zeiten ist es wichtig, die Effizienz der Tram zu nutzen: Pro investiertem Euro bietet die Tram gegenüber der U-Bahn die zwei- bis dreifache Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV.

Tram (II): Potential immer noch nicht erkannt – 2,65m

Während immer breiter werdende Autos allenfalls Forderungen nach breiteren Parkplätzen auslösen, wird die Tram von der Stadtpolitik hier stiefmütterlich behandelt.

Es geht nicht darum, das bestehende Netz innerhalb weniger Jahre umzubauen, sondern schrittwei-



Tram am Marienplatz

se den Einsatz breiterer Fahrzeuge zu ermöglichen, die folgende Vorteile bieten: Mehr Sitzplätze (4 Sitzplätze pro Reihe), mehr Platz für Kinderwägen und Rollstühle, mehr Kapazität.

Busbeschleunigung: Spät angefangen und nach guten Projekten stark nachgelassen

Nach einigem Zögern ging es 2021 mit der Busbeschleunigung los, sinnvolle Maßnahmen wie z. B. die Busspur in der Grillparzerstraße und am Ende der A94 (Zufahrt zum Vogelweideplatz) wurden umgesetzt. Danach war von der Umsetzung neuer Busspuren leider nichts mehr zu hören.

Betriebshöfe: Nach 30 Jahren Ignorieren vom Platzmangel überrascht

Bei U-Bahn, Tram und Bus sind die fehlenden Betriebshofkapazitäten ein schwerwiegendes Problem. Dadurch sind notwendige Instandsetzungsarbeiten sehr erschwert: Bei der Tram fällt z. B. erheblicher Rangieraufwand bei Wartungsarbeiten an, da mehrere abgestellte Trambahnen rangiert werden müssen, um an einer Tram Reparaturen vornehmen zu können.

Seit Ende 1993 ist der Betriebshof 3 in der Westendstraße geschlossen, seitdem gibt es nur noch den Betriebshof in der Einsteinstraße. Der Betriebshof in der Ständlerstraße ist in Planung, aber es wurden Jahr(zehnt)e versäumt, ausreichend Betriebshofkapazitäten zur Verfügung zu stellen.

Ein einträchtiges Versagen von Stadtpolitik und Stadtplanung.

Finanzierung: Erst 2024 fällt auf, dass das Geld knapp wird

Ungeachtet der Finanzprobleme durch die Coronapandemie blieben die städtischen Investitionen (nicht nur beim ÖPNV) auf hohem Niveau. Beim ÖPNV ist hier vor allem der Bau der U5 nach Pasing ohne Bundeszuschüsse zu nennen (seit Jahrzehnten wurden hierzulande keine U-Bahnen mehr ohne Förderung gebaut): Die Entscheidung dazu war schon im letzten Stadtrat faktisch gefallen, eine Anpassung an die veränderten finanziellen Rahmenbedingungen erfolgte nicht. Erst als der Kämmerer im Jahre 2024 massiv intervenierte, wurden massive Kürzungen im städtischen Haushalt – und damit auch bei den Investitionen – vorgenommen.

Es soll hier nicht behauptet werden, dass unter einer anderen Stadtratsmehrheit das Vorgehen vorausschauender gewesen wäre.

Deutschlandticket – trojanisches Pferd

Das Deutschlandticket hat folgende Konsequenzen: Die den Verkehrsunternehmen zur Verfügung ste-

henden Mittel stagnieren, die Kosten steigen. Dies führt logischerweise zur Streichung aller Ausbaumaßnahmen sowie zu einer immer weitergehenden Angebotsreduktion. Da hierzulande unter „Industriepolitik“ vor allem die Förderung der Autoindustrie (bei gleichzeitiger Vernachlässigung der Bahn und des ÖPNV) verstanden wird, ist das beschriebene Szenario sicherlich kein unglückliches Zusammentreffen von Umständen. Bei der Industriepolitik (gezielte Förderung von Zukunftsbranchen) hätte man sich besser an China als an einem wenig hilfreichen Verständnis vom „freien Markt“ orientiert.

Es bleibt abzuwarten, ob der Bund den politischen Willen aufbringt, einen guten ÖPNV und dessen Ausbau durch neue Infrastruktur und ein besseres Angebot zu finanzieren.

Freiham: Alle Köche verderben den Brei

An Freiham führen im Norden (Strecke nach Geltendorf) und Süden (Strecke nach Herrsching) zwei S-Bahnstrecken vorbei. Leider ließ und lässt der Freistaat dieses Potential durch das Verschleppen des S-Bahnausbaus ungenutzt. Dies ließ der Stadt den Bau einer U-Bahn umso attraktiver erscheinen, leider wurde der lange Umsetzungszeitraum nicht berücksichtigt: Auch im besten Fall wäre die Bebauung mehrere Jahre vor der U-Bahn-Eröffnung fertig geworden – Zeit genug, damit die Bewohner eine ausgeprägte Präferenz pro MIV entwickeln können.

Die Planungen zur Tram wurden nie konsequent verfolgt, eine gute Anbindung des Aubinger Bahnhofs wurde nicht realisiert, obwohl der Wegzug des Gewerbes südlich des Bahnhofs dafür genügend Gelegenheit geboten hat.

Besonders schlecht wurde der neue S-Bahnhof Freiham gebaut: Zwar wurde unter dem S-Bahnhof eine Unterführung in Verlängerung der Nord-Süd-Achse (Aubinger Allee) umgesetzt, aber die Unterführung ist zu schmal für eine kombinierte ÖPNV-Radweg-Fußweg Führung. Darüber hinaus wurde der südliche Weg zum Bahnhof durch Treppenanlagen zugebaut. Ergebnis: Die Busse, die vom Norden ins Gewerbegebiet südlich der S-Bahn fahren wollen, müssen anstatt der verbauten Ideallinie einen Umweg nehmen.

Auf der Grünen Wiese so schlecht zu planen ist auch eine Leistung.

Was muss passieren (I): Gesicherte Finanzierung von Bund, Land, Stadt

Die Finanzierung des ÖPNV muss auf eine solide Grundlage gestellt werden: Fahrgeldeinnahmen, Zuschüsse der öffentlichen Hand, Mittel von Profiteuren eines guten ÖPNV: Kommunale ÖPNV-Abgabe, Verwendung von Parkgebühren für den ÖPNV.

Die erforderlichen gesetzlichen Grundlagen sind zu schaffen.

Was muss passieren (II): Einfacheres Planungsrecht durch den Bund, besonderes öffentliches Interesse für ÖPNV-Investitionen

Die zu lange Planungsdauer für ÖPNV-Maßnahmen muss durch Vereinfachungen im Planungsrecht reduziert werden. ÖPNV-Projekten ist besonderes öffentliches Interesse zuzusprechen.

Auch wenn wenig Projekte an Einsprüchen end-

gültig scheitern, sorgt die Notwendigkeit, dem Vorzubeugen, für erheblichen Mehraufwand: Um alle möglichen Einsprüche und Einwendungen ausreichend in den Planungsunterlagen berücksichtigen zu können, ist erheblicher Aufwand erforderlich. Dieser verteuert und verlängert den Planungsprozess. 

Berthold Maier ist Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums und Sprecher des Arbeitskreises ‚Attraktiver Nahverkehr‘.

Ohne Klima kein Wandel: Wo wir bei der Mobilitätswende nachbessern müssen

STEFANIE RUF, BENEDIKT BOUCSEIN, ANA RIVAS DE GANTE,
SPYRIDON N. KOULOURIS, MAREIKE SCHMIDT

In unseren Städten wird es zunehmend eng: eng, weil hier immer mehr Menschen wohnen, die immer mehr Raum brauchen, aber auch eng, weil dieser Raum häufig von Pkw belegt ist, die Abgase produzieren und den öffentlichen Raum verstopfen. Das lässt uns nur noch wenig Luft – zum Atmen und zum Bekämpfen der Folgen des Klimanotstands. Dabei sind sich Wissenschaft, Planung und Verwaltung schon seit einer Weile ziemlich einig: Eine Mobilitätswende muss her, die den Umweltverbund stärkt, eine gerechtere Neu- bzw. Umverteilung des öffentlichen Straßenraums erlaubt und andere, neue Nutzungen möglich macht. Nur warum scheint so wenig zu passieren? Unsere Forschung an der Professur für Urban Design zeigt: Das liegt unter anderem daran, dass Mobilität oft nicht im Zusammenhang mit Umwelt und Klima, Gesundheit und Zusammenleben betrachtet wird. Wir finden: Hier sind interdisziplinäre Ansätze und intersektionale Perspektiven mehr als nötig!

Die Forschungsgruppe „Transforming urban mobility“ beschäftigt sich an der Professur für Urban Design an der TU München mit Fragen rund um die nachhaltige, zukunftsgerichtete Transformation der Mobilität in Städten. Wie wandeln sich Mobilität und Stadtquartiere langfristig? Wie wollen wir in Zukunft leben und uns fortbewegen? Welche Wünsche und Bedürfnisse haben unterschiedliche Personengruppen? Wie können wir verschiedenen Ansprüchen gerecht werden? Diesen Fragen gehen wir in einem interdisziplinären Team aus Architekt*innen, Designer*innen, Psycholog*innen und Stadtplaner*innen nach. Woran wir forschen, und was wir daraus für nachhaltige Mobilitätstransitionen lernen können, stellen wir nachfolgend vor.

Unsere Forschung: Bahnhof, Quartiersplatz, Real-labor – Hauptsache Stadt?

In unserer Forschungsgruppe beschäftigen wir uns auf unterschiedlichen Skalen mit Mobilität in urba-

nen Gebieten: Im EU-Horizon-geförderten Projekt RAIL4CITIES geht es z. B. um die Weiterentwicklung von Bahnhöfen und Bahnquartieren in Europa. Denn Bahnhöfe sind das Herzstück unserer Mobilitätssysteme – sie sind die Tore zu Städten und Anlaufstellen für Millionen von Menschen täglich. Angesichts wachsender ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Herausforderungen rücken sie nicht nur als Mobilitätsknotenpunkte, sondern auch als Orte in den Blick, die zur Entwicklung nachhaltiger, sozial inklusiver städtischer Ökosysteme beitragen können. Das Problem ist nur: Bestehende Ansätze denken die Bahnhofs-Transformation oft innerhalb einer Disziplin. Das kann Vorteile haben, wenn es um die Lösung eines ganz spezifischen Problemfalls geht – soll nachhaltige Entwicklung im Zentrum stehen, ist allerdings eine interdisziplinäre Perspektive unerlässlich. Das zeigt unser neu entwickeltes, umfassendes Modell, das von Wissenschaftler*innen, Planer*innen, Verwaltungsangestellten, Eisenbahn-

gesellschaften und Bahnhofsbetreibenden wie -nutzenden gemeinsam entwickelt wurde, und das genauso auf den lokalen Kontext schaut wie auf übergeordnete Nachhaltigkeitsziele. Zusätzlich zur Mobilität denkt das Modell zirkuläre Produktkreisläufe und Ansätze nachhaltigen Wirtschaftens mit. Ein wichtiger Baustein ist außerdem die nötige Vielfalt von Nutzungen und Nutzenden, damit Bahnhöfe lebenswerte Orte sind, die nicht nur zum Transit geeignet sind, sondern auch zum Aufhalten einladen – für Reisende, Anwohnende oder Geschäftstreibende genauso wie für Pflanzen und Tiere, denen Bahnhöfe und ihre Umfelder wichtige Lebensräume bieten können.

Wir sind nicht nur auf der europäischen Ebene unterwegs, sondern auch lokal aktiv, zum Beispiel in München im Rahmen des Münchner Clusters für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen (MCube), der vom Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt im Rahmen der Clusters-4Future-Initiative gefördert wird und in bis zu drei Förderphasen an der Gestaltung der Mobilität von morgen arbeitet. In der ersten Förderphase haben wir uns im MCube-Projekt „Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt“ (aqt) mit urbaner Mobilität auf Quartiers-Ebene beschäftigt. Dafür wurden im Reallabor transdisziplinär – also im Verbund aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft, Verwaltung und Wirtschaft – Straßenräume in zwei Münchner Quartieren temporär umgestaltet, mit einem Fokus auf nachhaltige Mobilität und Begegnung. Im Sommer 2023 entstanden so in beiden Quartieren auf öffentlichen Verkehrsflächen zeitlich begrenzt neue Räume, die zum Beispiel zum Aufhalten, zum Gärtnern oder zum Spielen einladen. Ergänzt wurden diese Umgestaltungen durch Mobilitäts-

punkte, an denen Alternativen zum eigenen Auto angeboten wurden. Begleitet wurde das Reallabor durch Simulationen und Modellierungen genauso wie durch Befragungen. Die Ergebnisse zeigen: Die Nutzung und Verteilung von Flächen im öffentlichen Raum ist heiß diskutiert – auf Begrünung und darauf, dass ein gutes Miteinander wichtig ist, können sich aber alle einigen. Wir konnten beobachten, dass die Impulse aus dem Projekt nachhaltig wirken: Manche Bürger*innen beschäftigen sich auch nach Abschluss des Projektes gemeinsam mit der Gestaltung ihrer Quartiere.

Im MCube-Projekt „Transformative Mobilitätsexperimente“ (TrEx) haben wir uns in der ersten MCube-Förderphase ebenfalls mit Reallaboren befasst, aber auch mit vielen anderen Arten von Experimenten zu Stadt und Mobilität. Im Projekt ging es genauso um die Frage, ob Experimente wie die während der Corona-Pandemie eingesetzten Pop-Up-Radfahrstreifen zu mehr Resilienz in der städtischen Mobilitätswende beitragen können, wie um die Frage, wie offen städtische Verwaltung und Bevölkerung überhaupt gegenüber Veränderungen sind, und welche Vorstellungen sie in Bezug auf Zukunft haben. Denn: Auch das Nachdenken über mögliche Zukünfte ist ein Experiment! In TrEx konnten wir im Rahmen von Zukünfte-Workshops genauso wie bei der Analyse städtischer Positionspapiere zur Mobilitätswende und in einer groß angelegten Befragung sehen, dass die Münchner*innen bereit sind für Veränderung im Mobilitätssektor – aber die Klimakrise wird nur selten genannt als Grund für die Notwendigkeit solcher Veränderungen. Nun könnte man sagen, das sei kein Problem, immerhin finden wir indirekt trotzdem Aspekte, die mit dem Klima zu tun haben. So wünschen sich viele der Bürger*innen und städtischen Akteur*innen mehr Begrünung. Also alles gut? Nicht ganz. Denn wir sehen, dass sich beim Ziel (mehr Grün!) alle einig sind, beim Weg dorthin allerdings nicht unbedingt (mehr Grün durch weniger Autos? Oder doch mehr Grün durch Elektroantrieb statt Diesel?). Genauso unklar ist auch die Frage, wer die Verantwortung dafür tragen soll, dass die gewünschten Veränderungen eintreten. Die wird bei anderen gesehen, frei nach dem Motto: Veränderung ja, aber ich fange nicht damit an.

Der gemeinsame Nenner: Hauptsache (Stadt-) Klima!

Wir haben aus den bisher erwähnten Projekten einiges gelernt, z. B. dass Mobilitätsräume mehr leisten können und müssen, als Flächen für den Verkehr zu bieten, und wie wichtig es den Münchner*innen ist, dass ihre Stadt weiterhin lebenswert bleibt, dass sie grün ist und von gutem Miteinander geprägt.



Mobilität, Stadt, Klima und Miteinander müssen zusammen gedacht werden – nur so kann die viel beschriebene Mobilitätswende gelingen. Das zeigt unsere Forschung an der Professur für Urban Design an der Technischen Universität München.

Daher ist Klima für uns in doppelter Hinsicht wichtig, als Klima untereinander genauso wie in Bezug auf Umweltbedingungen. Wir haben in unseren bisherigen Forschungsprojekten auch gelernt, dass der Weg in diese klimagerechte Zukunft weiterhin nicht klar ist. Das betrifft auch die nötigen Prozesse, um Veränderungen für Transitionen in diese Richtung nachhaltig zu verankern. Darauf legen wir in der zweiten Förderphase von MCube im Projekt „Mobilität und Stadtklima im Zukunfts-Quartier“ (MOSAIQ) nun den Fokus. Das Projekt will mehr Vielfalt in der Nutzung öffentlichen (Straßen-)Raums im Quartier schaffen. Was genau an welchen Orten im Quartier ausprobiert wird, das entwickeln Bürger*innen und lokale Stakeholder mit; ausgewählte Ideen werden zeitlich begrenzt im öffentlichen Straßenraum umgesetzt. Ziel des Projektes ist es, Stadtteile zu Orten zu machen, die eine hohe Lebensqualität bieten, die einerseits den verschiedenen Bedürfnissen und andererseits den Herausforderungen des Klimawandels und der urbanen Mobilität gerecht werden. Neben dem Klimawandel sind auch die Inter- und Transdisziplinarität direkt im Projektziel verankert. Schließlich können wir in unserer bisherigen Forschung sehen, wie wichtig die Betrachtung der Mobilitätswende aus verschiedenen Perspektiven ist, um Städte zu gestalten, die für möglichst viele Menschen lebenswert sind und an denen diese Menschen auch aktiv teilhaben können. 🌐

Stefanie Ruf ist Mobilitätspsychologin. Sie promovierte zu Wissen, Einstellungen und Verhalten von Rad- und Kfz-Fahrenden dort, wo sie aufgrund beengter Verhältnisse Flächen gemeinsam nutzen müssen. An der Professur für Urban Design an der TU München leitet sie die interdisziplinäre Forschungsgruppe „Transforming urban mobility“, die sich mit nachhaltigen Mobilitätstransitionen in Städten beschäftigt.

Benedikt Boucsein promovierte zur Grauen Architektur der Nachkriegszeit. Er ist Mit-Gründer des Büros BHSF Architekten; zudem war er Gründer und Mitherausgeber der Zeitschrift Camenzind. 2018 wurde er auf die Professur für Urban Design an die TU München berufen. Seit Oktober 2021 ist er im Vorstand des Münchner Forums aktiv.

Spyridon (Spyros) N. Koulouris hat Architektur und Urbanistik an der TUM studiert, war Mitarbeiter an der Professur für Urban Design und ist seit April 2025 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Sustainable Urbanism. Seine Forschungsschwerpunkte sind Transit-Oriented Development und Urbane Grüne Infrastruktur.

Ana Rivas de Gante studierte Architektur und Grafikdesign. Sie forscht an der Professur für Urban Design zur Neugestaltung und Transformation von Straßen, um die Qualität des öffentlichen Raums zu verbessern und aktive Mobilität zu fördern, mit besonderem Fokus auf Straßenraumexperimenten.

Mareike Schmidt ist Architektin, wissenschaftliche Mitarbeiterin und Doktorandin an der Professur für Urban Design. Ihre Forschung fokussiert auf Real-labore, Nachbarschaften, Transdisziplinarität und Transitionsprozesse im Zusammenhang mit urbaner Mobilität.

Wer sich dafür interessiert, wie es uns in den nächsten Jahren in Projekten wie MOSAIQ ergeht, oder wer möglicherweise sogar selbst Lust hat, gemeinsam mit uns zur Transformation urbaner Mobilität zu forschen, ist herzlich eingeladen, sich bei unserer Forschungsgruppe zu melden. Wir freuen uns immer über Feedback, Vernetzung und neue Ideen! Weitere Infos zu uns sind zu finden unter:

<https://www.arc.ed.tum.de/ud/forschung/forschungsgruppen/transforming-urban-mobility/> 

Wohnen ohne Auto in München

GUNHILD PREUSS-BAYER

In den letzten STANDPUNKTEN hatte Paul Pfeilschifter einige Auszüge aus der Veranstaltungsdokumentation vom 19. November 1997 wiederveröffentlicht: „Bauen für die Zukunft: mobil - flexibel – autofrei“

Dies war für die 1995 entstandene Arbeitsgruppe „Wohnen ohne Auto“ die erste große und öffentliche Veranstaltung. Wir konnten zeigen, was es braucht, um autofreie Wohnprojekte, aber auch autofreie Quartiere zu planen, zu bauen und dauerhaft zu bewohnen.

Wie richtig wir lagen, zeigt sich auch heuer, wo WOA sein 30-jähriges Bestehen feiert.

Autofreie Wohnprojekte, die unter großen Mühen entstanden waren, bestehen bis heute, die Identifikation der Bewohner mit einem autofreien Leben ist geblieben. Darf ich es so ausdrücken? „Das Autofrei-

sein hält länger als manche Ehe“.

In den letzten Jahren haben wir versucht, vom einzelnen autofreien Wohnprojekt einer Baugemeinschaft oder einer Genossenschaft den Sprung zu einem autofreien Quartier zu schaffen. Am Kreativfeld in Schwabing haben wir gute Chancen gesehen. Es ist doch in München keine Kunst, 300 autofreie Wohnungen an Mann, Frau oder Familie zu kriegen. Hätte da nicht die Stadt grünes Licht für ein tiefgaragenfreies (und damit erheblich preiswerteres) Stück München geben können?

Aber die Stadt ist zaghaft. Man versucht eventuell und vielleicht und unter besonderen Bedingungen einen niedrigeren Stellplatzschlüssel zu ermöglichen, aber der große Wurf, das Stück Wohnquartier ohne privat-Auto-Infrastruktur, das liegt immer noch hinter einer Angst-Schranke.

Dann, wenn man konsequent ist, dann erst, wenn man nicht mehr Zufahrtswege für zwar kleinere Tiefgaragen, aber mit großen Autos darin baut, ergeben sich merkliche Einsparungen.

Damit meine ich nicht nur Baukosten, sondern weniger versiegelte Fläche und mehr für Kinder und Erwachsene nutzbarer Raum.

Und ganz besonders meine ich ein Ende des unwürdigen Kampfes um die Genehmigung, weniger

oder KEINE Stellplätze neben oder unter die Wohnungen der Menschen zu betonieren. Dieser Kampf hat bei jedem Projekt zusätzliche Zeit gekostet, und leider ist in der Zeit, in der wir Projekte gefördert haben, jeder Monat ein großer Kostenfaktor gewesen. Grundstücke, Planungsleistungen (auch für immer wieder geforderte Umplanungen), Handwerker, Baumaterialien, geänderte Rechtslagen bei EU, Bund und Land, alles ist teurer geworden. Bei den großen Zeitspannen haben auch die Banken immer wieder die Bedingungen für Kredite verändert.

Wir wünschen uns also ganz einfach ein Areal, wo man – gern nach vielen sinnvollen Regeln der Baukunst, aber gänzlich ohne Autoinfrastruktur – bedarfsgerechten, gesunden, an Veränderungen anpassbaren Wohnraum erstellen kann.

Seit einem Jahr ist die IBA in Gang gekommen, und in diesem Rahmen hoffen wir auf neue Chancen für alte, noch immer nicht realisierte Ideen und für neue, mit den Wohninteressenten erarbeitete Wünsche. 🗨️

Gunhild Preuß-Bayer befasste sich in ihrer beruflichen Laufbahn vor allem mit Gesundheitsförderung. Vor 30 Jahren hat sie gemeinsam mit anderen die Initiative „Wohnen ohne Auto“ gegründet.

Hinweis



Ein Schaukasten in die Münchner Stadtentwicklung

Seit vielen Jahren schon pflegt Klaus Bäumler, Mitglied des Münchner Forums und Leiter des AK ‚Öffentliches Grün‘, einen Schaukasten in der Kaulbachstraße 1a. Er stellt darin immer wieder Informationen zu aktuellen Themen der Münchner Stadtentwicklung der vorbeispazierenden und interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung. Darunter oft auch Ausschnitte aus der Arbeit des Münchner Forums. Das gesammelte Material bringt gebündeltes Wissen in eine anschauliche Form.

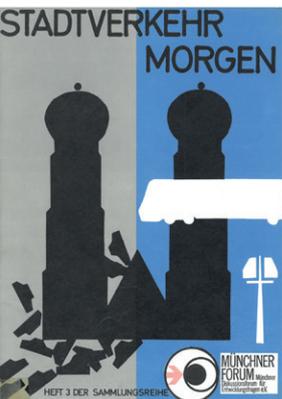
Wer jetzt neugierig geworden ist, kann bei seinem nächsten Spaziergang im Englischen Garten einen Stopp einlegen:

am Schaukasten in der Kaulbachstraße 1a.

Zuletzt informierte Klaus Bäumler zur Debatte um die Hochhäuser an der Paketposthalle.

Thesen und Forderungen zum Stadtverkehr von morgen

Heft Nr. 3 der Sammlungsreihe



Am 12. Dezember 1970 veranstaltete das Münchner Forum eine Tagung zum Thema „Stadtverkehr von morgen“. In seiner Eröffnungsrede äußerte der damalige Programmausschuss-Vorsitzende des Münchner Forums, Ludwig Linsert, den Wunsch nach einer zukunftsfähigen und lebenswerten Stadt München, in der der Mensch wieder etwas mehr in den Vordergrund rückt. Eine Forderung, die durchaus „Zeitlos Aktuell“ ist. Im Rahmen der Tagung wurden anschließend „Thesen und Forderungen zum Stadtverkehr von morgen“ ausgearbeitet, die wir Ihnen an dieser Stelle nicht vorenthalten wollen.

Thesen und Forderungen zum Stadtverkehr von morgen

(Gedankliche Entwicklung: Februar bis November 1970)

Thesen

1. Wollte man eine dem heutigen Motorisierungsgrad entsprechende autogerechte Stadt schaffen, so müsste man die Verkehrsfläche so gross machen, dass nur noch Inseln übrig blieben – Inseln von giftigen Abgasen und von Lärm durchflutet. Eine solche Stadt wäre zum Aussterben verurteilt.
2. Da es sinnlos ist, eine autogerechte Stadt zu bauen, kann das Verkehrsbedürfnis nur durch öffentliche Verkehrsmittel befriedigt werden.
3. Das Auto ist an sich das ideale Verkehrsmittel, weil es stets verfügbar ist und flächenhafte Bewegungsfreiheit bietet. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind nur dann attraktiv, wenn sie zumindest annähernd die gleichen Annehmlichkeiten aufweisen wie Autos.
4. In München existiert ein umfangreiches Strassenbahn- und Busnetz, mit dem wir noch bis in das Jahr 2000 leben müssen, da der Bau von U- und S-Bahn nur langsam vorangeht und neue Verkehrssysteme erst in Entwicklung sind. Wir brauchen deshalb eine erträgliche Übergangslösung.
5. Der geforderte Nulltarif ist allein kein Allheilmittel. Ebenso wichtig sind Schnelligkeit, Häufigkeit, Pünktlichkeit und Bequemlichkeit.

Forderungen

1. Die heutige Stadtsubstanz erhalten. Keine weiteren grossangelegten Verkehrsbauten für Automobile in der Kernstadt.
2. Der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel muss mit absolutem Vorrang gegenüber dem Individualverkehr betrieben werden.
3. Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen:
 - ein dichtes Netz bilden
 - in kurzen Abständen verkehren
 - bequem sein
4. Strassenbahnen und Busse müssen schnellstens attraktiv gemacht werden und freie Bahn erhalten durch:
 - eigene Bahnkörper bzw. Busspur
 - Drosselung des Autoverkehrs in Strassen, in denen Tram und Bus fahren
 - Grünlicht mit Vorrang für Tram und Bus an Kreuzungen
 - Massnahmen gegen Störungen von Linksabbiegern

Der Fahrkomfort muss gesteigert werden durch:

 - erhöhtes Platzangebot in Spitzenzeiten
 - kurze Zugfolge, auch in verkehrsarmen Zeiten
 - Vermeidung des gebrochenen Verkehrs, d.h. keine künstliche Unterbrechung vorhandener Linien
 - kurze, bequeme und sichere Wege, wenn Umsteigen unvermeidbar
 - gesicherte Haltestelleninseln
5. Niedrige Fahrpreise, nicht unbedingt Nulltarif.

Thesen

6. Die Engpässe im Verkehr treten hauptsächlich in den Spitzenzeiten in Erscheinung. Wir dürfen diese Verkehrsspitzen nicht wie Naturkatastrophen hinnehmen.
7. Das Verkehrsmittel U-Bahn ist etwa 100 Jahre alt. In den letzten Jahren sind Verkehrssysteme bekannt geworden, die erheblich weniger Investitionen erfordern als die U-Bahn.
8. Von den geplanten U-Bahnstrecken werden zunächst nur Teilstrecken des inneren Stadtbereiches - also Torsostrecken - gebaut, die zum Massenumsteigen zwingen. Dadurch verliert die U-Bahn weitgehend ihre Attraktivität.
9. Die U-Bahn erfasst die Kernstadt nur linienhaft. Dies ist keine ausreichende Bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel.
10. Der Autoverkehr wird stets einen gewissen Anteil am Stadtverkehr behalten. Es gilt jedoch, diesen Individualverkehr in sinnvolle Bahnen zu lenken, unnötigen Verkehr zu vermeiden und die Belästigung der Fussgänger vor allem in der Kernstadt zu vermindern.
11. Die derzeitigen Automotoren produzieren Abgase mit hohem Schadstoffanteil. Der Schadstoffanteil kann jedoch durch verschiedene Massnahmen wesentlich herabgesetzt werden.
12. Zu aller Unbill der derzeitigen schlechten Verbrennung unserer Automotoren wird bereits vergifteter Kraftstoff in die Tanks gefüllt. Das Gift - Blei - ist für unsere hochverdichteten Motoren mit kleinem Hubraum erforderlich. Bleizusätze sind z.B. nicht notwendig bei: niedrig verdichteten Hubkolbenmotoren und generell bei Rotationskolbenmotoren (Wankel-Motor).
13. Wir sollten die heutige Automobilantriebstechnik nicht als "Schicksal" hinnehmen. Einige leise und saubere Antriebe sind in der Entwicklung (z.B. Elektrospeicherantrieb für den Nahverkehr, oder auch kombinierte Verbrennungs-Elektrospeicherantriebe, sowie Stirlingmotor auch für den Fernverkehr).

Forderungen

6. Die Verkehrsspitzen abflachen durch:
 - gleitende Arbeitszeit
 - Staffelung des Schulbeginns
 - Freigabe der Ladenschlusszeiten
7. Bevor weitere Milliarden für den U-Bahnbau ausgegeben werden, prüfen, welche besseren und billigeren Massenverkehrsmittel installiert werden können.
8. Soweit U-Bahn-Konzeption erhalten bleibt: Keine U-Bahn-Torsostrecken, sondern eine Durchmesserstrecke nach der anderen bauen (z.B. Fürstenried-Hasenberg!) und attraktive Ringlinien vorsehen.
9. Öffentliche Förderung der Entwicklung von Verkehrssystemen (leise und schadstofffrei) mit flächenhafter Verkehrsbedienung im Kernstadtbereich, die die Vorteile des Individualverkehrs mit denen des öffentlichen Massenverkehrs verbinden.
10.
 - Befreiung der Kernstadt vom Durchgangsverkehr (das sind etwa 35% des Gesamtverkehrs)
 - Installation eines Parkleitsystems, dadurch kann der Verkehr, der durch Parkplatzsuchen erzeugt wird, weitgehend vermieden werden.
 - Warenanlieferung in verkehrsarmen Zeiten
 - Keine neuen Parkhäuser in der Kernstadt, sondern am oder ausserhalb des Altstadtringes (evtl. durch Überbauung des Altstadtringes nach Vorschlag Klühspies)
11. Drastische gesetzliche Auflagen zur Verminderung der Schadstoffanteile durch bessere Verbrennung.
12. Wegfall der Hubraumsteuer, Ersatz durch eine Besteuerung, die eine vernünftige technische Entwicklung nicht hemmt.
Verbot von Bleizusätzen in Kraftstoffen.
13. Staatliche Förderung der Entwicklung leiser und sauberer Antriebe sowie der Elektro- und Wärmespeicherforschung.

Radikales Umdenken und Geld werden nötig sein, um den Stadtverkehr human und wirksam zu gestalten.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen wir die zuständigen Stellen beharrlich zur Tat zwingen! 

Galerie DON: Zwischen Intervention und Architektur

MATTHIAS FAUL

Ein Ort, den wir alle kennen und immer suchen

Wieder einmal standen wir ohne Raum da. Alle Galerien belegt, keine Möglichkeit, unsere Gedanken mit der Gesellschaft in einem öffentlichen Raum zu teilen. „Dann eröffnen wir eben unsere eigene Galerie“, und damit fing alles an.



Quelle © Jan Cuntjahr

Galerie DON in der Luisenstraße

Als Mitarbeiter der Professur für Urban Design an der TU München führten wir dieses Gespräch und entschlossen uns, einen Spaziergang zu machen durch die Maxvorstadt an einem sonnigen Nachmittag Anfang April. Wir, also Matthias Faul und Felix Lindemann, liefen beim goldenen Engel aus der TUM, die Luisenstraße entlang, bis wir vor dem leerstehenden spanischen Imbiss „Luise“ stehen blieben.

Jeder kannte den Imbiss, jeder mochte es, dort ein Mittagstisch zu essen. Doch Frau Alfonso, die Betreiberin, hatte keine Kraft mehr und wollte nicht weitermachen, weil sie aus privaten Gründen zurück nach Spanien wollte, berichtete sie uns. Eine weitere Belastung war der Mietvertrag, der noch fünf Monate laufen würde. „Lass uns einfach eine E-Mail an die Eigentümer schreiben. Für fünf Monate machen wir diesen Ort zu unserem Ort“. Drei Tage später standen wir wieder in dem Raum, mit neun anderen Interessenten. Profis aus der Gastronomie, Menschen mit Konzepten und Erfahrung. Und wir? Keine Gastronomen, aber mit einem Blick für

Räume, für Architektur, für Atmosphäre und eben einer Idee.

Wir sahen nicht das Abgewohnte, die dunklen Farben, die gedrückte Stimmung, das kalte Licht. Wir sahen das Potenzial. Wir sahen unsere Ausstellungen, unsere Abende und dass es „einfach geil wird“. Mit dieser Perspektive begannen wir, ein Konzept zu schreiben, in zwei Stunden am Abend, und schickten es einfach ab.

Die Idee vom DON

Die Galerie DON sollte ein Ort der Begegnung werden, vier Räume zum Ausstellen, ein Empfangsbereich mit Theke, eine Tagesbar, ein Café. Auf der Karte: Kaffee, Aperol, Diskussionen mit Kolleg:innen und Kommiliton:innen. Ein Ort, der sich nicht entscheidet zwischen Galerie und Bar, sondern beides ist und doch auch viel mehr und anders, als man es aus München kennt.

Auf vier Seiten beschrieben wir unser Vorhaben: Ein Sommer für die Kultur in der Maxvorstadt. Offen, temporär, kollaborativ. Die Eigentümer waren begeistert. Ihr Haus sollte ein Kulturort werden.

Aber wie wird ein Raum eigentlich zu einem Ort für Kultur? Und wie finanziert man so etwas?

Die Idee wird Raum

Wir erinnerten uns an den Kreativraum des Kulturreferats der Stadt München am Rindermarkt, den wir schon öfter bespielen durften. Wir suchten den

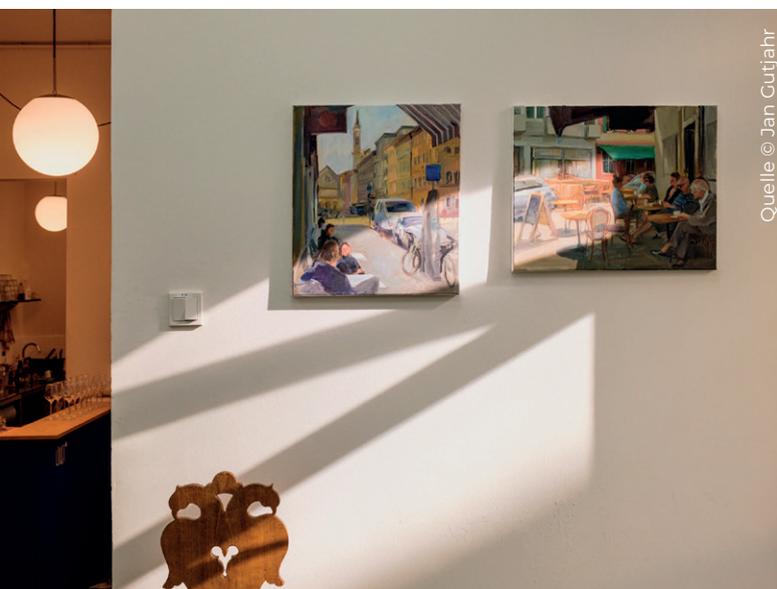


Betreiber Matthias Faul und Felix Lindemann

Quelle © Jan Cuntjahr

Kontakt, stellten Fragen, erhielten Unterstützung. Aus einem Dialog wurde ein Antrag. Schnell, intensiv, förderfähig mit innovativem Charakter.

Wir gründeten eine GbR, machten die Hygieneschulung, eröffneten ein Konto – und zehn Tage später standen wir wieder im Raum. Diesmal mit dem Schlüssel in der einen Hand und dem Hammer in der andern. Die Maler begannen, wir rissen die abgehängte Decke raus. 14 Tage Umbau. Von morgens bis abends, mit Freund:innen, Kommiliton:innen, Helfer:innen. Wir entfernten, was überflüssig war. Erhielten, was Qualität hatte. Weiß wurde der neue Grundton, ein gebrochenes, zartes Weiß. Dazu Ultramarinblau – wie Tinte, wie Yves Klein. Für Drucke, Unterschriften, Plakate. Und Silber – Besteck, Tablett, Schale. Kleine Chips, Öl, Nüsse, zwei Essiggurken auf dem Silbertablett. Bar trifft Ausstellung.



Quelle © Jan Gutjahr

Die Ausstellungen in der Galerie DON wechseln regelmäßig.

Der Raum lebt Ideen

Zehn Tage von der Idee zum Konzept, zum Antrag, zur Unterschrift. 14 Tage Umbau. Dann die Eröffnung. Die ganze Luisenstraße war da, Freunde, Nachbarn, Kinder und vorherige Mieter. Unser erster Künstler. Unsere erste eigene Ausstellung im DON.

Der Raum hatte sich verwandelt. Vom Restaurant zur Galerie, zur Bar, zum Diskussionsort. Ein Raum, der durch Menschen, durch Stimmung, durch Licht immer wieder neu geformt wird. Mit jeder Ausstellung ein anderer Raum: mal Skulptur, dann Malerei, Fotografie, Architekturprojekte, Filme, Fahrräder oder doch ein Dating Event.

Was bleibt gleich und lässt den Raum leben? Nicht die Farbe, nicht die Wände. Es sind die Menschen, ihr Handeln, ihre Präsenz, ihre Energie die dem Raum sein Leben schenkt.

Architektur als Handlung

Seit fünf Jahren forsche ich an der Professur für Urban Design zum Thema Interventionen und deren Auswirkungen auf den Stadtraum und die Lehre. Es geht um das Handeln im Raum. Um temporäre Transformationen. Zu Beginn sperrten wir einige Parkplätze für fünf Stunden. Dann machten wir mal für fünf Tage den Vorplatz der Architekturgalerie am Hochbunker zu einem Ort des Lehrens und Lernens. Letzten Sommer stellten wir für fünf Wochen Gewächshäuser neben die Pinakothek der Moderne, um zu zeigen was, uns die Natur schenkt. Dieses Jahr dann für fünf Monate eine gebaute Architektur verwandeln, Raum durch Handeln.

Was bleibt nach fünf Monaten Galerie DON? Eine architektonische Spur, oder doch nur eine Erinnerung? Ein Ort des Treffens, des Austauschs, des kulturellen Miteinanders oder lediglich ein Sticker an einem Laternenpfahl? In einem Jahr wird man sich daran erinnern. Vielleicht mehr als an so manche Architektur, die für fünf Jahrzehnte in unserem nächsten Umfeld stand und nun abgerissen wird. Beides ist vergänglich: Die Intervention und die Architektur. Beides lebt nur im Moment, im Erleben, im Gebrauch oder im Alltag, den wir zu Oft nicht wertschätzen.

DON als gebaute Forschung

Die Galerie DON ist also gebaute Architektur, sie löst sich von der Intervention und ist es doch zugleich, Sie ist ein Zuhörerraum, eine Bar, ein Pavillon. Kein statisches Objekt, sondern ein Prozess. Ein Raum, der sich durch unser Handeln wandelt. Die Architektur ist von Anfang an da, sie ist das Potenzial, sie ist es, die aktiviert – weil Sie den Raum auf macht für die Ideen derer, die sie befüllen wollen. Gebautes trägt immer Potenzial in sich, nachhaltige Ideen und Möglichkeitsräume.

Das DON ist ein Raum, den niemand erhalten wollte, den jeder komplett entkernern wollte, und nun wurde der Raum zum Objekt der Begierde. Weil wir ihm etwas gegeben haben, wir haben inspiriert. Mit der transformativen Gestaltung haben wir einen Funken entfacht. Ansteckend für andere und inspirierend. Denn jeder Mensch kann Räume gestalten – durch Verhalten, durch Nutzung, durch Präsenz. Architektur ist die Leinwand, unser Leben das Bild.

Die Räume sind da. Wir sind da. Die Transformation geschieht im Machen. Lasst uns anfangen! 🌀

DON, Galerie + Exposé + Tagesbar GbR

Die Galerie DON existiert noch bis zum 15.09.25 in der Luisenstraße 49.

Wir haben von Dienstags bis Freitags jeweils von 12:00-19:00Uhr geöffnet.

MÜNCHNER FORUM



- 16:00 Begrüßung
- 16:20 Wer beherrscht die Stadt?
- 16:40 Maxvorstadt / Kunstareal
- 17:00 Kulturbauten
- 17:20 Junges Forum
- 17:40 Attraktiver Nahverkehr
- 18:00 Öffentliches Grün
- 18:20 Nachbarschaftsviertel

MEETS

don

Zukunftsorientierte
Stadtplanung
für ein gutes Miteinander

Impulse und Austausch

FREITAG
25.07.2025
16-19 UHR

Luisenstraße 49

Forum aktuell auf LORA 92,4 UKW



Zum Nachhören:

Sendung 03/2025

Kulturpolitik in München mit Bürgermeister Krause

Im Gespräch mit dem zweiten Bürgermeister der Landeshauptstadt München, Dominik Krause, stellen Dr. Annemarie Menke und Udo Bünningel Fragen zur Sanierung des Gasteigs, zu den anstehenden kulturellen Aufgaben in München sowie zur künftigen Wahl des Kulturreferenten. Kritisch hinterfragt wird auch die Stellung der Grünen zu dem Bebauungsplan des Paketposthallen-Areals. Ferner sollen Fragen zum öffentlichen Nahverkehr und Individualverkehr von Auto und Fahrrädern thematisiert werden.

Sendung 06/2025

Mobilitätswende in München – Turbo oder Schnecken tempo?

Vor genau vier Jahren beschloss der Stadtrat die Mobilitätsstrategie 2035. Darin werden nicht weniger als 19 Teilstrategien zusammengefügt zu einem Mosaik, das die Mobilitätswende in München bildet. Was wurde seither erreicht? Wo muss mehr passieren? Darüber sprechen wir mit Georg Dunkel, dem Mobilitätsreferenten der Landeshauptstadt.

Diese und weitere Sendungen finden Sie auf <http://muenchner-forum.de/im-radio/> sowie auf den gängigen Podcast-Plattformen.

Termine der kommenden Sendungen 2025: 29.09. und 29.12. jeweils 19:00 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
www.muenchner-forum.de
<https://bsky.app/profile/muenchnerforum.bsky.social>
<https://muenchen.social/@muenchnerforum>

Vi.S.d.P.: Michael Schneider
Redaktion: Anna-Lena Genz, Caroline Klotz, Dr. Annemarie Menke,
Paul Pfeilschifter, Michael Schneider
Layout: Anna-Lena Genz
Endredaktion: Michael Schneider
Redaktionsschluss: 01.07.2025

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. Auch können Sie gerne auf Ihrer Homepage Links auf STANDPUNKTE-Ausgaben setzen. Sie dürfen jederzeit kostenlos und zeitlich unbegrenzt auf die Online-Versionen von STANDPUNKTE-Artikeln verlinken und diese anteausern, indem Sie neben der Überschrift und dem Vorspann bis zu drei Sätze nach Wahl aus den Artikeln zitieren. Dabei sind technisch auch einzelne Seiten adressierbar, indem Sie an die Endung .pdf direkt Folgendes anhängen: #page=XX (Seitenzahl). Ob und in welcher Form in den Beiträgen eine gendergerechte Sprache verwendet wird, überlassen wir der Gestaltungsfreiheit der Autorinnen und Autoren. Sollten Sie unsere STANDPUNKTE jemandem zukommen lassen oder nicht mehr erhalten wollen, genügt eine E-Mail an: info@muenchner-forum.de