

EXTERNE EINFLÜSSE

Zukunftsoptionen der Verkehrsplanung müssen eine Reihe von Entwicklungen berücksichtigen, die nur in geringem Maße durch die Stadt München beeinflusst werden können.

Wirtschaftsentwicklung

Zunehmende europäische Integration führt zu einer starken Zunahme des Güterfernverkehrs. Für den Stadtverkehr ist eher die wirtschaftliche Gesamtentwicklung der Region und die Zuwanderung relevant.

Bevölkerungsentwicklung

Bei günstigen ökonomischen Rahmenbedingungen ist für die Region München bis zum Jahr 2000 ein Bevölkerungswachstum von 200 - 300.000 Einwohner realistisch. Gleichzeitig wächst der Anteil der fahrfähigen Bevölkerung - vor allem ältere Leute.

Technische Entwicklung

Die Auswirkung neuer Produktions- und Informationstechniken ist nur unzureichend abschätzbar. Der Höhepunkt der just-in-time-Produktion ist angesichts der geringen Zuverlässigkeit des Straßenverkehrssystems bereits überschritten. Neue Informationstechniken (Breitband - ISDN, Videokonferenzen, Computernetze) sind einerseits geeignet, bisherige Wege zu ersetzen. Andererseits schafft eine zunächst distanzunempfindliche Kontaktaufnahme neue Verkehrsbedürfnisse .

PLANUNG STATT LAISSEZ-FAIRE

Ohne strenge Spielregeln im Städtebau und Verkehr wird der Verkehr drastisch weiterwachsen. Es geht nicht um die Einschränkung von Freiheiten, sondern um Rahmbedingungen, die die Freiheit ermöglichen.

Die Prognose

Selbst bei einer Umsetzung aller bereits beschlossenen Maßnahmen ist allenfalls mit einer Dämpfung des Wachstums der Kilometerleistungen in der Stadt und mit einem weiteren starken Anstieg in der Region zu rechnen.

Nichtstun bewirkt Verkehrszunahme

Mehr KFZ-Verkehr heißt aber auch weitere Auflösung der Merkmale der europäischen Stadt, weitere Entdichtung, zunehmende Autoabhängigkeit, soziale Benachteiligungen, höchste ökologische Schäden und ökonomische Kosten bei schlechteren Erreichbarkeiten und Wahlmöglichkeiten für BürgerInnen und Wirtschaft.

Zukünftige Arbeits- und Lebensorganisation

Zunehmend flexible Arbeits- und Betriebszeiten führen zu neuen Zeitstrukturen. Mehr Freizeit und kleinere Haushalte begünstigen tendenziell eine Verkehrszunahme.

Wachsender Wohlstand

Wachsender privater Wohlstand führt zu höheren Wohnflächenansprüchen und damit tendenziell zur Entdichtung in den Städten. Gleichzeitig wachsen Motorisierung und Reisefreudigkeit.

Trend ins Grüne, Trend zu großen Einrichtungen

Wenn die Stadt unwirtlicher und verstopfter wird, wollen alle an den Rand. Damit entwerten sie die Stadt - und gleichzeitig den Stadtrand, denn dieser ist nur interessant als Rand einer vielfältigen Stadt. Und alle müssen immer mehr Autofahren.

Spielregeln zur KFZ-Verkehrsbeschränkung

Um den kumulativen Prozessen entgegenzuwirken, sind strengste Spielregeln erforderlich, die über herkömmliche Absichten und Instrumentarien weit hinausgehen. Nur so bleibt die nicht beliebig erweiterbare Verkehrsinfrastruktur funktionsfähig und das für die Region notwendige Wachstum ohne übermäßig negative Wachstumseffekte.

Kontinuität und kleine Schritte

Verkehrsplanung muß langfristig vertrauenswürdig sein und darf nicht kurzfristigen Stimmungen geopfert werden. Allmähliche kleine Schritte und intensive Öffentlichkeitsarbeit können die Akzeptanz verkehrsbeschränkender Maßnahmen erhöhen. Die Berechenbarkeit und Kontinuität der Schritte muß gegeben sein, damit sich BürgerInnen und Wirtschaft in Wohn- und Betriebsstandortwahl auf die Entwicklung einstellen können, damit sie sinnvoll individuell planen können. Einzelne soziale Härten sind subjektbezogen auszugleichen.

STADTENTWICKLUNGSZIEL: INTELLIGENTE DICHTEN

Nur hohe Dichten mit gemischten Funktionen ermöglichen ökonomisch und ökologisch verträglichen Verkehr. Aber hohe Dichten verlangen Freiflächen - sonst entstehen Fluchtmobilität und fortschreitende Suburbanisierung - die ökonomisch und ökologisch unverträglichste Siedlungsform.

Urbanität und kurze Wege durch Dichte und Mischung

Dichte und kleinteilige Mischung der Funktionen heißt: Viele Ziele und Auswahlmöglichkeiten in nächster Nähe, beste Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad und genügend Fahrgäste für einen hochleistungsfähigen Haltepunkt im Massenverkehr. Jedes Auseinanderrücken der Stadt für das Auto verschlechtert diese Situation. Polyzentrische Urbanität steht gegen Suburbanisierungstendenzen.

Aufwertung der Nähe

Die Qualität der Freiflächen, der Architektur und Begrünung erhöhen die Aufenthaltsqualität und die Erlebnisqualität für Radfahrer und Fußgänger. So bleibt es reizvoll, im Quartier zu bleiben.

Lage an den Haltestellen des Massenverkehrs

Die Konzentration der Siedlungsentwicklung in hohen Dichten um Haltestellen von U-, S- und Strassenbahn potenziert die Erreichbarkeiten im Umweltverbund. Viele Fahrgäste ermöglichen schnelle Zugfolgen zu akzeptablen Preisen; nur so ist die Infrastruktur der Schiene und des Haltepunktes wirtschaftlich ausgenutzt. Die Funktionsmischung um die Haltepunkte verbessert die gleichmäßige Auslastung über den Tag und über alle Richtungen.

Freiflächensicherung im Innenstadtrand (INRA) und in Subzentren

Freiflächen in dicht bebauten Gebieten dienen der Vermeidung von Dichtestreß und Fluchtmobilität. Durch MIV-Verminderung, bessere Ausnutzung der reinen Verkehrsflächen sowie durch groß angelegten Bau von (privatfinanzierten) Tiefgaragen, begleitet von zunehmenden Parkverboten im Straßenraum, sind wesentliche Verbesserungen der Freiflächenversorgung zu erzielen. Extreme Sparsamkeit bei Verkehrsflächen ermöglicht sogar hier bauliche Nachverdichtungen.

Nachverdichtung im Außenstadtrand (AURA)

Die wesentlichen Potentiale für weitere Verdichtungen liegen außerhalb der Innenstadtrandgebiete und sollten unter Beachtung von Dichte, Mischung und hoher Qualität und nur bei gesicherter Anbindung an Massenverkehrsmittel genutzt werden. Dabei müssen auch jetzige Einfamilienhausgebiete zur Disposition stehen: Die Stadt wächst, und die ÖPNV-Haltestellen müssen bestmöglich ausgenutzt werden.

Stadterweiterung nach unten

Die Dichtevorteile werden geringer, wenn die StadtbewohnerInnen Städte mehr Platz für Wohnung und Auto beanspruchen. Hier kann unterirdisch ein großes Potential aktiviert werden, für Abstellräume aller Art, vor allem aber für Tiefgaragen. Natürlich muß das privat bezahlt werden. Für die Stadt stellt sich eine nicht einfache, umfangreiche Aufgabe im Rahmen der Bauleitplanung. 200.000 unterirdische Stellplätze machen 400 ha Stadtfläche für Bebauung und Fflächen frei, zweimal die Gesamtfläche der Altstadt!

VERMINDERUNG UND VERLAGERUNG

Die im folgenden unterschiedenen Optionen und Maßnahmengruppen ergänzen und überschneiden sich. Einzelmaßnahmen müssen integriert geplant werden, auch wenn die Zuständigkeiten und Ressorts unterschiedlich sind.

Randbedingung Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur bestimmt das Potential für den Umweltverbund. Sie ist elementarer Bestandteil der Option Verkehr vermindern. Spürbare Effekte sind eher langfristig zu erzielen.

Verringerung von Wegelängen im motorisierten Verkehr

Mobilität, Kommunikation und Außer-Haus-Anteil sind wesentliche Bestandteile des gesellschaftlichen Lebens. Nicht dieses Bedürfnis, sondern die dafür verwendeten Verkehrsmittel und zurückgelegten Entfernungen sind problematisch. Eine kurze KFZ-Fahrt ist mit geringeren Belastungen für Umfeld und Umwelt verbunden als eine lange. Obwohl die Bemühungen hauptsächlich auf das KFZ gerichtet sind, bewirken auch kürzere Wege mit dem öffentlichen Verkehr eine Entlastung.

Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel

Verkehrsverminderung heißt auch Verlagerung von KFZ-Fahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Sinnvoll ist ebenso das Ersetzen von Fahrten mit dem ÖPNV durch Fußwege oder Radfahrten, z.B. Einkaufen zu Fuß "um die Ecke" anstelle der Fahrt in die Innenstadt.

Verringerung der Verkehrsnachfrage

Die Steuerung der Verkehrsnachfrage ist prinzipiell auf mehrere Weisen möglich: Rechtliche Beschränkungen, Preis, Infrastrukturangebot und Kommunikation (Öffentlichkeitsarbeit). Obwohl Regulierung über Preise flexibler und sozial gerechter ist als Fahrverbote, steckt die Verteuerung des Verkehrs erst in den Anfängen.

Kostenzurechnung ÖPNV und MIV

Bei vollständiger Zurechnung der verursachten Kosten muß der ÖPNV etwa um 100 %, der MIV etwa um 300 % verteuert werden. Eine schrittweise Annäherung an diese Preise könnte Verminderung und Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bewirken. Die steuerliche Absetzbarkeit von Fahrten zum Arbeitsplatz sollte ersatzlos entfallen, roadpricing und höhere Mineralölsteuern eingeführt werden.

Kostenzurechnung ruhender Verkehr

Die tatsächlichen Bau- und Bodenwerte ergeben monatliche Kosten von DM 300,- bis DM 500,- für einen oberirdischen oder unterirdischen Stellplatz. Autobesitz gehört nicht zur sozialen Grundversorgung. Schon die Gerechtigkeit für Nicht-Autobesitzer rechtfertigt die allmähliche Anpassung an diese Preise - auch für Straßenparken.

Kein Hauptverkehrsstraßenausbau

Ein Ausbau der Hauptverkehrsstraßen ist kontraproduktiv und verhindert unter den Bedingungen der Kostenzurechnung eine effiziente Auslastung der Verkehrsflächen. Vielerorts ist ein Rückbau mit entsprechenden Verbesserungen für Wohnen, Aufenthalt und nichtmotorisierten Verkehr möglich.

Keine quantitativen Infrastrukturerweiterungen im ÖPNV

Der öffentliche Verkehr erwartet einerseits Fahrgastzuwächse durch Umsteigen. Andererseits entfällt ein Teil der Verkehrsnachfrage durch höhere Kosten. Es wäre sorgfältig zu überprüfen, ob unter solchen Bedingungen beispielsweise S-Bahnringe noch notwendig sind.

ÖPNV-Vorrang durch Kooperatives Verkehrsmanagement

Elektronische Hilfen müssen den ÖV stützen; Beispiele sind vollständige Fahrplaninformationen einschließlich Fernverkehrsanschlüssen über Telefon, PC und Btx und die durchgehende Bevorrechtigung von Bussen und Straßenbahnen an LSA.

Räumlich und zeitlich gestaffelte Fahrverbote

Erhebliche Freiflächendefizite können durch wohnstandortnahe "Fußgängerzonen" kompensiert werden. Denkbar sind auch zeitlich begrenzte "Fußgängerbereiche" z.B. nur nachmittags, nur am Wochendende, vor Schulen während der Pausen u.ä.. Fahrverbote bei Überschreiten bestimmter Grenzwerte der Luftverschmutzung sind problematisch, weil sie für BürgerInnen und Wirtschaft schlecht kalkulierbar sind. Vorbeugende Planung und Verringerung der Belastung ist einem "Katastrophenszenario" vorzuziehen.

VERTRÄGLICHE ABWICKLUNG

Selbst wenn alle Maßnahmen zur Minderung und Verlagerung von Verkehr greifen, werden erhebliche Autoverkehre - auch in der Stadt - bleiben. Erhebliche Verbesserungspotentiale liegen in der Art der Abwicklung des verbleibenden Autoverkehrs.

Geschwindigkeitsminderung

Die Senkung der Fahrgeschwindigkeiten bleibt zentrales Anliegen für Fußgänger und Radfahrer, für weniger Lärm, Abgase und Unfallgefahr, für weniger Trennwirkung, Flächenverbrauch sowie für besseres städtebauliches Umfeld. Schlüssig für München wäre das Konzept des Deutschen Städtetages:

- Generell Tempo 30 in der Stadt
- Tempo 50 auf wenigen Vorfahrtsstraßen
- Schrittgeschwindigkeit in Fußgängerzonen und Verkehrsberuhigten Bereichen.

Dies wäre eine logische Weiterentwicklung des Münchner Tempo-30-Zonen-Konzeptes. Wohnumfeldverbesserung und bauliche Verkehrsberuhigung sind zwar teuer, aber mittelfristig unverzichtbar.

Überholverbot

Generelles Überholverbot vermeidet schädliche Beschleunigungen und nimmt die unproduktive Konkurrenz aus dem Stadtverkehr.

Fahrbahnrandstreifen

Auf vielen 6 - 8 m breiten Fahrbahnen sollten beidseitig 1 - 2 m abmarkiert werden. PKW halten sich dann im etwa 4 m breiten Mittelbereich und der - auch jetzt vorhandene - Vorrang für Radfahrer am Straßenrand wird deutlicher.

Staumanagement

Mit Hilfe intelligenter Steuerungstechnik können unvermeidbare Staus in relativ unempfindliche Bereiche verlagert werden. Die Beeinträchtigung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion von Hauptverkehrsstraßen in empfindlichen Bereichen nimmt dadurch ab.

Stadtverträgliche Autotechnik

Reine Stadtautos würden zusätzliche Flächen beanspruchen. Aber das Universalauto könnte viel stadtverträglicher werden:

- Technische Begrenzung von Geschwindigkeiten, Beschleunigungen und Drehzahlen
 - Nullemission im Stau, wenn keine Leistung benötigt wird
 - Halbierung aller Emissions- und Verbrauchsgrenzwerte vor allem im Langsamverkehr
- wären technisch möglich. Die Emissionen in der Stadt könnten bei Tempo 120 oder 130 auf der Autobahn noch schärfer begrenzt werden: Dann könnte ein neues Autokonzept auf den ganzen Ballast verzichten, der nur für die Extremgeschwindigkeiten notwendig ist. Das Auto der Zukunft darf nicht mehr für einsame Rennstrecken konstruiert sein, sondern für dichten Verkehr in empfindlichen Stadt- und Landschaftsregionen mit kultivierten, konkurrenzfreien Verkehrsabläufen.

Geschwindigkeitsschalter

Angepaßte Autotechnik erfordert Verständnis und Initiative von Bundesregierung und Autoindustrie. In der Zwischenzeit könnten nachrüstbare elektronische Geschwindigkeitsschalter den Verkehr sanfter machen: Tempo 30, Tempo 50 und jede andere Geschwindigkeit würden dann auf Knopfdruck eingehalten und gleichzeitig werden Drehzahl und Beschleunigung begrenzt. Behörden, Institutionen und Firmen mit großen Fuhrparks könnten damit wertvolle Impulse für einen verträglicheren Stadtverkehr geben.

WIRKUNGSGRAD ERHÖHEN

Auf äußerst knappen Verkehrsflächen muß die höchstmögliche Verkehrsleistung erbracht werden. Nur eine weitgehend ausgelastete Infrastruktur ist ökonomisch und ökologisch verträglich.

Blockumfahrungen und Parallelführungen aufgeben

Unausgelastete Hauptverkehrsstraßen sind zwar schön zum Autofahren, angesichts des Freiflächendefizits in der Stadt aber nicht vertretbar. Was am Sendlinger Tor - Platz oder in der Blumenburgstraße beispielhaft realisiert wurde, könnte in München noch viele Nachfolger finden.

Schmalfahrbahnen in Hauptverkehrsstraßen

Die Leistungsfähigkeit des MIV in der Spitzenstunde bemißt sich fast ausschließlich an der Anzahl und Länge der Aufstellspuren an signalgeregelten Knoten. PKW-breite Spuren leisten nahezu dasselbe wie Normalspuren; nur die wenigen LKW brauchen eineinhalb bis zwei PKW-Spuren. Bei breiter Anwendung addiert sich der Flächengewinn beachtlich: Für Radwege, Baumpflanzungen, Parkbuchten oder bei einzelnen Engpässen auch einmal für eine zusätzliche Abbiegespur.

Verkehrsberuhigung in Anliegerstraßen

In gering belasteten (Wohn-) Straßen sind reine Fahrbahnen unausgelastet. Mischflächen und sanfte Trennung mit schmalsten Fahrgassen und überfahrbaren Borden sorgen für bessere Ausnutzung des knappen Straßenraumes und für eine bessere Freiflächenbilanz.

Car-Sharing und Car-Pooling

Die Stadt sollte Car-Sharing-Initiativen organisatorisch unterstützen, so daß Bürgern, die ihr KFZ abschaffen können, eine günstige Alternative geboten wird. Dasselbe gilt für Fahrgemeinschaften, z.B. durch die Einführung von Mitfahrbeauftragten in Betrieben. Öffentliche Mobilitätszentralen können Fahrtwünsche und Fahrmöglichkeiten effektiver koppeln.

Elektronischer Vorrang statt eigene Fahrspur für den ÖPNV

Getrennte Bus- bzw. Straßenbahnspuren sind nur bei höchsten Taktverdichtungen oder in Staubereichen vertretbar. Überall sonst kann der MIV hinter Bus und Straßenbahn die gleiche Fläche benutzen. Hochdifferenzierte Vorrangschaltungen im Zusammenhang mit Pfortneranlagen und Staumanagement können dieselben relativen und absoluten ÖV-Vorteile erreichen. Wieder wird reine Verkehrsfläche eingespart und intensiver genützt.

Hochwertige ÖV-Versorgung nur bei hoher Dichte und Mischung

Schienenhaltepunkte ohne ausreichendes Fahrgastpotential können zur Effektivitätssteigerung der Reststrecke aufgelassen werden. Für suburbane Strukturen wie eingeschossige Wohn- oder Gewerbequartiere kann kaum mehr als eine mäßige Bus-Grundversorgung bereitgestellt werden.

DIE PLANUNGSPARTNER: BUND, FREISTAAT, UMLAND, INDUSTRIE

Der zukünftige Verkehr in München wird von sehr vielen Regelungen und Entscheidungen mitbestimmt, die nicht in der Landeshauptstadt fallen. Eine wichtige Aufgabe der Stadt ist damit, diese Entscheidungen mitzubeeinflussen, z.B. über Öffentlichkeitsarbeit, die politischen Parteien, und die kommunalen Spitzenverbände. Hier können nur einige Beispiele angedeutet werden - nicht für Restriktionen, sondern für Spielregeln, die Freiheiten erst möglich machen.

Bau- und Planungsrecht

Härtere Standards für Dichte und Mischung - nicht nur im Wohnungsbau - würden verkehrsrärmere Strukturen begünstigen. ÖV-Anschluß müßte in die Erschließungskosten oder in die Grundbesitzabgaben einbezogen werden. Die Stellplatzverpflichtung muß vom Bauherrn auf den Autohalter verlagert werden.

Straßen- und Verkehrsrecht

Das Parken darf nicht mehr Gemeingebrauch, sondern muß Sondernutzung werden. In die StVO gehört generell Tempo 30 und generell Überholverbot in geschlossenen Ortschaften. Vorrangflächen statt Exklusivflächen im Straßenraum würde verträgliche Überlagerungen begünstigen. Die Stadt muß zur Verkehrsmengenbegrenzung bei Überlastungen befugt werden. Die StVZO muß härteste Umweltstandards vorschreiben - vor allem im Stadtverkehr, also z.B. eine technische Beschleunigungsbegrenzung und Null-Emission im Stau.

Ordnungsrecht

Überwachung und Ahndung von Verkehrsverstößen sollte wesentlich konsequenter gehandhabt werden; der "Bußgeldkatalog" muß einschneidend erhöht werden.

Technische Richtlinien

Besonders die Straßenbaustandards sind oft nicht stadtgerecht, rechnen mit hohen Geschwindigkeiten und verkennen, daß Stadtverkehr meist Langsamverkehr und Stop & Go-Verkehr ist. Es geht nicht an, daß innerstädtische Straßengestaltung nicht von der Stadt bestimmt wird.

Bundesfernstraßenbau

Es mag notwendig sein, daß Bundesfernstraßen durch die oder am Rande der Landeshauptstadt führen. Dafür sind langsame Mengenfahrbahnen zweckmäßig - nicht aber anbaufreie Schnellstraßen mit flächenaufwendigen Strecken und Knoten. Wo die Stadt wächst, muß das auch Umbau bedeuten.

Fiskalische Gesetze und Verordnungen

Grundsätzlich sollte die Steuergesetzgebung wünschbares Verhalten belohnen und Umweltschäden finanziell belasten. Für den Verkehrsbereich ist z.B. stufenweise eine erhebliche Erhöhung der Mineralölsteuer und der KFZ-Steuer erforderlich.

Umlandgemeinden, Regional- und Landesplanung

Dichte, urbane Siedlungsschwerpunkte im näheren oder weiteren Umland können immer besser mit hochleistungsfähigem ÖV mit der Landeshauptstadt verbunden werden. Flächige Siedlungen müssen in Zukunft mehr und mehr die Kosten dieser Anbindung selbst tragen - entweder für extrem teure Tiefgaragenplätze in der Stadt oder an P & R - Punkten, oder für teure (weil in der Fläche nicht ausgelastete) Busse. Wenn die Umlandgemeinden von sich aus punktaxiale Siedlungsmodelle realisieren, wird es nicht notwendig sein, die Regional- und Landesplanung zu stärken.

ÖPNV-Finanzierung durch die Kommunen

Hier liegen große Chancen für mehr Gerechtigkeit und ökonomischere Verkehrs- und Gemeindeentwicklung bei folgendem Verteilungsmodell für die Kosten: Aufteilung der Gesamtbetriebskosten auf alle Haltestellen, gewichtet nach ihrem Bedienungsangebot. Haltestellenweise Berechnung der "Defizite" - entsprechend den Fahrkartenerlösen und der Fahrgastzahl. Und Defizitausgleich durch die jeweilige Kommune. Keinesfalls sollte die "Gießkanne" des Bundes durch eine "Gießkanne" des Freistaats ersetzt werden.

Handel und gewerbliche Wirtschaft

So wichtig die Autoorientierung dem Einzelbetrieb als Konkurrenzvorteil erscheint: In der Summe ist das suburbane "Autoland" die ökonomisch weit schlechtere Alternative für Handel und Gewerbe.

Autoindustrie

Die Technik von LKW und PKW entfernt sich immer mehr von den Notwendigkeiten von Stadt und Ballungsraum. Durch einen radikalen Schwenk könnte die Autoindustrie die Stadt - und sich selbst - aus der Krise führen.

FOLGEN, WECHSELWIRKUNGEN, DISKUSSIONSBEDARF

Ökonomischer und ökologischer Fortschritt in München bedeuten die Aufgabe liebgewordener Gewohnheiten, Ansprüche und Erwartungen. Dies kann nur funktionieren durch langfristig berechenbare Politik in kleinen Schritten. Einige besonders umstrittene Punkte müssen besonders intensiv diskutiert werden.

Ein neues Verhältnis zum Umland?

Landeshauptstadt, Umlandgemeinden und Nachbarstädte sollen zunehmend enger miteinander verflochten werden - aber anders als bisher:

- Verdichtungspunkte in Stadt und Umland können stark verbesserte Verbindungen untereinander bekommen - auch bei größerer Entfernung.
- Dünn besiedelte Bereiche in Stadt und Umland werden untereinander mäßig gut - mit dem Auto - verknüpft sein.
- Zwischen dichten und peripheren Bereichen wird es zu Verteuerungen und Erreichbarkeitseinbußen kommen - weder MIV noch ÖV können das ökonomisch und ökologisch verträglich schaffen.

Steigende Preise für Autoverkehr und ÖV?

Nur echte Marktpreise für alle Verkehrsmittel können das Gesamtverkehrsniveau wirklich nachfragegerecht einpendeln. Der derzeitige "Verkehrskommunismus" ist mitverantwortlich für viele Überlastungen und falsche Investitionsentscheidungen. Die BürgerInnen müssen wissen, daß höhere Verkehrspreise ihre Lage nicht verschlechtern, sondern verbessern.

Sozialverträglichkeit der Verkehrspolitik?

Natürlich gibt das - wie bei jeder Politik - Verteilungsprobleme. Aber:

- KFZ-Besitz und -Gebrauch gehört in München nicht zur sozialen Grundversorgung.
- Das ärmste Drittel geht bei der derzeitigen Subventionierung leer aus und kann nur gewinnen.

Die Einsparung von Verkehrssubventionen ermöglicht Steuererleichterungen mit starker sozialer Komponente; einzelne Härten müssen subjektbezogen und übergangsweise gedämpft werden, z.B. durch höheres Wohngeld oder ein - zeitlich befristetes - "Verkehrsgeld".

Verzicht auf schnellen Autoverkehr?

Die Hoffnung, die das "schnelle Cockpit" dem Autofahrer ständig vorgaukelt, ist im Ballungsraum nicht erfüllbar. Die - richtige und notwendige - Freiheit der Verkehrsmittelwahl wird das MIV-Netz immer an der Grenze der Überlastung halten und gelegentlicher Stau ist unvermeidbar. Zudem ist nur Langsamverkehr ökologisch verträglich abwickelbar. Die Konsequenzen hieraus für Straßenbau, Leitsysteme und Autotechnik werden bislang kaum angedacht:

- Statt über Tunnel und stadtnahe Autobahnen müssen wir diskutieren über angebaute, LSA-geregelte Mengenfahrbahnen mit häufigen Anbindungen.
- Statt über elektronische Stauvermeidung müssen wir diskutieren über elektronischen ÖV-Vorrang, Pfortner- und Staumanagementsysteme.
- Statt über kleine Hochgeschwindigkeitsautos oder Elektroautos mit katastrophalen Ökobilanzen müssen wir diskutieren über das Langsamauto und das Auto mit der Null-Emission im Stop & Go-Verkehr.

Stadterweiterung nach unten?

Der Bau von 300.000 privaten Tiefgaragenplätzen unter der Stadt ist für Investoren und Stadtplaner eine ähnliche Herausforderung wie etwa die großen Stadterweiterungen der Jahrhundertwende. Auch das ist ökologisch nicht unproblematisch; für eine Versöhnung der Stadt mit dem Autoverkehr scheint hier aber doch ein Beitrag zu liegen, der in der Gesamtbilanz vertretbar ist.