

Telefon: 233-25506
Telefax: 233-27966

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Wirtschaftsförderung
Grundlagen der
Wirtschaftspolitik

Mitzeichnung der Beschlussvorlage

Mobilitätsstrategie 2035

*Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München
Beschluss über die Finanzierung ab 2021*

*Verkehrsplanung mit Fakten I: Erstellung einer abgestimmten verkehrlichen Gesamtplanung
auf Basis von konkreten Analysen und Prognosen*

*Antrag Nr. 14-20 / A 06501 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Anja Burkhardt vom
14.01.2020*

Circulation Plan für München

Antrag Nr. 14-20 / A06808 der ÖPD vom 18.02.2020

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V

An das Mobilitätsreferat

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft nimmt zum Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035 wie folgt Stellung:

Zu 1. Anlass, Nutzen und Verfahren

Im ersten Absatz wird ausgeführt, dass die Mobilitätsstrategie die politischen Schwerpunktsetzungen des aktuellen Koalitionsvertrags in ein fachlich abgestimmtes Konzept einbettet. Eine langfristige Mobilitätsstrategie 2035 sollte deutlich über aktuelle Koalitionsvereinbarungen hinaus weisen und alle demokratischen Parteien des Stadtrats mit einbeziehen.

Zu 2. Leitbild, Ziele und Ansatz

Für eine lebenswerte Stadt ist Aufenthaltsqualität zweifellos eine wichtige Eigenschaft. Sie kann ein Hauptziel der Stadtentwicklungsplanung und des Städtebaus sein, aber es ist fraglich, ob sie für die Mobilität als solches einen so hohen Stellenwert besitzt. Mobilität ist Bewegung und somit eigentlich das Gegenteil von Aufenthalt. Die Sicherheit des Verkehrs, für die der Stadtrat eine Vision Zero formuliert hat, könnte da schon eher als vorrangiges Ziel gesehen werden. Gerade für die Verkehrssicherheit benötigen die „schwachen“ Verkehrsteilnehmer*innen (Kinder, Familien, Senior*innen, Behinderte, Radfahrende, Gehende) Platz im öffentlichen Raum – um sich zu bewegen, aber auch für den Aufenthalt. Viele Ziele, die mit dem Hauptziel „Aufenthaltsqualität“ erreicht werden können, lassen sich auch über die Verkehrssicherheit verfolgen.

Aus Sicht des Wirtschaftsreferates ist es notwendig, dass beim Thema „Erreichbarkeit“ der Wirtschaftsverkehr noch besser heraus gearbeitet wird. Es gibt Dienstleistungen (Handwerker, Pflegedienste etc.), für die Erreichbarkeit wichtig ist. Hier stehen die dienstleistenden Personen und auch die Münchner*innen, die auf diese Dienstleistungen angewiesen sind, im Mittelpunkt. Auf der anderen Seite müssen auch Waren und Güter bewegt werden. Zum Dritten sind es die Unternehmensstandorte selbst (Handel, Gastronomie, Betriebe), die aus vielfältigen Gründen erreichbar sein müssen. Aus diesem Grund hält das Referat für Arbeit und Wirtschaft das Ziel von autofreien Quartieren für nicht realistisch.

Zu S. 11 „Push- und Pull-Maßnahmen“ in diesem Kapitel: Der Satz „Nur so kommen die relativen Vorteile für den Umweltverbund zum Tragen und er wird so attraktiv, dass er eine echte Alternative zum Privatauto darstellt.“ muss so verstanden werden, dass man das Fahren mit Privatautos so lange erschweren will, bis der ÖPNV dann doch irgendwann attraktiver scheint. Eine Mobilitätsstrategie, die von einem breiten politischen Spektrum getragen und in der Breite der Bevölkerung akzeptiert werden kann, sollte jedoch in erster Linie mit der Ausweitung des Angebotes reagieren und argumentieren. Am besten wäre es, vollständig auf das polarisierende Begriffspaar „Push & Pull“ zu verzichten.

Der Abschnitt „Leitbild, Ziele, Ansatz“ sollte noch um einen Abschnitt über die Offenheit der Mobilitätsstrategie für neue Technologien ergänzt werden. Es gibt für München eine Reihe viel versprechender, aber noch wenig konkreter Ansätze (Transportsystem Bögl, Seilbahnen und Formen vertikaler Mobilität mit Flugtaxi, Drohnen etc.) sowie möglicherweise auch Technologien, von denen wir heute nur im Ansatz wissen. Die Mobilitätsstrategie 2035 muss offen sein für diese neuen Technologien, wobei Flächeneffizienz und Klimafreundlichkeit erfüllt sein müssen.

Zu 3. Entscheidungskriterien:

Seite 14 „Reisezeit“: Die Reisezeit als Ziel bzw. Kenngröße des Erfolges von mobilitätspolitischen und verkehrsplanerischen Maßnahmen erscheint gegenüber dem Kriterium „Flächeneffizienz“ unterbewertet. Die Mehrheit der Bevölkerung wird dies jedoch anders sehen. Insbesondere im Wirtschaftsverkehr spielt die Reisezeit als Größe eine wichtige Rolle.

Zu 4. Teilstrategien

Die Zuordnung der Teilstrategien zu einzelnen Clustern (S. 16 und 17) erscheint nicht immer logisch:

- Zum Cluster 1 (Umweltverbund) müsste der Fußverkehr zählen (Aktuell Cluster 3: Räumliche Integration)
- Zu Cluster 2 (Kfz-Verkehr): Diesem Cluster ist im vorliegenden Entwurf der Wirtschaftsverkehr zugeordnet. Kfz-Verkehr spielt für den Wirtschaftsverkehr zweifellos eine bedeutende Rolle, dennoch greift diese Zuordnung zu kurz. Es gibt auf Bundesebene, bei der Deutschen Bahn und auch bei Münchner Unternehmen die Bestrebung, Güterverkehr wieder verstärkt über die Schiene abzuwickeln. Für die Reaktivierung und Schaffung von Gleisanschlüssen gibt es sogar ein eigenes Förderprogramm. Auch E-Lastenräder werden zunehmend im Wirtschaftsverkehr eingesetzt. Der Wirtschaftsverkehr ist jedoch auch keinem der anderen Cluster sinnvoll zuzuordnen. Es wird darum gebeten, diese Teilstrategie trotz der bestehenden Zuordnung multimodal auszurichten.
Zu Teilstrategie 6 „Motorisierter Individualverkehr“: Der Erhalt eines leistungsfähigen Hauptstraßennetzes zur Bündelung und Abwicklung des nicht verlagerbaren Kfz-Verkehrs ist weiterhin ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel, das in einer Mobilitätsstrategie 2035 explizit genannt werden sollte. Wie bereits oben angesprochen sind angemessene Reisezeiten für den Wirtschaftsverkehr von großer Bedeutung. Auch die Münchner*innen können angemessene Reisezeiten mit jeglichem Verkehrsmittel von einer wohl durchdachten Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München erwarten.
- Zu Cluster 4 (Nachhaltigkeit): Es ist nicht klar, warum die Verkehrssicherheit dem ansonsten stimmigen Cluster Nachhaltigkeit zugeordnet ist. Alle anderen hier zusammen gefassten Teilstrategien sind zudem Querschnittsthemen, die für andere Teilstrategien bedeutsam sind. Die Klimaneutralität Münchens ist im aktuellen Entwurf eine der über-

geordneten Zielsetzungen. Andererseits ist der Klimaschutz eine eigene Teilstrategie im Cluster 4. Damit wird er von den anderen Strategien gewissermaßen abgekoppelt und in seinem Stellenwert reduziert. Klimaschutz ist der Haupttreiber der Verkehrswende und sollte, wo sinnvoll und möglich, konstituierender Bestandteil der Teilstrategien sein.

Die „Barrierefreiheit“ taucht bei der Teilstrategie „Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion“ nur verklausuliert auf. Das Wort „Barrierefreiheit“ findet sich im vorliegenden Entwurf nur ein einziges Mal auf S. 8. Das ist zu wenig angesichts der Bedeutung von Barrierefreiheit für die alltägliche Mobilität vieler Gruppen (z.B. Behinderte, Senior*innen, Familien mit Babys und Kleinkindern).

- Zu Cluster 5 (Innovation): Bei den hier genannten Teilstrategien handelt es sich ebenfalls durchwegs um Querschnittsthemen. Deshalb sollte dieses Cluster auch eher „Querschnittsthemen“ heißen. Die Verkehrssicherheit wäre in diesem Cluster gut untergebracht, da alle Verkehrsmodi betroffen sind. Generell stellt sich aber die Frage, ob solche Themen überhaupt in Teilstrategien abgebildet werden können. Das Konstrukt würde zwar nicht einfacher, aber eigentlich müssten diese Themen und auch die Teilstrategien des Clusters 4 „Nachhaltigkeit“ als eine Art Metaebene über den Teilstrategien liegen.
- Zu 4.7 (Multimodalität): Es sollte auch auf den Verkehr aus und in die Region eingegangen werden. Gerade beim Pendeln aus der Region in die LHM hat Multimodalität Potenzial für die Verkehrswende (z.B. durch die verstärkte Förderung von P+R-Anlagen im Umland).
- Zu 4.12 (Wirtschaftsverkehr): Die Ausarbeitung dieser Teilstrategie wird vom RAW sehr begrüßt. Die Güterlogistik ist hier schon genannt. Hier ist ein Verkehrsträger übergreifendes Gesamtkonzept nötig (neben Kfz-Güterverkehr auch Schienengüterverkehr und [Lasten-] Rad-Logistik). Im Bereich der KEP-Dienste spielt auch die Auslieferung zu Fuß auf dem letzten halben Kilometer eine bedeutende Rolle. Zum Wirtschaftsverkehr gehören neben dem Güterverkehr alle Arten von Dienstleistungs- und Handwerkerverkehren bis hin zur Baustellenlogistik.
- Zu 4.13 (Klimaschutz, Klimaanpassung und Umwelt): Dies ist, wie oben erwähnt ein wichtiges Querschnittsthema und keine Teilstrategie. Bei folgenden Teilstrategien ist der Beitrag zum Klimaschutz zu betrachten und lässt sich vermutlich auch quantifizieren: Teilstrategien Nr. 2 bis 10, 12, 14, 16, 18 und 19.

Zu 6. Monitoring und Evaluation:

Die genannten Datenstrategien und Instrumente (z.B. Messung des Mobilitätsverhaltens, Auswertung von Detektionssystemen etc.) sind zu begrüßen. Sie sollten jedoch bereits zur Erarbeitung der Strategien und Teilstrategien zum Einsatz kommen. Maßnahmen sollen nicht nur wissenschaftlich fundiert evaluiert, sondern auch auf Grundlage eben solcher Daten entwickelt werden. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger*innen und Pendler*innen müssen für die Strategieentwicklung bekannt sein und eine Rolle spielen.

Zu 7. Beteiligung an der Mobilitätsstrategie

Das Partizipationskonzept muss das Umland und die Pendler*innen einbeziehen. Das RAW regt an, die Mobilitätsstrategie nicht nur im Zuge des Mobilitätskongresses, sondern auch im Rahmen der Open Spaces der IAA Mobility mit den Bürger*innen zu diskutieren.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die Vorlage mit, sofern die oben gemachten Anregungen berücksichtigt werden. Es wird gebeten, die Stellungnahme des Referates für Arbeit und Wirtschaft der Vorlage beizufügen.

Mit freundlichen Grüßen

Clemens Baumgärtner