

**GESUNDE-STÄDTE-PROJEKT
LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN**

"Verkehrspolitik für eine Gesunde Stadt"

Der Arbeitskreis Verkehr ist Teil des Arbeitskreises
Umweltbedingungen im Gesunde-Städte-Projekt der Landeshauptstadt
München

Kontaktadressen:

| | |
|-----------------------|---------------------|
| Gesundheitsladen e.V. | ADFC |
| Auenstraße 31 | Steinstraße 17 |
| 8000 München 5 | 8000 München 80 |
| Telefon: 77 25 65 | Telefon: 4 80 10 01 |

Gliederung

1. Kinder, Gesundheit, und Verkehr
2. Das Ziel: Die sichere, umweltschonende und soziale Gestaltung des Verkehrs
3. Grundlegende Maßnahmen
4. Gezielte Maßnahmen zur speziellen Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
 - 4.1. Öffentlicher Personennahverkehr
 - 4.2. Radverkehr Nachbemerkung: Die Autoren

1. Kinder, Gesundheit und Verkehr

München beteiligt sich am Wettbewerb der WHO zum Thema "Gesunde Städte". Unsere Stadt stellte ihre Beteiligung dabei unter das besondere Motto: "Gesunde Kinder in einer gesunden Stadt". Richtungsweisend für dieses Projekt ist ein erweiterter und stark von präventiven Gesichtspunkten geprägter Gesundheitsbegriff, der nicht allein auf die Abwesenheit akuter, diagnostizierbarer Erkrankungen abhebt, sondern auf die Gesamtheit entwicklungs- und entfaltungsfördernder sozialer und natürlicher Lebensbedingungen des Menschen. Die Autoren dieses Papiers gehen davon aus, daß in diesem Zusammenhang Fragen des städtischen Verkehrs unbedingt zu berücksichtigen sind.

Dies gilt besonders, - aber nicht allein - angesichts des auf Kinder zugeschnittenen Schwerpunktes in München. Daß verschiedene Auswirkungen des Verkehrs nachweislich einen schädigenden Einfluß auf die Gesundheit, - insbesondere, aber nicht nur - von Kindern haben, darf als gesichert angesehen werden, so daß wir uns zum Beleg im Folgenden auf einige beispielhafte Fakten und Erkenntnisse beschränken können:

Nach einer Untersuchung der Firma Socialdata im Auftrag der Stadt beurteilen 95% der Münchner die Entwicklung des Verkehrs in unserer Stadt als negativ. Nur 11% der Befragten waren der Auffassung, die Folgeerscheinungen des PKW -Verkehrs seien für Mensch und Umwelt noch verträglich.

Eine gesundheitliche Beeinträchtigung von Stadtbewohnern und insbesondere Kindern ist auf verschiedenen Ebenen festzustellen.

a) Beeinträchtigung der Gesundheit und der Sicherheit in Folge des Unfallrisikos:

(Graphik: Verkehrstote 1955 - 1985)

In der Zeit nach 1945 gab es bereits in Europa mehr Tote durch den Verkehr als im zweiten Weltkrieg. Zahllose Menschen erlitten ein tragisches Schicksal durch unfallbedingte Behinderungen. Die Gefährdung von Kindern durch den Verkehr ist besonders brisant, da sie aufgrund der nicht abgeschlossenen Entwicklung ihrer Wahrnehmungsfähigkeit und Selbstkontrolle nicht in der Lage sind, sich den heutigen Verkehrsverhältnissen anzupassen. Auch noch so intensive Bemühungen der Verkehrserziehung können Kinder nicht in den Stand versetzen, sich im Verkehr ausreichend zu schützen.

b) Einschränkung des kindlichen Lebensraumes

Beeinträchtigung der Gesundheit und Entwicklung insbesondere, aber nicht nur -der Kinder durch Beschneidung der Lebens- und Aufenthaltsqualität., insbesondere auch des kindlichen Spiel- und Bewegungsraumes (Bewegungsmangel, Störung des direkten Bezugs zur Umwelt: Immer mehr Autos brauchen immer mehr Fläche. So nahmen in den letzten 5 Jahren der Bestand an KFZ in München um 100 000 zu und zwar von 540 000 im Jahr 1984 auf 640 000 im Jahr 1989. Ein Garagenplatz hat 14 qm, ein Normkinderzimmer 6,7qm. Kinder verbringen, da sie immer weniger ungefährdeten Spielraum im Freien vorfinden, ca. 90 % ihres Lebens in geschlossenen Räumen. Über die Schadstoffbelastung in Innenräumen gibt es weitere Informationen beim Arbeitskreis Schlechte Luft im Kinderzimmer. (1)

Fußnote: Arbeitskreis "Schlechte Luft im Kinderzimmer" im WHO-Projekt. Kontakt: Gesundheitsladen, Auenstr. 31, 8000 München 5

c) Beeinträchtigung der Gesundheit durch Schadstoffe infolge des Verkehrs.

Kinder sind wachsende Organismen und deshalb besonders empfindlich. Wissenschaftliche Untersuchungen zu den Wirkungen von KFZ-Abgasen zeigen z.B. in Zellkulturen eine Hemmung des Zellwachstums, Chromosomenschäden, Störungen der Zellteilung und krebsartige Veränderungen. Bei Kindern wurden: Veränderungen im Blutbild, Störungen des Zentralnervensystems mit Intelligenzeinbußen und Verhaltensstörungen sowie eine Verschlechterung der Immunabwehr gefunden. Anwohner von Hauptverkehrsstraßen leiden häufiger an Atemwegsinfektionen und Lungen- und Bronchialkrebs.

Im Körper von Großstadtkindern wurden größere Mengen der Gifte Benzol und Blei gefunden als bei Kindern weniger belasteter Gebiete. Schadstoffmessungen werden für gewöhnlich zu hoch und zu weit entfernt vom Verkehr vorgenommen werden. Die Auswirkung von kurzfristigen Spitzenwerten und von Langzeitbelastungen werden bei der Bewertung ihres Risikos ebensowenig berücksichtigt wie die additive Wirkung der verschiedenen Stoffe. Die geringere Belastbarkeit von Kindern, Schwangeren, Alten und Kranken bleibt auch unberücksichtigt. Kinder atmen in einer Höhe, in der Schadstoffe, die in Auspuffhöhe ausgestoßen werden, stark konzentriert sind (Siehe das Schaubild) und haben relativ zu ihrer Körpergröße ein größeres Atemvolumen. Ein Vergleich von Auslösekriterien der Smogverordnung oder von Werten der Münchner Vorwarnstufe mit der andauernden Belastung durch Schadstoffe kann irreführend sein. Die Smogverordnung stellt ein Mittel des Katastrophenschutzes dar, die Werte beziehen sich auf kurzzeitige Spitzenbelastungen; - eine ausreichende Gesundheitsvorsorge läßt sich aus der Unterschreitung der Grenzwerte nicht ableiten.

Nach neueren Untersuchungen können auch Diesel-getriebene und sogar auch mit Katalysator ausgestattete Fahrzeuge nicht mehr als unbedenklich für Gesundheit und Umwelt angesehen werden. - Bei Dieselfahrzeugen ist insbesondere die Rußpartikel lungengängige Träger von verschiedenen Schadstoffen. Der Katalysator ist je nach Betriebsart wirkungslos (z.B. Abschaltung der Lambdasonde bei Vollast), verführt zu einem größeren Gebrauch des Autos und somit zu einer verstärkten CO₂-Emission. Über Auswirkungen von Platinverlusten in die Umwelt werden erste Forschungen gemacht. Platin ist ein Schwermetall. (2)

Fußnote "Edelmetallemissionen durch den Katalysator" gsf, München Zwischenbericht 1990

Daraus ergeben sich folgende Forderungen:

- Erweiterung der Meßprogramme um zusätzliche Meßhöhen und um weitere Schadstoffe (Kohlenwasserstoffe) .Verschieden Standorte in unmittelbarer Nähe zueinander, die nach Höhe und Abstand zur Straße variieren, zum Vergleichen
- Aufklärung über Ort und Umstände einer Messung
- Erstellung und Veröffentlichung differenzierter Immissionskataster (3)

Fußnote: WHO-Projekt "Umweltschutz für Kinder - Belastungsprofile" Kontakt: Wissenschaftsladen, Holzstr. 2-4, 8000 München 5

- Sofortige Veröffentlichung der Meßwerte
- Hinweis auf Problematik der Grenzwerte

d) Beeinträchtigung der Gesundheit durch Lärm

Lärm wird von den meisten Menschen als wesentliche Einschränkung der Lebensqualität und der Kommunikationsmöglichkeiten empfunden. Die stärkste Lärmbelastung geht vom Verkehrslärm aus. Laut Statistik des UBA beziehen sich 50% der Beschwerden über Lärm auf den Straßenlärm, weitere 31% auf andere Verkehrsträger. In München bleiben wegen des Straßenlärms 30 % der Balkone unbenutzt, 40 % der Fenster geschlossen. Erwiesen sind objektiv gesundheitsschädigende Auswirkungen von Verkehrslärm, insbesondere nachts. (Schlafstörungen, die objektiv meßbar sind, auch wenn sie subjektiv nicht wahrgenommen werden)

e) Streß durch Mobilität.

Die erhöhte Mobilität unserer Gesellschaft ist eine Anforderung, der manche Erwachsene nur schwer genügen können, für Kinder bedeutet das ständige Losgerissenwerden von einem Ort zum anderen einen erhöhten Streß und ein zunehmendes Gefühl von Orientierungslosigkeit. Sie werden von klein an gezwungen, Mobilität als notwendig und lebensraumerweiternd zu verinnerlichen und werden dadurch unfähiger, eigene Gegenentwürfe für ihr eigenes Leben zu entwickeln. Die Versuche der Ökopädagogik, die zu einem späteren verantwortungsbewußteren Leben befähigen will, sind wirkungslos, wenn nicht im unmittelbaren Lebensumfeld der Kinder eine Umorientierung stattfindet.

f) Beeinträchtigung der längerfristigen Sicherung der Gesundheit, insbesondere der nachwachsenden Generation, durch grundlegende Schädigung der natürlichen Lebensgrundlagen

Die Grundlage jedes irdischen Lebens, die Pflanzenwelt, wird durch den Schadstoffeintrag, der zu einem erheblichen Teil durch den motorisierten Verkehr verursacht wird, dauerhaft geschädigt (Waldsterben, Ertragseinbußen bei Getreide und anderen Kulturpflanzen), zudem werden viele Schadstoffe durch die Nahrungskette wieder von Menschen aufgenommen. Auf weitere Sicht ist auch mit einer Schädigung des Grundwassers zu rechnen.

Der Verkehr ist Mitverursacher der Klimaschäden:

So ist CO₂ ein Schadstoff, der durch keine Reinigungsmethode entfernt werden kann, auch nicht durch den Kat und ist zudem Hauptkomponente (50%) des Treibhauseffektes. Auch die Verschmutzung der Weltmeere und der Küsten durch Tankerunfälle (und Verseuchung von Landregionen durch Pipelineunfälle) sind zu einem gewissen Teil dem Autoverkehr zuzurechnen. Holen wir noch weiter aus, so müssen wir auch alle Kriege um den Rohstoff Öl und um seine Transportwege in die Schadensbilanz des PKW einrechnen. Die vorstehenden Ausführungen zeigen, daß im Bereich des Verkehrs eine Gesundheitsvorsorge für Kinder sich nicht allein auf Maßnahmen beschränken kann, die direkt Kinder - als Zielgruppe und Ansprechpartner betreffen. Im Interesse der Kinder muß vielmehr eine allgemeine gesundheits-, umwelt- und sozialverträgliche Gestaltung des Verkehrs erreicht werden.

Daneben ist jedoch festzustellen, daß spezielle Bedürfnisse von Kindern im Verkehr in verschiedenen Zusammenhängen nicht genügend berücksichtigt werden. Auf entsprechende, speziell Kinder betreffende Verbesserungsmöglichkeiten werden wir im Folgenden in verschiedenen Zusammenhängen immer wieder eingehen. Gesundheitsförderung für Kinder darf sich jedoch nicht allein auf solche speziellen Maßnahmen beschränken. Die Gesundheit, Entwicklung und Entfaltung von Kindern erfordert mehr: eine allgemeine umfassende ökologische und soziale Gestaltung des Verkehrs in unserer Stadt.

2.) Das Ziel: Die sichere, umweltschonende und soziale Gestaltung des Verkehrs

Die Verkehrspolitik nach dem 2. Weltkrieg kann von ihrer Grundtendenz her als gezielte und vorrangige Förderung des individuellen KFZ-Verkehrs angesehen werden. Die Flüssigkeit des motorisierten Verkehrs war lange Zeit vorrangiges Ziel planerischer Bemühungen.

Dies führte zu einer Zurückdrängung von Fußgängern- insbesondere von Kindern-, Radfahrern und auch Nutzern des ÖV (in den Untergrund)-das Ziel eines flüssigen Autoverkehrs erwies sich indes allenthalben immer wieder als unerreichbar. Erreicht wurde allenfalls eine ständige Vermehrung des KFZ-Verkehrs mit all seinen oben beschriebenen negativen Auswirkungen.

So zeigte sich, daß der Schutz von Verkehrssicherheit, Gesundheit, Umwelt und städtischer Aufenthaltsqualität eine Wende in der Verkehrspolitik erfordert. Diese erfordert, daß in dreierlei Hinsicht neue Ziele und Prioritäten an die Stelle der alten gesetzt werden:

a) Verkehrsverlagerungen:

Der motorisierte Individual- und Lastverkehr sind zurückzuschrauben auf diejenigen Beförderungsfälle, wo ein Ersatz nicht möglich ist. Gleichzeitig und zu diesem Zwecke ist die Attraktivität gesundheits- und umweltschonender Fortbewegungsarten durch gezielte Förderung zu erhöhen. Eine Verbesserung der Chancen bisher eher benachteiligter Gruppen (d.h. von Fußgängern, Radfahrern und Nutzern des ÖV) soll ein Anreiz zum "Umsteigen" bieten. Aufgrund der Begrenztheit von Ressourcen an Finanzen und städtischem Raum bedeutet dies: Bevorzugung der genannten Verkehrsarten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

Autobesitz und Autofahren sind abzukoppeln von z. Zt. häufigen motivierenden Zuschreibungen wie Prestige, Stärke, Freizügigkeit und Durchsetzungsvermögen. Stattdessen ist die Nutzung alternativer Fortbewegungsarten als soziales und verantwortungsbewußtes Verhalten herauszustreichen gegenüber negativen Zuschreibungen wie z. B. "Der ÖV belastet durch seine Defizite die Allgemeinheit", "Radfahrer' sind

meistens Rowdies“, "Fußgänger halten sich nicht an die Verkehrsregeln" etc.

Die Forderung nach einer gezielten Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl ist zu unterscheiden von einer durch "emotionale" oder "ideologische Voreingenommenheiten" motivierten „Feindlichkeit" gegenüber dem Auto. Die Nutzung des Autos ist sicherlich in einer Reihe von Situationen nicht zu ersetzen. es gibt jedoch ein umfängliches Potential für mögliche Verlagerungen in der Verkehrsmittelwahl, welches es durch attraktive Angebote von Alternativen auszuschöpfen gilt. Es ist keine Frage von Ideologien, daß die Freiheit der Verkehrsmittelwahl ihre Grenzen hat angesichts begrenzter Ressourcen und sozialer Verantwortung nicht zuletzt auch gegenüber der jüngeren Generation.

b) . Rückgewinnung der Straßen als attraktiver Aufenthalts- und Spiel-Raum und als Ort menschlicher Begegnung

Die Wohnumfeldqualität ist zu verbessern durch Reduzierung der für den Autoverkehr vorgesehenen Flächen, zugunsten einer Vergrößerung der Flächen für nichtmotorisierten Verkehr, zugunsten von Grün- und Spielflächen und der Verbesserung der Aufenthaltsmöglichkeiten. . Die Bewohnbarkeit des Nahraumes darf nicht der Erreichbarkeit der Ferne geopfert werden. Straßen müssen wieder primär ein Ort des Verweilens und der Begegnung von Menschen werden statt dem Verkehrs vorbehalten zu sein

Erforderlich in diesem Sinne sind die flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Stadtgebiet, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Wohnumfeld, der Verzicht auf den weiteren Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes und stattdessen ein Rückbau von ausschließlich für KFZ vorgesehenen Flächen.

Im Wohnumfeld ist nicht mehr die Trennung der Verkehrsarten Fußgänger, Radfahrer und Auto oberste Leitlinie, sondern ihre durchdachte und gezielte Mischung bei gleichzeitiger Orientierung an den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmer - insbesondere der Kinder. Dort, wo eine Trennung der Verkehrsarten aufgrund besonders starken Verkehrsaufkommens erforderlich ist, darf sie nicht zuungunsten der Aufenthaltsqualität, der Fußgänger und Kinder gehen.

Zur Zeit noch können selbst Kinder im Schulalter viele Wege inclusive ihren Schulweg aufgrund der herrschenden gefährlichen Verkehrsverhältnisse nur in Begleitung Erwachsener zurücklegen; dies ist weder Kindern noch ihren Erziehungspersonen zuzumuten.

Deshalb muß es zum Maßstab und Regelfall werden, daß Kinder spätestens ab Schulalter nach anfänglicher kurzer Unterweisung nicht nur ihren Schulweg, sondern auch die Wege in ihrer Freizeit gefahrlos selbstständig zurücklegen können.

c) Stadt der kurzen Wege

Jenseits von einer so umrissenen menschen- und umweltfreundlichen Gestaltung des Verkehrs muß auf einer noch grundsätzlicheren Ebene das stadtplanerische Ziel in einer Verringerung und Verkürzung der Wege bestehen. Hier gilt es, den Anfall von Verkehr bzw. von Beförderungsfällen möglichst gering zu halten z.B. . durch stadtgestalterische Durchmischung der Lebensbereiche von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen und die Schaffung lokaler Subzentren, durch wohnungspolitische Maßnahmen zur Deckung des Wohnbedarfs in Arbeitsplatznähe, durch eine gezielte und durchdachte Gewerbeansiedlungspolitik u.v.a.m.

Wir legen das Schwergewicht unserer Forderungen bewußt auf die "äußere" Gestaltung der Verkehrsbedingungen und nicht nur auf Appelle zu mehr Toleranz und Rücksichtnahme im Verkehr und gegenüber Kindern. Verkehrsberuhigung muß sicherlich auch "in den Köpfen" stattfinden; - sie wird indessen sicherlich nie zuerst und allein dort stattfinden können. Voraussetzung ist vielmehr, daß mindestens gleichzeitig die äußeren Bedingungen des Verkehrs so gestaltet werden, daß sie "ruhiges" Verhalten automatisch nach sich ziehen und sogar zwingend erfordern. Rücksichtsloses Verhalten wie z.B. Rasen wird sicherlich dort eher vorkommenen, wo die äußeren Verhältnisse Rasen erlauben. Die Erfahrung zeigt, daß eine ausreichende Veränderung des Bewußtseins und Verhaltens der Verkehrsteilnehmer nur dort stattfindet, wo es durch äußere Gegebenheiten unterstützt wird.

Die hier skizzierten Ziele werden jedoch nur erreichbar und durchsetzbar sein durch verstärkte Beteiligung der betroffenen Bürger. Während die Interessenverbände der Industrie und der Automobilnutzer schon immer einen weitgehenden Einfluß ausübten, sind verstärkt auch die Gruppen von Anwohnern, Fußgängern, Radfahrern, ÖV-Nutzern und auch Kindern einzubeziehen in alle Phasen der Planung und Durchführung von Maßnahmen zur Gestaltung des Verkehrs.

Weiterhin dürften die hier skizzierten Ziele grundlegende und umfangreiche Umschichtungen in der Verwendung von Haushaltsmitteln erfordern.

In den folgenden Abschnitten werden wir die notwendigen einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der angegebenen Ziele näher bestimmen. Da dieses Papier im Zusammenhang des WHO-Projektes "Gesunde Städte" angesiedelt ist, liegt sein Schwergewicht bewußt auf Maßnahmen, die im Rahmen KOMMUNALER ZUSTÄNDIGKEIT liegen. Dies bedeutet keinesfalls, daß nicht auch auf der Ebene von Bundes- und Landeskompentenz sowie im Bereich von Forschung und Industrie ergänzende Schritte notwendig wären. Diese sind jedoch nicht Gegenstand unserer Vorlage. Andererseits bedeutet der Nichtvollzug notwendiger Schritte auf Bundes- und Landesebene keinesfalls, daß der Kommune die Hände gebunden wären. Vieles kann auch auf dem Wege kommunaler Entscheidungen bei Ausnutzung vorhandener Gestaltungsspielräume herbeigeführt werden. Darüberhinaus kann die Stadt München ihren Einfluß auf Bundes- und Landesebene und gegenüber Forschung und Industrie geltend machen.

(Als Beispiele seien hier nur stichwortartig genannt: Erhöhung der Bußgelder, gesetzliche Verankerung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten, Ersatz der steuerlichen Absetzbarkeit von KFZ-Fahrten zum Arbeitsplatz durch eine Entfernungspauschale, Gestaltung von Unterrichtsplänen an Schulen, Gestaltung von Prüfungsinhalten- insbesondere bei Fahrprüfungen-, Bestimmungen zur Aufnahme von KFZ-Haftpflichtversicherten in die alte Schadensrabattklasse nach einer Unterbrechung des KFZ-Besitzes, Normen betr. Umweltfreundlichkeit. Lärmdämpfung von KFZ, Umbau der Autoproduktion auf andere Produkte, um Arbeitsplätze zu erhalten. - u.v. a.ID.)

3) Grundlegende Maßnahmen für einen umwelt und sozialverträglichen Verkehr

Den folgenden Maßnahmen kommt größtenteils eine doppelte Bedeutung zu: Sie fördern zum einen die Rahmenbedingungen umwelt- und sozialverträglicher Fortbewegungsarten und schaffen wichtige Momente im Hinblick auf eine Umschichtung der Verkehrsmittelwahl; • zum anderen handelt es sich bei den folgenden Maßnahmen größtenteils um gezielte Verbesserungen der Situation von Fußgängern - und mithin auch Kindern -

und um Verbesserungen der Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld. Beide Aspekte lassen sich so gut wie nicht voneinander trennen.

Verkehrsberuhigung ist eine der Grundlagen unseres Zieles, den umwelt- und sozialverträglichen Verkehr zu erreichen. Die Socialdataerhebung zeigt, daß mehr als 80% der MünchnerInnen für eine allgemeine Verkehrsberuhigung eintreten .. Diese Maßnahme macht nicht nur den Verkehr langsamer und damit ruhiger, weniger umweltbelastend und weniger risikoreich, auch das Viertel wird dadurch für seine Anwohner attraktiver.

Tempo 30 Zonen flächendeckend

Eine Verlangsamung des Verkehrsflusses dient der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, dem Lärmschutz und der Verminderung der Abgase. Die Verlängerung der Reisezeit bis zur Erreichung eines Zieles ist vergleichsweise geringfügig.

Solange seitens des Bundes noch nicht durch Gesetz Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit in Städten gemacht worden ist, sind im gesamten Stadtgebiet flächendeckend einzelne Tempo 30 Zonen auszuweisen. Auch Hauptverbindungen des KFZ-Verkehrs sind dabei, mit einzubeziehen. Lediglich Autobahnen im Stadtgebiet, der mittlere Ring und ein gering zu haltendes Vorbehaltsnetz sind auszunehmen; hier soll Tempo 50 gelten. Wenn Hauptverkehrsstraßen in die Tempo-30-Regelung mit einbezogen werden, sollen die Lichtsignalanlagen nicht abgebaut werden (eine diesbezügliche Vorschrift der StVO ist zu verändern.)

Bauliche Veränderungen-so wichtig sie grundsätzlich sein mögen dürfen nicht zur Voraussetzung für die Einführung von Tempo 30 gemacht werden; sie sind jedoch vorzunehmen, wo das Tempolimit nicht eingehalten wird.

Die Einhaltung von Tempo 30 wird im übrigen wesentlich größer sein, wenn man im Regelfall davon ausgehen kann, sich immer in einer entsprechenden Zone zu befinden.

Da die bisher übliche Tempo 30 Beschilderung sehr häufig übersehen wird, ist die Geschwindigkeitsbegrenzung durch Piktogramme auf der Fahrbahnoberfläche anzuzeigen. Die Beschilderung ist so vorzunehmen, daß sie nicht wegen des "Radfahrerblickes" übersehen wird (und umgekehrt) .

Rückbau von Straßen und Entsiegelung

Kurzfristig ist ein Verzicht auf den Neu und Ausbau von Hauptverkehrsstraßen und von Straßen mit überörtlicher Bedeutung möglich und erforderlich . Weiterhin ist ein Nachtfahrverbot für LKW zu erlassen und auch tagsüber die Innenstadt für schwere LKW zu sperren.

Mittelfristig sind ab sofort für den Autoverkehr vorbehaltene Flächen zurückzubauen (Straßenrückbau)

Dies erfordert ein Verkehrskonzept, nach dem der motorisierte Verkehr in Richtung auf die Innenstadt zunehmend verlangsamt und ausgeschlossen wird, verbunden mit Parkangeboten an der Peripherie und entsprechenden Angeboten des ÖV

Der Rückbau von Straßen schafft Raum für Aufenthalt und Spiel, für Kinder und Anwohner; die Sicherheit wird erhöht und Lärm wird gemindert durch den Effekt einer weiteren Verlangsamung des Verkehrs

Ein Sonderfall des Straßenrückbaus stellt die sogen. Entsiegelung dar, bei der nicht nur die Verkehrsfläche verkleinert wird, sondern die gewonnenen Flächen auch nicht anderweitig verbaut sondern z.B. begrünt werden.

Straßenrückbau und Entsiegelung schaffen breitere Möglichkeiten der Stadtgestaltung und erhöhen Sicherheit und Komfort für den nichtmotorisierten Verkehr.

Im einzelnen sind folgende Maßnahmen angezeigt:

- -Die Straßenquerschnitte sollen nach dem engsten Knotenpunkt entlang der Strecke dimensioniert werden, da sich die Leistungsfähigkeit einer Strecke nur aus den Abmessungen des Knotenpunktes ergibt. Deshalb besteht keine Notwendigkeit, im Straßenverlauf mehr oder breitere Spuren zur Verfügung zu stellen als am engsten Punkt.
- -Statt der bisherigen Ausbauquerschnitte Einrichtungsverkehr einspurig 5,50-6,50 m. Einrichtungsverkehr zweispurig 6,50-7,00 m (3,25-3,50 m.pro Spur) Zweirichtungsverkehr einspurig 7,00-10,00 m. sind folgende Ausbauquerschnitte einzuführen: Einrichtungsverkehr einspurig 4,50 m Einrichtungsverkehr zweispurig 5,75 m. (1. Spur 3,00 m. 2. Spur 2,75 m.)
(Hierbei sind jedoch die Ausführungen zum Radverkehr in Einbahnstr. im Abschnitt 4.2. zu beachten) Zweirichtungsverkehr einspurig 6,50 m. Zweirichtungsverkehr zweispurig: je Richtung 4,00 bis 4,50 m. Breite- (d.h. zwei PKW können nebeneinander fahren, ein LKW benötigt dagegen die gesamte Spurbreite.)

In München könnten einige Straßen zum Teil auf die Hälfte ihres jetzigen Querschnittes zurückgebaut werden, ohne daß der Verkehr dadurch beeinträchtigt würde.

- -In Straßen mit relativ geringem Verkehrsaufkommen, wo aufgrund spezieller Rahmenbedingungen aber ggf. die Anlage eines baulichen Radweges erforderlich wäre, empfiehlt sich manchmal zwecks Platzersparnis die beiderseitige Anlage eines Mehrzweckstreifens von 1,50 m. Breite, der bei Bedarf (D.h. im Begegnungsfall) von KFZ mitbenutzt werden darf, so daß eine Spurbreite von 4,50 m. für den Zweirichtungsverkehr ausreicht.
- -KFZ_Abstellanlagen sind nicht mehr zu versiegeln, sondern mit Rasengittersteinen auszulegen, was allerdings erfordert, daß an KFZ Auffangwannen für den Fall evtl. Ölverluste vorgeschrieben werden.
- -Für bestimmte Straßenbreiten ist regelmäßig die Anlage eines Grünstreifens vorzusehen

Verkehrsberuhigung im Wohnbereich

Alle Wohngebiete, die von Hauptverkehrsstraßen eingeschlossen sind, sind langfristig als verkehrsberuhigte Bereiche umzugestalten. Die Straße im Stadtviertel wird wieder zum attraktiven Aufenthaltsraum und Ort zwischenmenschlicher Beziehungen.

Übergangsweise sind als kurzfristige ~ Maßnahmen die Eingangsbereiche mittels Pflanzkübeln zu verengen und durch farbliche Markierungen zu kennzeichnen

In dicht bewohnten Vierteln, wo es noch starken Fußgänger- und Radverkehr gibt, sind kurz- und mittelfristig weitergehende Umgestaltungen zu verkehrsberuhigten Bereichen vorzunehmen. Dazu gehören mindestens:

- verengte, aufgepflasterte Eingangsbereiche mit durchgezogenem Gehsteig (ggf. auch Radweg) und einer optisch auffälligen und angenehmen portalartigen Gestaltung mit geringer Steigung der Aufpflasterung. Die Einfahrt in ein verkehrsberuhigtes Gebiet Wohngebiet muß angenehm und beruhigend sein.

- Verschwenkte Fahrbahnen innerhalb der Straßenzüge mit Freiflächen zwischen den Verschwenkungen
- -Die Straßenzüge im Wohnviertel sind durch versetzte Anlage von Querparkplätzen und Schaffung von Plätze für Anwohnernutzung (kostengünstigst?) umzugestalten. Die gewonnenen Freiflächen durch das Querparken, dürfen NICHT als zusätzliche Parkplätze dienen.

Jede Gelegenheit zum Begrünen von Straßenzügen muß wahrgenommen werden. Breite, Bürgersteige sollen erhalten und bei Bauraßnahmen geschaffen werden, insbesondere bei dichter Seitenbebauung und in Einkaufs- und Wohnstraßen.

Auf belebten Gehwegen dürfen keine Radwege angelegt werden, bzw. vorhandene sollen auf die Autospur verlegt werden. Fußgänger sollen den Gehweg unbefangen und ohne ständige Aufmerksamkeit benutzen können.

Platzartige Flächen, und Plätze sollen geschaffen werden - auch in geraden Straßenzügen ohne Kreuzungen und Baulücken:

- -Ästhetische und aufenthaltsfördernde Gestaltung von Plätzen und Straßen. Das können sein: Sitzgelegenheiten, Brunnen, Schach! Dametische, Klettergerüste, Spielplätze, Tischtennistische, Fahrradständer mit Ankettungsmöglichkeit, große Austellungskästen
 - der Bezirksausschüsse, Stadtverwaltung, Bürger und Initiativen.
 - -Lärmdämmung durch Begrünung (Bäume, Fassaden, Lochsteinbelag für Parkplätze)
 - Berücksichtigung der Lärmfaktoren bei der Auswahl von Straßenbelägen und in Bebauungsplänen (Lücken in der Bebauung, Fassadenbegrünung als Lärmdämmung etc.)
 - Förderung des kleinen Einzelhandels, Kleingewerbes und Dienstleistungsbetrieben (z. B. Straßenraum für Straßencafes, .
 - Parkplatzfreie Flächen für Lieferverkehr, die während der Nichtbenutzung Anwohnern, v. a. den Kindern, zur Verfügung stehen.
- Förderung eines angenehmen und sinnvollen Sozioklimas, d, h,
- -Jugendfreizeitstätten
 - Stadtteilkulturhäuser mit Übungsräumen für Musikgruppen, Künstlerisches, Beratung aller Art, Sport, Werkstätten u. a ..
 - Großzügige Genehmigungspraxis und Schaffung von Raum für die Straßennutzung durch Cafes, Gemüse- und Lebensmittelstände, Kioske, Zeitungsständer.

Parkkonzept

Es muß festgestellt werden, daß weder heute noch in Zukunft eine Befriedigung aller Stellplatzwünsche möglich sein wird.

Ein wichtiges Beispiel ist die Situation in der Inneren Altstadt, wo derzeit bei 4100 Anwohnern 2000 Parkplätze vorhanden sind. Die Situation ist jedoch überall innerhalb des Mittleren Rings problematisch. Zielsetzung muß es deshalb sein, die Wirtschaftsstruktur und die Wohnfunktion zu sichern und alle darüberhinaus nicht notwendigen Verkehre aus den Quartieren herauszuhalten. Dies erfordert eine kommunale Parkraumbewirtschaftung und eine restriktive Parkraumpolitik.

Eine aktuelle wichtige Forderung ist z. B. die Entlastung der Altstadt, die trotz mangelndem Parkraum ein häufiges Fahrziel des KFZ-Verkehrs darstellt. Die Entlastung des Gesamtstadtgebietes ergibt sich dann als Konsequenz.

Im einzelnen sind erforderlich:

- -der Abbau von Parkplätzen u. a. zugunsten von Spielräumen für Kinder

- flächendeckende Parklizensierung im Stadtgebiet für Anwohner - Parklizenz gegen Gebühr, wenn kein privater Stellplatz vorhanden ist
- -Verlagerung der Parkmöglichkeiten für Anwohner auf Privatgrund und Nutzung freier Kapazitäten in Parkhäusern während der Nacht
- -Bei Parkhäusern sollte geprüft werden, ob die Zufahrt durch eine Unter-oder Oberführung so gestaltet werden kann, daß eine Querung des Fuß-bzw. Radweges entfällt.
- -Regelung des Lieferverkehrs durch vorgegebene Zeiten und Lieferflächen bzw. Ladezonen.
- -Erhöhung der Parkgebühren,-auch zur Beseitigung des Preisgefälles zwischen Parkhäusern und Kurzzeitparkflächen im öffentlichen Straßenraum
- -Einrichtung eines Parkleitsystems für Park & Ride-Plätze an der Peripherie in Verbindung mit Pfortnerschaltungen, um unnötige Fahrten in die Stadt und Parksuchverkehr zu vermeiden.
- -Eine ÖV-Karte ist von PKW-Nutzern zu lösen als generelle Einfahrts- und Parkerlaubnis
- -Es ist darauf hinzuwirken, daß Geschäfte, Kaufhäuser, Restaurants und Freizeitstätten ihren Kunden statt bisher üblichen Erstattung von Parkgebühren die Erstattung von MVV-Gebühren anbieten.

Um negative Folgen für Verkehrsflächen, die nicht für den ruhenden Verkehr vorgesehen sind, (Verparken von Fuß-und Radwegen, Mißachtung von Halteverboten, Parken in Kreuzungsbereichen, Liefern und Halten in,zweiter Reihe), zu vermeiden, ist die Überwachung des ruhenden Verkehrs deutlich zu intensivieren: Mindestens jeder fünfte Parkverstoß muß geahndet werden. Dies erfordert die flächendeckende Einführung der Kommunalen Parküberwachung, eine konsequente Praxis des Abschleppens bzw. wo dies nicht möglich ist, den Einsatz von Parkkrallen. Die Stadt soll sich einsetzen für eine empfindliche Anhebung der Geldbußen . für die Einführung von Punkten in der Flensburger Kartei bei Parkverstößen.

Gestaltung von Knotenpunkten und Regelung von Lichtsignalanlagen

Auch bei einer flächendeckenden Verlangsamung des Verkehrs sind an Hauptverkehrsstraßen, sowie an Stellen, wo eine gleichberechtigte Straßennutzung durch Fußgänger und KFZ (mit entsprechenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen) nicht durchsetzbar ist in kurzen Abständen sichere Quermöglichkeiten zu schaffen. Die Beschleunigung und Sicherung des Radverkehrs an Kreuzungen und Ampelanlagen muß Vorrang haben gegenüber der Flüssigkeit des motorisierten Verkehrs.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- -Verbesserte Abmarkierung von Fußgänger-und Radfurten (siehe Kapitel 4.2.)
- -Freie Rechtsabbiegerspuren für KFZ sollen nicht mehr gebaut und bereits bestehende aufgelöst werden.
- -Abbiegende KFZ sollen nicht mehr gleichzeitig mit Geradeaus-Fuß-und -Radverkehr freie Fahrt erhalten. (Fuß-und Radverkehr mindestens 2 Sekunden Vorlauf)
- Kreuzungen müssen für Fußgänger und Radfahrer in einem Zug überquerbar werden. Die Ampelphasen sind auf Kinder und alte Menschen abzustimmen.
- Gleiche durchschnittliche Wartezeiten für alle Verkehrsarten
- -Erprobung der "Alles-Rotschaltung": In einer Phase steht jeglicher Verkehr, der Fußgänger und ggf Radfahrer kann dadurch auch in einem Zug schräg queren. Dies ergibt für Fußgänger (und gegebenenfalls

Radfahrer) durchschnittlich fast unveränderte Wartezeiten, verhindert jedoch Gefährdungen durch abbiegenden Verkehr

- -Vorrangschaltung für ÖV für Beschleunigung durch Anforderungsschleifen, die in den Schienen verlegt werden. - Signalanlagenregelung siehe S.7.
- -Umweltampeln mit zusätzlichem Blinklicht, welches leuchtet, solange die Rotphase noch länger als vierzig Sekunden dauert, was eine Motorabschaltung sinnvoll macht.
- -Pfortnerschaltungen zur Regulierung des in die Stadt einfließenden Verkehrs am Stadtrand.

Schulwegsicherung

Neben den beschriebenen Maßnahmen sind kurzfristig die Einzugsgebiete aller Schulen zu prüfen im Hinblick auf die Einrichtung fehlender Querungsmöglichkeiten. Jedes Kind muß nach ANFÄNGLICHER Unterweisung gefahrlos ohne elterliche Begleitung zur Schule kommen können. Regelungen sind zu treffen, daß Aufwandsentschädigungen für Schulweghelfer nicht auf Arbeitslosenunterstützung und Sozialhilfe angerechnet werden.

Einsatz weniger umweltschädlicher Technologien

Skeptisch zu beurteilen sind Bestrebungen, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verminderung von Lärm und Schadstoffen vornehmlich auf technische Neuerungen an den Fahrzeugen setzen.

Darüberhinaus ist die Entwicklung technischer Neuerungen und die Aufstellung entsprechender Normen nicht Sache der Kommunen. Gleichwohl kann auch die Stadt einen Einfluß ausüben, indem sie beim Kauf von Fahrzeugen eine Vorreiterfunktion übernimmt und sich konsequent beim Kauf von Fahrzeugen für die umweltschonendste Technologie entscheidet und entsprechende Kriterien auch bei der Vergabe von (Bau-)Aufträgen und Lizenzen an Unternehmen anlegt.

Weiterhin können auch nach lokalen Erfordernissen in bestimmten Gebieten bzw. zu bestimmten Zeiten -Beschränkungen für besonders laute und / oder schadstoffreiche Fahrzeuge und Maschinen erlassen werden.

Bei der Beurteilung der entsprechenden Technologien sind unter anderem zu berücksichtigen:

-Die Automatisierung von Bedienungsfunktionen für einen ökologisch angepassten Gebrauch; energieträchtige und -verschwendende Gebrauchsweisen läßt das Fahrzeug bzw. die Maschine nicht zu (z.B. durch Drehzahlbegrenzung, Automatikgetriebe zur Erzielung einer niedertourigen Fahrweise, "echte Schubabschaltung", optimierende Startautomatik, lärmarme Türschließmechanik, wie z.B.kombinierte Magnet -Zugmechanik) - Antriebssysteme, die nach-ökologischen Erfordernissen optimiert sind (Getriebeauslegung für Tempo-30-Fahrten, Elektrobusse. lärmemissionsoptimierte Motorraumdämmung etc.)

Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

Überhöhte Geschwindigkeiten sind bekanntermaßen die Hauptursache von Unfällen. Deshalb ist die Geschwindigkeitsüberwachung zu verstärken, insbesondere auch nachts mit dem Ziel, daß jede fünfte Geschwindigkeitsübertretung geahndet wird. Besonderes Augenmerk ist dabei zu legen auf die Überwachung des § 3 Abs.2 a der STVO, wonach sich Kraftfahrer gegenüber Kindern, alten Menschen und Hilfsbedürftigen so zu verhalten haben, daß deren Gefährdung AUSGESCHLOSSEN ist Die Stadt soll

sich für eine Erhöhung der entsprechenden Bußen und Punktwertungen in der Flensburger Kartei einsetzen.

Engstellen und Baustellen

Fußgänger und Radfahrer dürfen an Baustellen und Engstellen nicht mehr benachteiligt werden. Baustellen dürfen nicht mehr zu einem Hindernislauf führen mit Schildern wie "Gehsteig gegenüber benutzen" und "Radfahrer absteigen".

Schaffung von weiteren Rahmenbedingungen

Jenseits der skizzierten Maßnahmen ist auch im Interesse der Fußgänger und besonders der Kinder eine verstärkte und bevorzugte Förderung des ÖV und des Radverkehrs und eine Stadtplanung, die sich an der "Stadt der Kurzen Wege orientiert" erforderlich.

4. Gezielte Maßnahmen zur speziellen Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel

4.1. Gezielte Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs

Es ist logisch und konsequent, daß eine Reduzierung des Autoverkehrs mit einer Verbesserung des bestehenden Angebots und einem Ausbau des ÖV einhergehen muß.

Forderungen zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs:

Kindergerechte Gestaltung der Verkehrsmittel

- Geeignete Höhe der Türgriffe und Ausstiegsknöpfe geeigneter Einstieg' auch für Kinder der ersten und zweiten Klasse
- geeignete Einstiegsmöglichkeit für Erwachsene mit Kinderwagen und Kleinkindern
- -Auch für Kinder geeignete Sitzplätze:
- -Sitzbreite im Hinblick auf Kinder mit Schulranzen
- Sitzhöhe : Viele Kinder reichen mit den Füßen nicht auf den Boden. Dies stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Lösungen wären auf verschiedenen Wegen denkbar (z.B. Verstellbarkeit der Sitzhöhe. ausklappbare Fußbänkchen u.a.)
- -Prallschutz-Polsterung an Rückenlehnen
- Haltegriffe in für Kinder erreichbarer Höhe und angemessener Anzahl.
-

Tarife

Die gerade abgeschlossene "Tarifvereinfachung" hat schon vorher bestehende Ungerechtigkeiten verschärft. Vor allem Einpendler aus dem Umland sind durch drastische Erhöhungen versucht, wieder auf das Auto umzusteigen. Die Rückkehr zum alten System ist jedoch genausowenig durchführbar, wie eine erneute Umstellung in größerem Umfang.

- Kurzfristig muß die Addition von Kurzstrecken erlaubt werden.
- Kostenloses Mitfahren von Kindern und Hunden außerhalb der Stoßzeiten nicht nur auf der grünen Karte, sondern auch auf allen anderen Zeitkarten ab einem Wert von 60 DM.
- Grüne Karte bereits ab 8.30 Uhr (Wie die Seniorenkarte)
- Kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in der aufkommensschwachen Zeit
- (z.B. ab 19.00 Uhr)

- -Vergrößerung der Mitnahmekapazitäten für Fahrräder und Schaffung von Stellplätzen

An der Haltestelle

- "Haltestellenbezogenes Informationssystem" in für Kinder und Rollstuhlfahrer annehmbarer Höhe.
- Vereinfachung/bessere Verständlichkeit des Informationssystems an den Haltestellen:
- Darstellung aller einzelnen Abfahrtszeiten, v.a. bei komplizierten Takten (Alle 7/8 Minuten) . -Angaben über die Fahrtzeit bis zum Ziel auf der S-Bahnstrecke.
- -An Haltestellen sollten auch - wie in der U-Bahn - Umgebungspläne angebracht werden, ebenso Hinweise auf weitere Anschlußmöglichkeiten.
- Hinweis auf die nächste Notrufleinrichtung.
- Überall wo es keine anderweitige Unterstellmöglichkeit gibt für wartende Fahrgäste gibt, sollen entsprechend dem Bedarf genügend große WARTEHÄUSCHEN installiert werden. Sie sollen Regen-, Wind- und Spritzschutz bieten.
- Mehr Automaten umrüsten, für Scheine und Hartgeld mit Restgeldrückgabe.

Übriger Informationsbereich

- Gleichstellung der Tram mit anderen Bahnen: Aufnahme in die Übersichtspläne -notfalls zu Lasten der S-Bahn-Außenäste auf Plänen im Stadtgebiet, Umsteigeansagen in S- und U-Bahn; Hinweis "T" auf Buszielschildern, wenn Trambahnanschluß besteht.
- Rechtzeitige, akustisch einwandfreie und zusätzlich optische Haltestellenankündigung (für Schwerhörige, für Ausländer, bei höherem Lärmpegel)
- -Information über Betriebsstörungen verbessern
- Hinweis auf Anschlußfahrten, wo kein Blickkontakt besteht (U-Bahnzwischen geschöß) .
- Gemeinsame Abfahrtshaltestellen für Buslinien der gleichen Richtung bei der Ausfahrt aus Busbahnhöfen, zumindest Kennzeichnen der Reihenfolge abfahrender Busse.

Das Konzept des MVV-TELEGRAF ist veränderungsbedürftig:

- -Verwendung von Recycling oder notfalls Zeitungspapieres.
- -Er soll als Beilage in Anzeigern 14-tägig in alle Haushalte.
- Informationen über umgeleitete Buslinien und neue Haltestellen statt über Delegationen aus aller Herren Länder.
- Vorteile des ÖV gegenüber Individualverkehr müssen Eingang in die Berichterstattung finden.

Bedienungsstandarts

- -Schrittweiser Einstieg in den Rund-um-die-Uhr-Betrieb:
- -Erschließung für 90% der Bevölkerung bei maximal 1 km Entfernung vom Netz.
- -Realisierung der Standards des ÖV-Gutachtens München (Band 1. S.74 und Anlage 11-1 bis 11-10)
- -Flexiblere Fahrzeuggrößen, d.h. mehr Kleinbusse und Linientaxis
- in der MVV_Region und in verkehrsberuhigten Zonen.

Beschleunigung:

- -Mehr Mittel für neue Ampeln: Vor allem für Phasenänderungen und Ampelvorrangschaltung Tram und Bus erhalten automatisch grün, Modell Zürich).
- -Bedarfshaltestellen auch bei Tram (Vorbild Augsburg)
- Einrichtung von dringend notwendigen Busspuren in den Dauerstaubereichen und Vorfahrt für den Bus auch da, wo "rechts vor links" gilt.
- Kommunale Parküberwachung in Straßen, . wo Tram (z .B. Fraunhoferstr.) oder Bus (z . B. Schellingstr.) durch Falschparker direkt oder indirekt behindert werden.
- Querverkehrsfreundliche Netzgestaltung: Ausbau tangentialer Tramlinien, längere und direkter geführte Buslinien.

Praktizierte Bürgernähe -Umbau der Verwaltung

Schaffung von "Fahrgast-beauftragten" bei den Bezirksausschüssen . und einern Verkehrsbeirat für die Stadt, insbesondere auch mit Interessenvertretern von Fußgängern, Radfahrern, ÖV-Nutzern, Kindern und Stadtteilgruppen.

Der Ausbau der Straßenbahn als vordringliche Aufgabe der Münchener ÖV-Politik für die. nächsten Jahre muß sich in einern Umbau der Verwaltung niederschlagen, was zur Bildung eines eigenen ÖPNV•Referates führt, welches für Bus, Straßenbahn, U-und S-Bahn zuständig ist.

Zusätzlich muß sichergestellt werden, daß keine andere Stelle der Stadtverwaltung die Straßenbahn mehr als Freiraumreserve verplant bzw. deren "Noch-Existenz" und Planungsunsicherheit vorschiebt, um notwendige Baumaßnahmen zu verzögern.

Schließlich erwarte wir von einem künftigen Stadtrat, daß er konkrete Einzelentscheidungen auch weiterhin im Interesse der Bürger trifft und nicht Gutachten als unfehlbare Handlungsanweisungen mißversteht.

Besonders förderungswürdig: das Verkehrsmittel Straßenbahn

Seit 1986 gibt es einen Stadtratsbeschluß über ein Straßenbahnnetzsystem, d.h. zum Erhalt der Tram. Der Beschluß des Stadtrats zur Förderung dieses Verkehrsmittels im Dezember 89 ist unserer Meinung nach ein Schritt in die richtige Richtung. Daß ein attraktives Straßenbahnnetz hohe Kosten verursacht, ist uns bewußt, doch verschlingt der U-Bahn-Bau noch wesentlich mehr. Doch es gibt noch mehr Gründe, die für die Tram sprechen:

Vergleich mit der U-Bahn:

- -Geringere Baukosten.
- Betriebskosten ca. halb so hoch, als Folge dichteres Netz möglich.
- -Kürzere Haltestellenabstände
- -Geringere Notwendigkeit des Umsteigens
- Zeitvorteil auf kürzeren Strecken durch Wegfall der zweiten Ebene
- Psychologische Vorteile (Weniger Ängste, Teilnahme am öffentlichen Leben)

Vergleich mit Bussen:

- -Mehr Fahrkomfort
- -Vor Ort abgasfrei
- -Schmäler, daher leichter unabhängig vom Straßenverkehr zu führen
- -Für Ortsfremde leichter erkennbar (Streckenführung)

Zusammenfassend läßt sich sagen: Die Tram ist das optimale Verkehrsmittel für mittlere Verkehrsaufkommen.

Forderungen zum Tram-Liniennetz:

- Keine Stilllegung der Tramlinien zum Hasenberg1 und nach Fürstenried West vor Eröffnung der U-Bahn• bis zu deren Endstationen. Wiedereröffnung der Strecken Amalienburgstr.-Hauptbahnhof und Max•Weber-Platz-Steinhausen als durchgehende Linie 17 der Strecke Rotkreuzplatz-Hanauerstr. durch Umlegung der L. 25/27 der alten Linie 17-Süd z.B.als 15 oder 25 der oberirdischen Anbindung von Wiesen und Messe.
- Ausbau tangentialer Tramlinien
- Neubau der
 - -Westtangente (Harras-Ratiingerplatz-Romanplatz
 - -der Nordtangente Elisabethplatz-Engl. Garten-ARABELLAPARK-Johanniskirchen (evtl. Abzweigung Engelschalking)
 - -der Osttangente Ostfriedhof-Wörthstr. bzw. Ostbahnhof bzw. Gasteig
 - -einer Außenstrecke Pasing-Neuauubing-West (Freiham)
 - einer Außenstrecke Steinhausen-Riem mit S-Bahnverknüpfung
- Erhaltung der Strecken nach Pasing und Moosach bei entsprechend geändertem U-Bahnbau.
- Zur Wiedereröffnung bzw. bei Neubauten von Linienführungen sind möglichst eigene Gleiskörper zu schaffen, auch auf Kosten eines Fahrstreifens des Individualverkehrs.

Forderungen für die S-BAHN

- Süd und Nordring müssen ausgebaut werden, Verbindungen zwischen bestehenden Trassen müssen erhöht werden, auch Haltepunkt S27 und Tram 25 im Bereich Menterschweige.
- Erhöhung der Takte in den Außenbereichen. 10 Minutentakt im stadtnahen Bereich
- Realisierung des City-Bahn-Konzeptes, das Pro Bahn e.V. erstellte.

Weitere Vorschläge

Neben Verbesserungen des Serviceangebots müssen auch andere Forderungen in Betracht gezogen werden, die auf einer politischen Ebene ermöglicht werden können.

-Statt Parkgebührenerstattung -Erstattung der Fahrkarten:

-Der Verkehrsverbund RHein-Sieg (NRW) beispielsweise erarbeitete ein Modell zu dieser Fahrpreisrückerstattung.

Nur die ÖV-Karte im Auto ermöglicht Einfahrt in die Stadt.

Durchfahrerlaubnis und Parkgebühr sind zum Preis einer ÖV-Dauerkarte erhältlich. •

-Anhebung der Parkgebühren zugunsten des MVV

-Aufhebung der Stellplatzausweisung. Uns ist bewußt, daß sich der ÖV nicht von heute auf morgen in der dargestellten Weise ändern wird. Die Socialdata-Erhebung zeigt aber, daß mehr als 90% aller. MünchnerInnen einen Ausbau des ÖV befürworten. Wir fordern die Stadträte und Stadträtinnen dazu auf, sich diesem Votum anzuschließen und unseren Forderungskatalog zu realisieren.

4.2. Gezielte Maßnahmen zur speziellen Förderung des Radverkehrs

Dem Fahrrad haftet im Öffentlicherr Bewußtsein teilweise noch immer der pittoreske Ruf eines Freizeitgerätes ("Drahtesel") und eines •Fahrzeuges für arme Leute und Spinner ("Strampler") an. Demgegenüber ist durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit hervorzuheben, daß das Fahrrad gleichberechtigt neben dem ÖV und dem ZU-Fuß-Gehen ein vollberechtigtes Verkehrsmittel darstellt und ganzjährig eine Chance zur Lösung der eingangs beschriebenen Probleme städtischen Verkehrs bietet. Nicht zu

Unrecht wird das Fahrrad deshalb in einem neu geprägten Begriff als "von menschlicher Kraft betriebenes Fahrzeug" bezeichnet (human powered vehicle-HPV). Das Fahrrad ist nicht zuletzt auch eines der wichtigsten Fortbewegungsmittel für Kinder mittleren Alters.

Viele der in Absatz 3 genannten Maßnahmen stellen unter anderem auch eine Förderung des Radverkehrs dar und bedeuten unmittelbare Verbesserungen der Verkehrsbedingungen für die Nutzer des Fahrrades. Im Folgenden beschränken wir uns auf gezielte Maßnahmen, die sich ganz speziell auf die Förderung des Radverkehrs beziehen.

Ausbau eines Grundnetzes von Radverkehrsverbindungen

Ein flächendeckendes und in sich geschlossenes Netz von Stadtteilverbindungen für den Radverkehr ist zu schaffen; dabei liegt das Hauptgewicht auf der Schaffung von integrierten Fahrbeziehungen und der Verbindung von Stadtteilen (statt Bau von isolierten Einzelstücken). Zu diesem Zweck können zum größten Teil vorhandene Wege genutzt werden. Die Trassen sollen bevorzugt abseits von Hauptverkehrsstraßen z. B. in Nebenstraßen und Grünanlagen gelegt werden. Wo Konflikte mit Fußgängern drohen, sind für das Hauptverbindungsnetz gesonderte Trassen anzulegen oder Straßen für Durchgangs-KFZ-Verkehr zu sperren (Anlieger frei). Das bisherige (oft ungesunde und sicherheitsgefährdende) Radverkehrskonzept der Hauptstraßen -Begleitenden-Radwege als Hauptverbindungen wird aufgegeben. Spezielle Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen sind gleichwohl erforderlich für den Zielverkehr Hauptverbindungen im Radwegenetz sind mit entsprechender Wegweisung kenntlich zu machen

Die folgenden Projekte sind aufgrund besonderer Dringlichkeit unmittelbar in Angriff zu nehmen:

- Verbindung der Innenstadtrandbezirke . (Siehe Konzept des ADFC, "beispielhafte Stadtteilverbindung für Radfahrer in München" welches bereits in die Liste der WHO-Projekte aufgenommen wurde)
- Durchfahrbarkeit der Innenstadt im Zusammenhang mit dem Maßnahmenkonzept . der LH München zur Aufwertung. der Innenstadt: Realisierung der Vorschläge des ADFC
- Schaffung von Radverkehrsanlagen und oberirdischen Querungsmöglichkeiten im gesamten Altstadtring
- Schaffung von Radverkehrsanlagen entlang der Leopoldstraße
-

Die Ausarbeitung, Fortschreibung, Verabschiedung und bauliche Realisierung der VEP-R-Realisierungsnetze (Verkehrsentwicklungsplan Radwege) sind unter Einbeziehung des ADFC zu beschleunigen mit der Zielvorgabe, daß zum Abschluß des WHO-Zeitraumes ein an obigen Kriterien orientiertes Grundnetz für den Radverkehr vorhanden ist. Entsprechende Mittel sind bereits jetzt im Mehrjahresinvestitionsprogramm vorzusehen. Eine sofortige und umfängliche Erhöhung der Aufwendungen wird zur Realisierung des angegebenen Ziels unabdingbar sein; sie ist gerechtfertigt, da der anteilige Umfang der bisherigen Ausgaben der Stadt für den Radverkehr weit unter dessen Anteil am Verkehrsaufkommen liegt.

Qualität von Radverkehrsanlagen

Radverkehrsanlagen werden leider immer noch kurzgriffig mit baulichen Radwegen gleichgesetzt. Letztere stellen jedoch nur eine unter vielen Lösungsmöglichkeiten. Unter dem Aspekt von Sicherheit und Komfort (für Fußgänger und Radfahrer) stellen bauliche Radwege häufig nicht die beste Lösung dar. Bauliche Radwege sollen deshalb nur noch dort gebaut werden, wo sie unbedingt notwendig sind.

Radwege an Nebenstraßen entfallen, der Radverkehr läuft dort auf der Fahrbahn. Insbesondere in verkehrsberuhigten Bereichen benutzen Radfahrer

die Fahrbahn. Bei ~ Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind Behinderungen des Radverkehrs zu minimieren. Der Radverkehr ist dabei möglichst geradlinig zu führen. Bei steilen Aufpflasterungen sind Radfurten einzurichten. Die erforderlichen Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen für den Zielverkehr sind unverzüglich einzurichten. Werden zu diesem Zweck bauliche Radwege angelegt, so haben sie folgenden Kriterien zu genügen. :

- ebene Fahrbahnoberflächen
- 2 Meter Fahrbahnbreite; bei Zweirichtungsradwegen und Gefällestrecken mehr
- Absenkung von Bordsteinen an den Auf- und Abfahrten (auf 1 cm Niveauunterschied für Blinde)
- gradlinige Führung im Kreuzungsbereich
- durchgezogener einheitlicher Belag bei querenden Einfahrten
- Freihaltung von Hindernissen auch im Seitenbereich
- angemessene Reinigung und Schneeräumung
- Verbesserte Markierung von Radfurten an Kreuzungen: Blockmarkierung oder Einfärbung des Fahrbahnbelages sowie Piktogramme auf der Fahrbahnoberfläche
- keine Verschwenkung von Radwegen im Kreuzungsbereich
- (weitere Maßnahmen zur verbesserten Gestaltung von Kreuzungsbereichen siehe Kapitel 3 kein Niveauunterschied zwischen Rad- und angrenzendem Fußweg, aber unterschiedliche Beläge
- Anlage von beidseitigen Zwei-Richtungs-Radwegen an Straßen mit großer Trennwirkung

Solange durch Bundesgesetzgebung noch eine Radwegebenutzungspflicht besteht, sind Radwege, die den genannten Kriterien nicht genügen, nicht mehr durch das Gebotszeichen "Radweg" auszuschildern. Sie sind vielmehr als "Fußweg" mit dem Zusatz "Radfahrer frei" auszuschildern, um so eine Wahl zwischen Radweg und Fahrbahn möglich zu machen. (die gemeinsame Nutzung von Rad- und Gehwegen durch Fußgänger und Radfahrer ist ohnehin allerorten praktizierte Realität; es liegt in beider Interesse, daß schnellere Radfahrer die Fahrbahn benutzen können)

Als häufig sicherere, komfortablere und stadtgestalterisch sinnvollere Alternative zu baulichen Radwegen bieten sich von der Fahrbahn abmarkierte Fahrradstreifen -ggf. mit eingefärbtem Fahrbahnbelag an. Dies ermöglicht auch die Einrichtung von vorgezogenen Aufstellflächen für Radfahrer, die an Knotenpunkten ein sichereres Queren und Linksabbiegen ermöglichen.

Grundsätzlich sind Radverkehrsflächen ebenso wie Sonderspuren für den ÖV in der Regel durch Reduzierung der Autoverkehrsflächen statt der für Fußgänger vorgesehenen Flächen zu gewinnen.

Baustellen

Radfahrer dürfen an Baustellen und Engstellen nicht mehr benachteiligt werden. Das Schild "Radfahrer absteigen" kommt in München nicht mehr zum Einsatz.

Einbahnstraßen

sind in der Regel durch geeignete (erprobte und einschlägig bekannte) Maßnahmen für den Radverkehr in der Gegenrichtung zu öffnen.

Abstellanlagen

Bauherren in München müssen durch Verordnung oder Anreize bewegt werden, häusliche und öffentliche Radabstellanlagen zu errichten. Diese sollen ebenerdig erreichbar, wettergeschützt und abschließbar sein und sich auch für das Abstellen von Kinderwagen und Rollstühlen eignen. KFZ-

Stellplätze auf öffentlichem Grund sind zu Fahrradstellplätzen umzuwidmen, insbesondere an Bahnhöfen. Die Abstellanlagen müssen ein Anlehnen und Anschließen des Fahrradrahmens erlauben.

Fahrrad und öffentlicher Nahverkehr

Die Kombination von Fahrrad und ÖV ist zu fördern ("Bike and Ride") durch

- attraktive Tarife (vgl. Abschnitt 4.1.),
- verbesserte, insbesondere überdachte Abstellmöglichkeiten an Haltestellen und Bahnhöfen, die Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof nach Holländischem Muster
- sowie verbesserte Mitnahmemöglichkeiten von Rädern in Öffentlichen Verkehrsmitteln.

Nachbemerkung

Dieses Papier wurde vom Arbeitskreis Verkehr erstellt, der sich im Rahmen des Healthy-Cities-Projektes mit dem vom Verkehr erzeugten Umweltbelastungen beschäftigt.

An diesem Papier haben mitgearbeitet:

Rosie Cupp (Allg.Dt Fahrradclub-ADFC),
Peter Friemelt (Gesundheitsladen),
Dieter Horst (Arbeitskreis attraktiver Nahverkehr),
Erwin Karl (Stadtteilinitiative Glockenbach-Dreimühlenviertel),
Burkhard Kensy, (ADFC),
Dietmar Imhof, (ADFC),
Gundi Maier-Kneschaurek, (Bund Naturschutz in Bayern -BN),
Gunhild Preuß-Bayer, (BN),
Thilo Schindler (Dt.Arbeitsring für Lärmbekämpfung, DAL),
Karsten Smid(Wissenschaftsladen),
Ulrike Streicher (BN),
Peter Stromsky (Umweltschutzreferat der LH München),

Darüberhinaus beteiligten sich am Arbeitskreis Verkehr im Vorfeld der Erarbeitung dieses Papiers:

Deutscher Kinderschutzbund (DKSB)
Pro Bahn
Die Engagierten
Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Die vorliegende Fassung wurde auf der Grundlage der Arbeitsergebnisse des Arbeitskreises verfaßt von Peter Friemelt, Burkhard Kensy und Gunhild Preuß-Bayer

Bei dem vorliegenden Papier handelt es sich um ein Positionspapier, sein Ziel ist, inhaltliche Positionen zu bestimmen und damit Grundlage zu sein für eine spätere "öffentlichkeitswirksame" Fassung .