

KAPITEL X VERKEHR

	Seite
1. Vorbemerkungen	3
2. Gegenwärtig erkennbare Entwicklungstendenzen	4
2.1 Stadtstrukturelle Ausgangssituation.	4
2.2 Tendenzen der Verkehrsentwicklung	10
2.3 Wandel der verkehrspolitischen Einstellung	19
3. Grundsätze Münchner Verkehrspolitik	20
3.1 Problematik verkehrspolitischer Entscheidungen	20
3.2 Leitlinien der Verkehrspolitik	22
3.3 Konzeption für das öffentliche und das individuelle Verkehrsnetz	24
4. Maßnahmen zur Verwirklichung der verkehrspolitischen Grundsätze	26
4.1 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	27
4.2 Verkehrsentwicklungsplan München (VEP)	32
4.3 Initiativen gegenüber Planungsträgern und Gesetzgeber	37
5. Zusammenfassung	38

1. Vorbemerkungen

Die verkehrspolitische Situation in der Bundesrepublik Deutschland hat sich in den letzten Jahren sowohl in wirtschaftlicher als auch in gesellschaftspolitischer Hinsicht erheblich verändert:

1.1 Finanzieller Rahmen

Hätte man zunächst noch für den Zeitraum von 1971 bis 1985 mit rund 125 Mrd. DM für den Ausbau der Bundesfernstraßen¹ und mit nahezu 150 Mrd. DM in den Jahren von 1971 - 1980 für den Verkehrsausbau in Städten und Gemeinden gerechnet², so zeigte sich inzwischen, daß bis jetzt nicht einmal abzusehen ist, wann die erste Ausbaustufe des Bundesfernstraßenplanes, die ursprünglich 1975 abgeschlossen sein sollte, realisiert sein wird, daß die Zuschüsse des Bundes für den Verkehrsausbau der Gemeinden gekürzt und die Investitionspläne zeitlich gestreckt werden müssen. Das Defizit des öffentlichen Personennahverkehrs führt zu zunehmender Belastung auch der kommunalen Haushalte und gleichzeitig steigen die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Straßen - nur noch 27 % statt bisher 37 % des Bundesverkehrshaushaltes können für Neubauten ausgegeben werden.

Diese Entwicklung ist u.a. ausgelöst worden durch folgende Veränderungen:

Seit 1973 ergaben sich auf den Weltenergiemärkten, insbesondere im Mineralölbereich gravierende Kostenerhöhungen.

Die deutlicher werdenden Aspekte der Umweltgefährdung und die nur begrenzt vorhandenen Rohstoffe zwingen zu sparsamerem Verbrauch.

Auch nach einem Abklingen der gegenwärtigen wirtschaftlichen Schwierigkeiten wird für längere Frist nur mit abgeschwächten Wachstumsraten gerechnet. Hinzu kommt, daß die öffentlichen Haushalte im Vergleich zu den an sie gestellten Leistungsanforderungen unzureichend mit finanziellen Mitteln ausgestattet sind. Dies alles zwingt zu einem nüchternen Vergleich des verkehrspolitisch Wünschbaren und Möglichen.

1.2 Verkehrstechnologie

Die Erwartung, daß mit der Entwicklung umweltfreundlicher neuer Technologien für den Nahverkehr Lärm und Abgase des Straßenverkehrs vermieden oder zumindest gemindert werden könnten, werden sich innerhalb des nächsten Jahrzehnts und wohl auch in den anschließenden Jahren nicht erfüllen. Dies ergibt sich aus dem gegenwärtigen Stand der Forschungsarbeiten und den heute schon zu übersehenden Investitions- und Betriebskosten. Die Bemühungen um die Verbesserung der Lebens- und Verkehrsverhältnisse in den Städten werden sich deshalb weiterhin und verstärkt auf den Einsatz der verfügbaren öffentlichen Verkehrsmittel stützen müssen.

1.3 Folgekosten im Verkehr

Die knapper werdenden Investitionsmittel und das Problem der Folgekosten sowohl bei den öffentlichen Verkehrsmitteln als auch im Straßenverkehr erfordern vor der Entscheidung über mögliche Investitionen umfassende Nutzen-Kosten-Untersuchungen, um objektivere Grundlagen als bisher für diese Entscheidungen zu erhalten; das gilt insbesondere auch für die Betriebs- bzw. Folgekosten. In diesem Zusammenhang muß deutlich sein, daß die in letzter Zeit häufig erwähnten Defizite des öffentlichen Personennahverkehrs vor allem unter dem Gesichtspunkt zu beurteilen sind, in welchem Umfang

1 Vgl. Der Bundesminister für Verkehr: Ausbau der Bundesfernstraßen 1971 - 1985, Bonn 1970, S. 21.

2 Vgl. Krumsiek, R., Lenz, D., Wimmer, S.: Kommunaler Investitionsbedarf 1971 - 1980, Neue Schriften des Deutschen Städtetages, Heft 27, Köln o.J. 11971), S. 56.

sie andere Verkehrsausgaben vermeiden, d.h. Straßenbaumaßnahmen unnötig machen und die sozialen Kosten des Individualverkehrs verringern. Auch ohne die Kosten durch Straßenverkehrsunfälle, Luftverunreinigung, Flächenbedarf, Energieverbrauch oder auch die Eingriffe in privates und öffentliches Eigentum und die Beeinträchtigung des historisch gewachsenen Stadtbildes zu berücksichtigen, ergibt bereits eine überschlägige Berechnung, daß München ohne öffentliche Verkehrsmittel nicht mehr funktionsfähig oder nicht mehr München wäre.

Folgekosten im Verkehr können nicht generell vermieden werden; es gilt deshalb durch eine insgesamt sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den öffentlichen und den privaten Verkehrsmitteln die notwendigen Folgekosten aus den dargelegten Gründen auf ein Mindestmaß herunterzuschrauben.

1.4 Konsolidierung der Verkehrsentwicklung

Nicht vergessen werden darf in diesem Zusammenhang, daß für den zeitlichen Geltungsbereich dieses Stadtentwicklungsplans sich die Frage nach den alternativen Investitionsentscheidungen wesentlich weniger brisant stellen wird, als in der Vergangenheit, denn wie dargelegt,

gehen die öffentlichen Mittel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zurück,

ermöglicht ferner der Rückgang der Bevölkerung eine Konsolidierungsphase.

Diese Überlegungen und Beobachtungen begründen die Hoffnung, daß trotz der gegenwärtigen und der heute schon voraussehbaren Engpässe in den öffentlichen Haushalten, das vorrangige stadtentwicklungspolitische Ziel, die Lebensverhältnisse in München zu verbessern, jedenfalls soweit dies im Bereich des Verkehrs möglich ist, erreicht werden kann, weil nicht zu befürchten ist, daß der bereits eingeschlagene verkehrspolitische Weg durch eine ähnlich hektische Verkehrsentwicklung wie in den vergangenen Jahren gefährdet wird.

Im folgenden gilt es,

zunächst einen kurzen Überblick über die heute erkennbaren verkehrspolitischen und verkehrswirtschaftlich überschaubaren Entwicklungstendenzen zu geben, dann darauf aufbauend

die Grundsätze Münchner Verkehrspolitik zu skizzieren und schließlich darzulegen, welche Maßnahmen geeignet erscheinen, die im Rahmen der Überlegungen zur Münchner Verkehrspolitik entwickelte Konzeption für das öffentliche und das individuelle Verkehrsnetz zu verwirklichen.

2. Gegenwärtig erkennbare Entwicklungstendenzen

Seit der Vorlage des Stadtentwicklungsplanes von 1963 hat sich die Einstellung zu verkehrspolitischen Problemen einerseits durch die Verkehrsentwicklung und andererseits vor allem durch die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Lebensverhältnisse in der Stadt geändert. Diese Begleiterscheinungen der Verkehrsentwicklung werden nachfolgend kurz beschrieben.

2.1 Stadtstrukturelle Ausgangssituation

Die verkehrlichen Einflüsse auf die Stadtstruktur lassen sich nach Merkmalen der Verkehrsqualität³, der Umweltbelastung, der Erreichbarkeitsverhältnisse und nach

3 Unter Verkehrsqualität werden in diesem Zusammenhang die Eigenschaften verstanden, die der Benutzer als Maßstab für die Beurteilung des öffentlichen und individuellen Verkehrs vorrangig an-

dem Einfluß auf das Bodenpreis- und Mietpreisgefüge darstellen.

2.1.1 Verkehrsqualität

Unter räumlichem Bezug sind die Entwicklungstendenzen der Verkehrsqualität vor allem durch folgendes geprägt:

Während sich vor etwa 10 Jahren noch die allgemeinen Verkehrsprobleme sowohl im öffentlichen als auch im individuellen Verkehr auf den Stadtkern konzentrierten, verlagerten sie sich in den Folgejahren zunehmend auf die Innenstadtrandbereiche⁴.

Seit dem Ausbau des Altstadtringes, der Inbetriebnahme der U- und S-Bahn und der Einrichtung der Fußgängerzone im Stadtkern, haben sich im Stadtkern die Verkehrsverhältnisse grundlegend gebessert; in den Innenstadtrandgebieten, die noch heute eine hohe Bevölkerungsdichte und gleichzeitig eine beträchtliche Konzentration von sekundären und tertiären Arbeitsplätzen aufweisen, fehlt hingegen weitgehend die entlastende Wirkung öffentlicher Verkehrsmittel, so daß sich gerade hier die mit der Zunahme des Individualverkehrs einhergehende Verschlechterung des Verkehrsflusses und der Umweltverhältnisse auswirkt.

Ganz offensichtlich fehlen in den Innenstadtrandgebieten bevorzugte Linien des öffentlichen Verkehrs, die diese Stadtteile sowohl untereinander als auch mit den verkehrintensiven Stadtrandgebieten verbinden.

Die Bevölkerung ist von dieser Entwicklung in mehrfacher Hinsicht betroffen:

- a) Insbesondere in den Stadtrandgebieten und den Randbereichen der Innenstadt ist der Zeitaufwand für Fahrten mit öffentlichen und z.T. auch mit individuellen Verkehrsmitteln wegen der zunehmenden Überlastung der Straßen unverhältnismäßig hoch angestiegen, während gleichzeitig Fahrten zwischen den Umlandgemeinden und der Innenstadt in relativ kurzer Zeit über die S-Bahn bzw. gut ausgebaute Straßen abgewickelt werden können⁵. Die früheren Zeitvorteile der Stadtbewohner gegenüber den Bewohnern des Umlandes sind also unter den heutigen Verkehrsverhältnissen weitgehend verlorengegangen, so daß sie sich, wie die Bevölkerungsabwanderung zeigt, bei Entscheidungen über den Wohnstandort anscheinend nicht mehr zugunsten der Stadt auswirken.
- b) Die zunehmende Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse vor allem in den Gebieten mit hoher Bevölkerungskonzentration führt zusätzlich zu den ohnehin unverhältnismäßig hoch angestiegenen Kosten für die Haltung eines Pkw zu weiteren Mehrbelastungen der privaten Haushalte durch erhöhte Betriebskosten⁶.

wendet, z.B. Schnelligkeit, Sicherheit, Kosten, Zuverlässigkeit, Bequemlichkeit (vgl. dazu auch Klatt, S.: Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen, Berlin 1965, S. 24 ff.).

4 Vgl. Landeshauptstadt München - Baureferat: Münchner Stadtverkehr, Bericht 1973, München 1974, S. 62 ff.

5 Fahrzeitenvergleich vom Marienplatz (werktags, außerhalb des Stoßverkehrs)

nach	ÖV	IV
Fürstenried	33 Min.	15 - 20 Min.
Blumenau	24 Min.	15 - 20 Min.
Fürstenfeldbruck	29 Min.	40 - 45 Min.
Germering-Unterpfaffenhofen	25 Min.	25 - 30 Min.
Grafring	35 Min.	40 - 45 Min.

6 Fahrzeitenvergleich vom Marienplatz (werktags, außerhalb des Stoßverkehrs)

Die Ausgaben für den privaten Pkw betragen pro Kilometer ein Vielfaches der Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel, wenn bei dem Vergleich nicht nur die Benzinkosten, sondern auch Steuer, Versicherung, Abschreibung usw. berücksichtigt werden. Die zunehmende Verschlechterung der Straßenverkehrsverhältnisse im Innenstadtrand- und Stadtrandbereich erschwert zusätzlich die ohnehin teure Verwendung des privaten Pkw. Im Hinblick auf die heute noch günstigen Straßenverkehrsverhältnisse außerhalb der Stadt und die derzeitige Tarifstruktur des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes, die Fahrten über längere Entfernungen zwischen Stadt und Umland erheblich begünstigt, besteht also auch unter Kostengesichtspunkten die Gefahr einer weiteren Abwanderung der Wohnbevölkerung.

- c) Die mit Einführung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes allgemein eingetretene Verbesserung der Verkehrsverbindungen in München und in den Bereichen zwischen der Stadt und den Umlandgemeinden hat sich in einer Zunahme der Fahrgastzahlen ausgewirkt⁷. Neben der dadurch bedingten Verminderung der Straßenbelastung ist in München seit der Aufnahme des Verbundbetriebes ein beträchtlicher Rückgang der Verkehrsunfälle zu verzeichnen: Die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verletzten ging seit Anfang 1973 um rund 2.700, die der Getöteten um 65 zurück⁸. Dies scheint darauf zurückzuführen zu sein, daß im Durchschnitt öffentliche Verkehrsmittel an den gesamten Verkehrsunfällen mit nur 2 % Pkw hingegen mit 77 % beteiligt sind⁹. Eine Verminderung der Unfallzahlen ist also am ehesten durch die höhere Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu erreichen.

2.1.2 Umweltbelastung

Die zunehmende Verschlechterung der Umweltsituation hat sich in etwa parallel zur Verschlechterung des Verkehrsflusses im Bereich des Individualverkehrs entwickelt. Die heutige Umweltbelastung durch Verkehr ist am größten in den Innenstadtrandgebieten, am Mittleren Ring und an den Ausfallstraßen. Infolge der Abwanderung von Wohnbevölkerung und produzierenden Betrieben aus den Innenstadtrandgebieten in Stadtrandlagen und Umlandgemeinden wird bei Fortsetzung der gegenwärtigen Situation künftig auch in den Stadtrandgebieten wegen der steigenden Verkehrsbelastung eine weitere Verschlechterung der Umweltsituation eintreten. Dies bedeutet für einen wachsenden Anteil der Münchner Wohnbevölkerung "Mangel an Ruhe, Schlafstörungen, Beeinträchtigung des allgemeinen Wohlbefindens, Nervosität, Gereiztheit, Fehlen der Kompensation des Lärms am Arbeitsplatz durch Ruhe in der Wohnung"¹⁰.

Nach einschlägigen Untersuchungen hat sich seit 1971 bei 35 % der städtischen Bewohner die nächtliche Belastung durch Verkehrslärm und -abgase erhöht¹¹. 25 % aller Mobilitätsfälle im Innenstadtrandgebiet wurden 1971 durch schlechte Umweltbedingungen verursacht¹². 1973 waren nach repräsentativen Befragungen 43 % aller Haushalte im Stadtgebiet mit den Umweltbedingungen ihrer derzeitigen Wohnung nicht zufrieden¹³. Gesetzliche Regelungen für die Berücksichtigung von Umweltschutzmaßnahmen gibt es derzeit nur bei Neubauvorhaben. Das Bundesimmissionsschutzgesetz bedarf allerdings zu sei-

7 Siehe auch Fußnote 1, Seite X - 15.

8 Landeshauptstadt München - Polizeipräsidium: Verkehrsbericht 1974, München 1975, S. 122 ff. und Landeshauptstadt München - Amt für Statistik und Datenanalyse: Statistisches Handbuch 1975, München 1975, S. 398.

9 Landeshauptstadt München - Polizeipräsidium: a.a.O., S. 127.

10 Gruppe für sozialwissenschaftliche Forschung: Wohnen an der B 12, München 1973 (unveröffentlichtes Manuskript). S. 25.

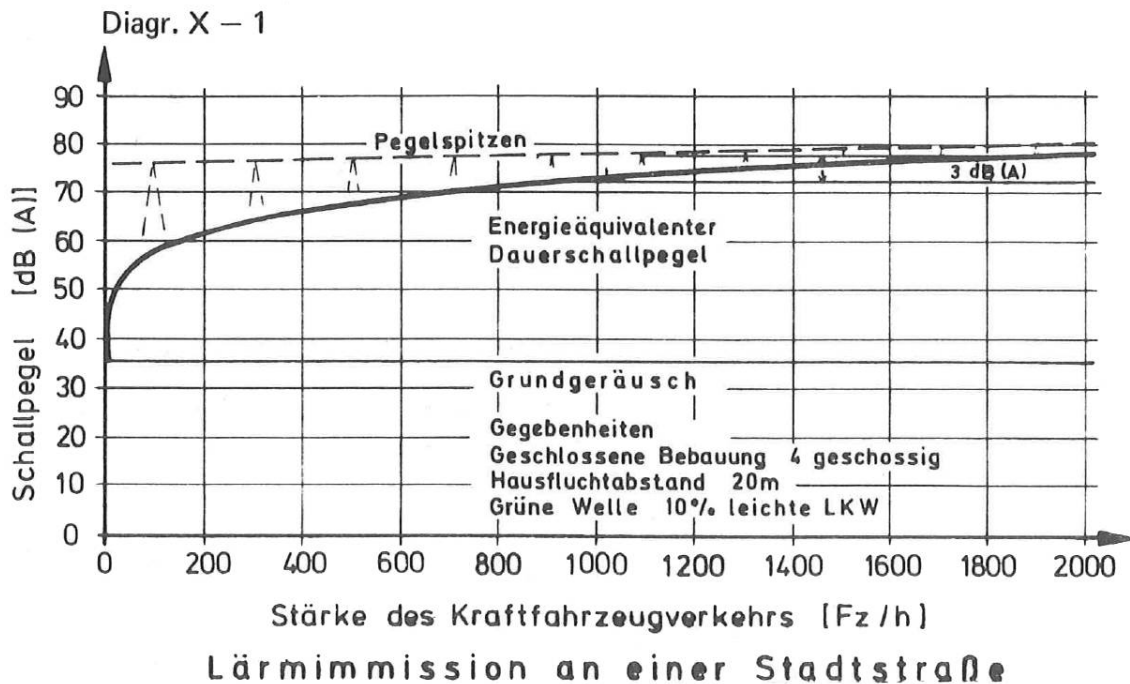
11 Vgl. Sozialforschung artig: Verkehrsuntersuchung Region München - Schriftliche Befragung privater Haushalte - Stufe II - Grundzählungen, München 1974 (unveröffentlichtes Manuskript), Tab. 20.

12 Vgl. Kapitel 1 Bevölkerung, Abschnitt 3.4.

13 Vgl. Sozialforschung Brög: Verkehrsuntersuchung Region München - Schriftliche Befragung privater Haushalte - Stufe 11 - Grundzählungen, a.a.O., Tab. 35.

ner Vollziehbarkeit noch der ergänzenden Rechtsverordnung, die den Immissionsgrenzwert festlegt. Bei bestehenden Straßen können in München derzeit aus Kostengründen nur in extremen Fällen Zuschüsse zu den Kosten von baulichen Schallschutzmaßnahmen gegeben werden¹⁴. Dabei werden als Grenzwert, von dem an eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen werden kann, 80 dB (A) angenommen¹⁵. Andere Maßnahmen, wie etwa Lärmschutzwälle oder -mauern scheiden in den dicht bebauten Innenstadtgebieten ohnehin praktisch aus.

Bei der hier im allgemeinen geschlossenen Bebauung verursachen bereits Verkehrsbelastungen von nur 200 Kfz/h Dauerschallpegelwerte von über 60 dB (A)¹⁶, wie aus dem Diagramm X-1 ersichtlich ist.



60 dB(A) ist ein Wert, der erheblich über dem in der DIN 18005 für Allgemeines Wohngebiet angegebenen Richtwert von 40 dB(A) liegt. Verkehrsbelastungen um 200 Kfz/h treten auch noch nach Mitternacht, z.B. in der Herzogstraße und in vielen anderen Erschließungsstraßen auf.

Eine grundlegende Verbesserung dieser Situation scheint nur möglich zu sein, wenn quartierfremder Straßenverkehr aus den Wohngebieten ferngehalten wird. Unter den heute geltenden Bedingungen, die sich vermutlich in absehbarer Zeit auch nicht wesentlich ändern lassen, bietet sich als einziger Ausweg,

14 Vgl. die Beschlüsse des Stadtrates vom 15.5.1974, 5.2.1975, 17.4.1975 und 15.5.1975.

15 Vgl. Klosterkötter, W.: Medizinische Untersuchungen über die Belastbarkeit von Menschen durch Geräusche im Hinblick auf die Immissionsrichtwerte. Forschungsauftrag BMBAU St. II 4-704102-56 (1970). In: Schriftenreihe "Städtebauliche Forschung" des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Heft Nr. 03031, Bonn-Bad Godesberg, S.33.

16 Vgl. Krell, K.: Straße und Umwelt. In: Straßenverkehrstechnik, Jg. 1975, Heft 1, S. 5.

um die Stadt wieder bewohnbar zu machen, die Bündelung des Individualverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen an, in denen die Verkehrsbelastung ohne-hin höhere Werte aufweist. Der dadurch auftretende Mehrverkehr wirkt sich auf die Zunahme der Lärmbeeinträchtigung nur geringfügig aus, denn selbst bei einer Verdoppelung des Kfz-Verkehrs erhöht sich der Dauerschallpegel nur um 3 dB(A). Diese Erhöhung führt jedoch zu keiner zusätzlich wahrnehmbaren Störung der Nachtruhe.¹⁷

2.1.3 Erreichbarkeit

Die Qualität und Quantität der Verkehrserschließung und -verbindungen können dargestellt werden durch eine Beschreibung der Erreichbarkeit.

- a) Für Betriebe, Verwaltungseinrichtungen u.ä. ist die Erreichbarkeit durch Arbeitskräfte, Kunden, Lieferanten und andere Geschäftspartner maßgebend, während für die Bevölkerung die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen u.ä. von Belang ist. Nach neueren Umfragen in München sind für Betriebe in der Stadt die "günstige Lage im Netz der öffentlichen Verkehrsmittel" und die guten "Zufahrts- und Parkmöglichkeiten für Pkw/Lkw" die wichtigsten Kriterien für ihre Standortwahl¹⁸. Bei den Betrieben, die eine Verlagerung planten und ihren neuen Standort bereits kannten, hatten Gründe der Erreichbarkeit für die Aufgabe des alten Standortes eine ähnlich hohe Bedeutung wie die mangelnden Ausdehnungsmöglichkeiten¹⁹. Positive Veränderungen der Standortbedingungen in den letzten Jahren wurden u.a. hinsichtlich der "Lage im Netz der öffentlichen Verkehrsmittel, der Anbindung an das Straßennetz und Lage des Betriebsstandortes zu Arbeitskräften" festgestellt.²⁰ Die hohe Empfindlichkeit einzelner Betriebe gegenüber einer Änderung der Erreichbarkeiten zeigt sich z.B. im Gaststättengewerbe, das mit entsprechenden Umsatzschwankungen reagiert²¹. Für peripher gelegene Industriegebiete scheinen Schwierigkeiten in bezug auf die Erreichbarkeit durch Arbeitskräfte zu bestehen, weil Querverbindungen in den Außenbezirken der Stadt und der Region sehr viel weniger ausgebaut sind als die radialen Straßen- bzw. Bahnverbindungen.²² Diese Schwäche der Außenbezirke zeigt sich auch daran, daß dort die Tendenzen zur Abwanderung von Betrieben größer sind als in den Zwischenbezirken.²³
- b) Bei den Gründen, die Stadtbewohner zur Aufgabe ihres Wohnortes bewegen, tritt die "Erreichbarkeit" (17 %) im allgemeinen hinter Umweltbedingungen und anderen Gesichtspunkten zurück. Bei Umlandbewohnern, die ihre Wohnung wechseln möchten, hat die ungünstige Erreichbarkeit einen Anteil von 46 %.²⁴ Dies dürfte bei Bewohnern der Stadtrandbezirke ähnlich sein. Für Stadtbewohner ohne Umzugsabsichten spielt die Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit ihrer Ziele mit öffentlichen oder individuellen Verkehrsmitteln ebenfalls eine erhebliche Rolle (47 %), wovon die "günstige Lage im Netz der öffentlichen Verkehrsmittel" allein mehr als ein Viertel ausmacht.²⁵

17 Vgl. Klosterkötter, W.: a.a.O., S. 31.

18 Vgl. Sozialforschung Brög: Verkehrsuntersuchung Region München - Schriftliche Befragung in Betrieben - Grundzählungen, München 1973 (unveröffentlichtes Manuskript), Tab. 14.

19 Vgl. Sozialforschung Brög: Verkehrsuntersuchung Region München - Mündliche Befragung in Betrieben - Grundzählungen, München 1974 (unveröffentlichtes Manuskript), Tab. 23.

20 Vgl. ebenda, Tab. 40.

21 Vgl. Kreuz, D.W.: Standortverhalten und Standortprobleme von Betrieben in der Region München, München 1973 (unveröffentlichtes Manuskript), S. 26.

22 Vgl. ebenda, S. 37 f.

23 Vgl. Kreuz, D.W.: Standortverhalten von Betrieben in der Region München, München 1973 (unveröffentlichtes Manuskript), S. 50.

24 Vgl. Sozialforschung Brög: Verkehrsuntersuchung Region München - Schriftliche Befragung privater Haushalte - Stufe II - Grundzählungen, a.a.O., Tab. 23.

25 Vgl. ebenda, Tab. 24.

c) Wie wichtig eine Verbesserung der Erreichbarkeit ist, zeigt sich daran, daß vor 1972 eine nicht unerhebliche Gruppe von Pkw-Benutzern aus dem Umland auf die Schwierigkeit hinwies, mit öffentlichen Verkehrsmitteln sei das Erreichen des Arbeitsplatzes zu umständlich.²⁶ Mit der Einführung der S-Bahn ging der Anteil der Erwerbspersonen, die mit ihrem Pkw zum Arbeitsplatz fahren, um rund 15 % zurück.²⁷ Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch öffentliche Verkehrsmittel hat zwar dazu geführt, daß statt früher 60 % nun über 80 % der Verkehrsteilnehmer bei ihrer Einkaufsfahrt das öffentliche Verkehrsmittel benutzen und gleichzeitig der Anteil des Pkw von 37 % auf 19 % zurückgegangen ist²⁸, gleichzeitig vermindert aber die gute Erreichbarkeit der Innenstadt und die damit verbundene höhere Raumleistung/m² die Bereitschaft von Einzelhandelsbetrieben, durch Betriebsverlagerung oder Filialen Versorgungslücken am Stadtrand oder im Umland zu schließen.

Aus all diesen Gesichtspunkten ergibt sich, daß es notwendig ist, längerfristig die Erreichbarkeitsverhältnisse in den Innenstadtrand- und den Stadtrandgebieten zu verbessern, wenn eine bessere Funktionsmischung hinsichtlich Wohnen, Arbeiten und Versorgen und damit auch eine Verminderung des Verkehrsaufkommens erreicht werden soll.

2.1.4 Bodenpreis- und Mietgefüge

Durch unterschiedliche Verkehrsqualität, Umweltbelastung und Erreichbarkeit entsteht ein räumlich unterschiedliches Angebots-Nachfrageverhältnis nach Grundstücksnutzungen, das das Bodenpreis- und Mietpreisgefüge in Stadt und Umland maßgeblich beeinflußt. So nehmen die Bodenpreise im allgemeinen vom Stadtkern nach außen ab²⁹, was sich auch in den Mietpreisen widerspiegelt.

Die heutigen Problemgebiete des Innenstadtrandes, in denen die Umweltbelastung am größten und die Verkehrserschließung relativ schlecht ist, weisen die geringsten Bodenpreissteigerungen zwischen 1904 und 1969/70 innerhalb der Stadt auf³⁰. Wo abweichende Preisentwicklungen, wie z.B. an der Münchner Freiheit, zu beobachten sind, sind diese durch bessere Verkehrserschließung zu erklären (z.B. U-Bahnbau)³¹. Die Parallelität zwischen der Güte der Verkehrserschließung und der absoluten Höhe der Preise scheint sehr groß zu sein³². Die starke Verbesserung der Verkehrserschließung der Münchner Innenstadt durch die Schnellbahnen hat die Erreichbarkeit und damit zugleich die Zentralität der Innenstadt stark erhöht.

26 Vgl. Gruppe für sozialwissenschaftliche Forschung: Die Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr bei Beschäftigten der Münchner City, München 1972 (unveröffentlichtes Manuskript), S. 45 f.

27 Vgl. Landeshauptstadt München - Stadtentwicklungsreferat: Einfluß der Verkehrsinfrastruktur auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung am Beispiel der Münchner S-Bahn - Arbeitsbericht -, München 1974 (unveröffentlichtes Manuskript), S. 102.

28 Vgl. ebenda, S. 104.

29 Polensky, T.: Die Bodenpreise in Stadt und Region München. In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd. 10, Kallmünz/Regensburg 1974, Karte 7.

30 Vgl. Polensky, T.: a.a.O., S. 76.

31 Vgl. Polensky, T.: a.a.O., S. 56.

32 Vgl. Frick, A., Kiener, U., Vieli, K.: Bodenpreise und Stadtentwicklung - Eine empirische Untersuchung, Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik, Jg. 1973, S. 101 f.

Damit einhergegangen ist eine Verstärkung des Gefälles der Bodenpreise zwischen der Innenstadt und den Stadtrandlagen. Höhere Preise als Folge stärkerer Nachfrage vermehren den Zwang zu intensiverer Nutzung. Deshalb ist es verständlich, daß die wirtschaftlich schwächeren, d.h. weniger rentablen Nutzungen, wie (familiengerechtes) Wohnen und klein- und mittelständische Produktionsbetriebe nicht mehr in der Lage waren, den Preisforderungen zu entsprechen und deshalb in erhöhtem Maße durch Nutzungen verdrängt wurden, die die geforderten Mieten bezahlen konnten. Folge dieser Entwicklung ist eine weitere Zunahme des Berufs-, Einkaufs- und Wirtschaftsverkehrs und damit eine wachsende Belastung der angrenzenden Innenstadtrandgebiete, die noch bewohnt werden.

Diese Entwicklung kann nur gestoppt werden, wenn sich die Nachfrage nach Grundstücken in zentraler Lage auf mehrere Stadtteile dezentralisieren läßt. Dies ist letztlich die wirtschaftliche Begründung für die Notwendigkeit, Stadtteilzentren zu schaffen, wobei zu Recht davon ausgegangen werden kann, daß die damit verbundene Ausweitung des Angebots den Prozeß der Verdrängung wenig rentabler Nutzungen (z.B. Wohnen) durch den Druck rentabler Nutzungen (z.B. Büroflächen) stark abschwächen wird.

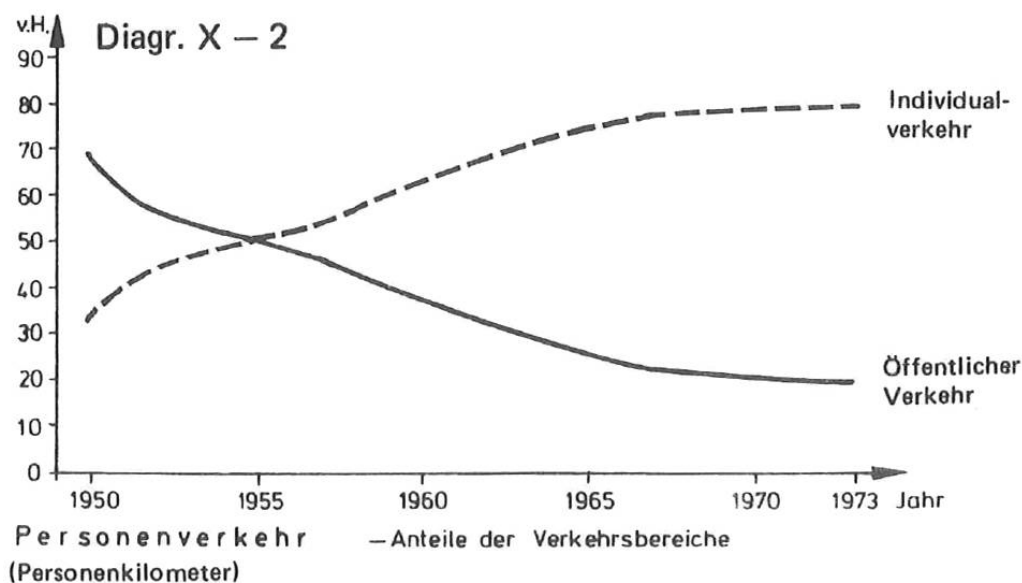
Wenn die Höhe der Bodenpreise von der Konzentration der Nachfrage auf einzelne Grundstücke bzw. Lagen bestimmt wird, dann trägt eine Verkehrspolitik, die zu einer guten Erreichbarkeit einer Vielzahl von Standorten führt, ganz wesentlich zur Ausgeglichenheit des Bodemarktes bei. Diese Verkehrspolitik bietet deshalb auch die Gewähr für die angestrebte Funktionsmischung in der Stadt, die Verminderung der Umweltbelastung, den Abbau von Verkehrsspitzen und die höhere Wirtschaftlichkeit sowohl der Verkehrsinfrastruktur als auch des Verkehrsbetriebes.

2.2 Tendenzen der Verkehrsentwicklung

2.2.1 Allgemeine Entwicklung der Verkehrsanteile

Die Entwicklung des Personenverkehrs insgesamt sowie des Personennahverkehrs hat in der Bundesrepublik Deutschland in der Zeit seit 1950 für die Bereiche des öffentlichen und des individuellen Verkehrs einen sehr unterschiedlichen Verlauf genommen.

Der Individualverkehr erweiterte seinen Anteil am gesamten Personenverkehr stetig, wie das nachfolgende Diagramm ausweist.



Quelle: Der Bundesminister für Verkehr: Verkehr in Zahlen 1974, Bonn 1974, S. 31

Bereits Ende der 60er Jahre und verstärkt dann zu Beginn der 70er Jahre zeigt sich auf Bundesebene eine Stabilisierung der Anteile des öffentlichen und des individuellen Personenverkehrs trotz weiter steigender Motorisierung. In den Ballungsgebieten beginnen die Anteile der öffentlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen wieder zu steigen. Dies läßt sich auch für das Münchner Verkehrsgeschehen feststellen: Zu Beginn der 50er Jahre lag der Anteil des öffentlichen Verkehrs noch eindeutig über 50 %³³; bis zum Jahre 1970 war dieser Anteil auf etwa 37 %³⁴ abgesunken, inzwischen ist er, insbesondere durch die Einführung des Verbundbetriebes im Jahr 1972 wieder bis auf rd. 45 %³⁵ angestiegen.

Die frühere Zunahme des Individualverkehrs wurde durch die in dieser Zeit außerordentlich steigende Motorisierung der privaten Haushalte sowie die Konzentration der Verkehrsinvestitionen auf den Straßenbau bewirkt³⁶. Der öffentliche Verkehr mußte gleichzeitig erhebliche Einschränkungen seines Verkehrsraumes durch den immer stärker wachsenden Individualverkehr hinnehmen, ohne daß die zur Vermeidung dieser betrieblichen und ökonomischen Nachteile erforderlichen Investitionsmittel zur Verfügung gestellt worden wären. Diese für das gesamte Bundesgebiet festzustellende Tendenz verlief in ähnlicher Weise auch in München³⁷.

Erst der "Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden"³⁸ führte in den folgenden Jahren auf Bundesebene zu einer Neuorientierung der Einstellung zu kommunalen Verkehrsproblemen. Aufgrund des Steueränderungsgesetzes von 1966 sowie der einschlägigen Richtlinien konnten ab 1967 auch Infrastrukturmaßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs gefördert werden.

In München war bereits im Stadtentwicklungsplan 1963 von der Notwendigkeit ausgegangen worden, den öffentlichen Personennahverkehr auszubauen.

2.2.2 Veränderung des Verkehrsaufkommens

Rückblickend läßt sich die Entwicklung der Verkehrsnachfrage der Münchner Bevölkerung hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs an der Veränderung der Zahl der Beförderungsfälle der Verkehrsbetriebe und hinsichtlich des Individualverkehrs in etwa an der Motorisierungsentwicklung ablesen.

a) Die Beförderungszahlen der Verkehrsbetriebe hatten während der 50er Jahre noch eindeutig steigende Tendenz, verminderten sich dann während der mittleren 60er Jahre erheblich und erreichten 1968 ihren geringsten Wert. Seit 1969 und verstärkt seit der Betriebsaufnahme des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes sind eindeutige Zunahmen der Fahrgastzahlen zu erkennen. Bezogen auf die jeweilige Münchner Bevölkerung ergibt sich beim jährlichen Fahrtenaufkommen der Münchner Verkehrsbetriebe die folgende Entwicklung:

33 Vgl. Landeshauptstadt München - Direktorium-Stadtplanungsamt: Stadtentwicklungsplan einschließlich Gesamtverkehrsplan, München 1963, Tabelle 20.

34 Nach Angaben in: Landeshauptstadt München - Baureferat: Münchner Stadtverkehr, Bericht 1972, München 1973, Teil 4, S. 49 ff.

35 Nach Angaben in: MVV Verkehrsforschung Heft 4: Querschnittszählung im Netz der Oberflächenverkehrsmittel Sommer 1973, München 1973; MVV Verkehrsforschung Heft 6: Verkehrsaufkommen auf den S-Bahnstrecken, München 1974; MVV Verkehrsforschung Heft 6: Querschnittszählung im Liniennetz des MVV - U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und Bus - Frühjahr 1974, München 1974; Landeshauptstadt München - Baureferat: Münchner Stadtverkehr, Bericht 1973, München 1974.

36 Vgl. Der Bundesminister für Verkehr: Verkehr in Zahlen 1974, a.a.O., S. 36 ff.

37 Siehe hierzu: Landeshauptstadt München - Stadtkämmerei: Der Neu- und Wiederaufbau der Landeshauptstadt München in den Haushaltsjahren 1948 - 1973 (interne Arbeitsunterlage).

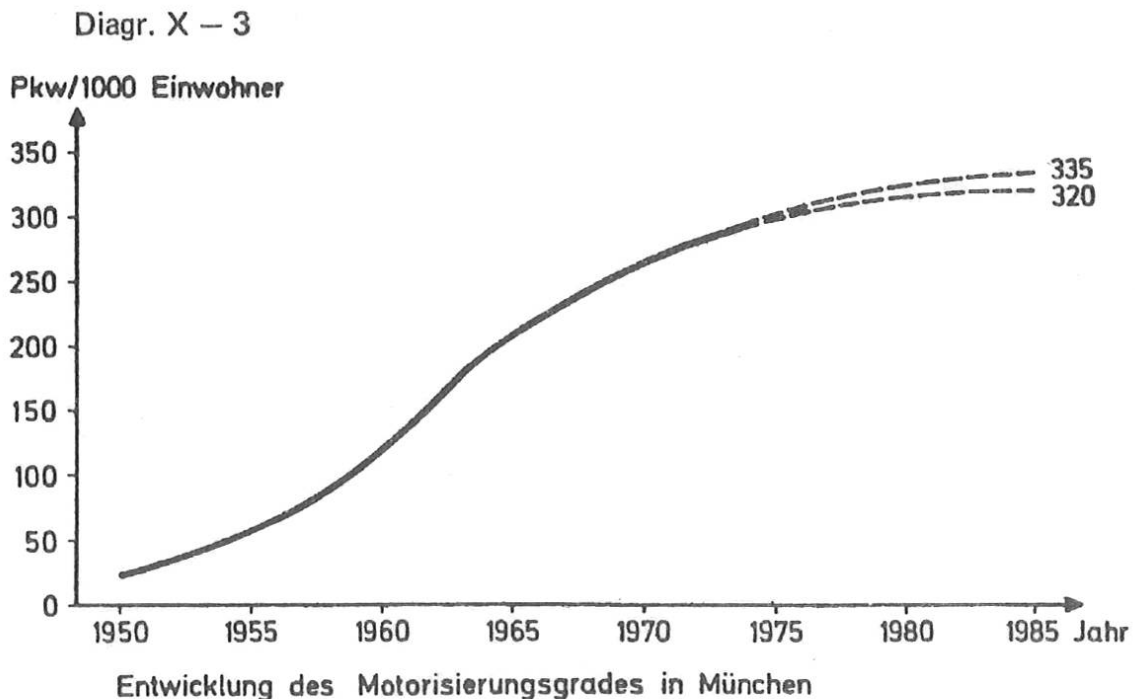
38 Deutscher Bundestag: Drucksache IV/2661 vom 29.10.1964.

Bis gegen Ende der 50er Jahre nehmen die Beförderungsfälle pro Einwohner zu, in den 60er Jahren kehrt sich diese Entwicklung in ihr Gegenteil und erst nach 1970 zeigt sich wieder ein klares Ansteigen dieses Fahrtenaufkommens³⁹.

- b) Die Forderungen nach mehr Straßenraum wurden in der Vergangenheit vor allem durch die starke Zunahme der Motorisierung privater Haushalte ausgelöst. Die Motorisierungsentwicklung ist in München bis in die jüngste Zeit durch z. T. erhebliche jährliche Zunahmen geprägt. Erstmals im Jahre 1974 hat sich der Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 Einwohner) gegenüber dem Vorjahr vermindert: 1973 entfielen auf 1.000 Einwohner der Landeshauptstadt noch 285 Pkw, Ende 1974 waren es nur mehr 280.

Die mögliche weitere Zunahme der Motorisierung⁴⁰ ist aus Diagramm X-3 ersichtlich. Dabei wird allerdings davon ausgegangen, daß die Entwicklung in 1974 den langfristigen Trend nicht wesentlich verändert. Je nach dessen Verlauf dürften in München 1985 zwischen 400.000 und 420.000 Pkw zu-gelassen sein, Ende des Jahres 1974 waren es 370.000.⁴¹

- c) Die gesamte Fahrtenzahl ist im werktäglichen Verkehr innerhalb der Stadt während der vergangenen Jahre nicht mehr in dem Maße gestiegen, in dem es den allgemeinen Erwartungen über die Veränderung der Mobilität der Bevölkerung entsprochen hätte.



Quelle: Bis 1974 Landeshauptstadt München, Amt für Statistik und Datenanalyse; ab 1975 Schätzung des Stadtentwicklungsreferates nach: Deutsche Shell AG: Prognose des Pkw-Bestandes, a.a.O., S. 8 sowie dies.: Straßenverkehr 1985, a.a.O., S. 10.

39 Nach Angaben in: Steiner, A.H.-Guther, M.-Leibbrand, K.: München - Stellungnahme der Planungsberater zum Wirtschaftsplan vom 30.1.1958 und zum Generalverkehrsplan vom 2.7.1958, München 1960, Anlagen 3 und 4; Landeshauptstadt München - Amt für Statistik und Datenanalyse; Statistisches Handbuch 1975, München 1975, S. 382 f.; MVV: Report '73, München 1974, S. 64.

40 Vgl. Deutsche Shell AG: Prognose des Pkw-Bestandes, 0.0. 1973, S. 8, sowie dies.: Straßenverkehr 1985, Hamburg 1970, S. 10.

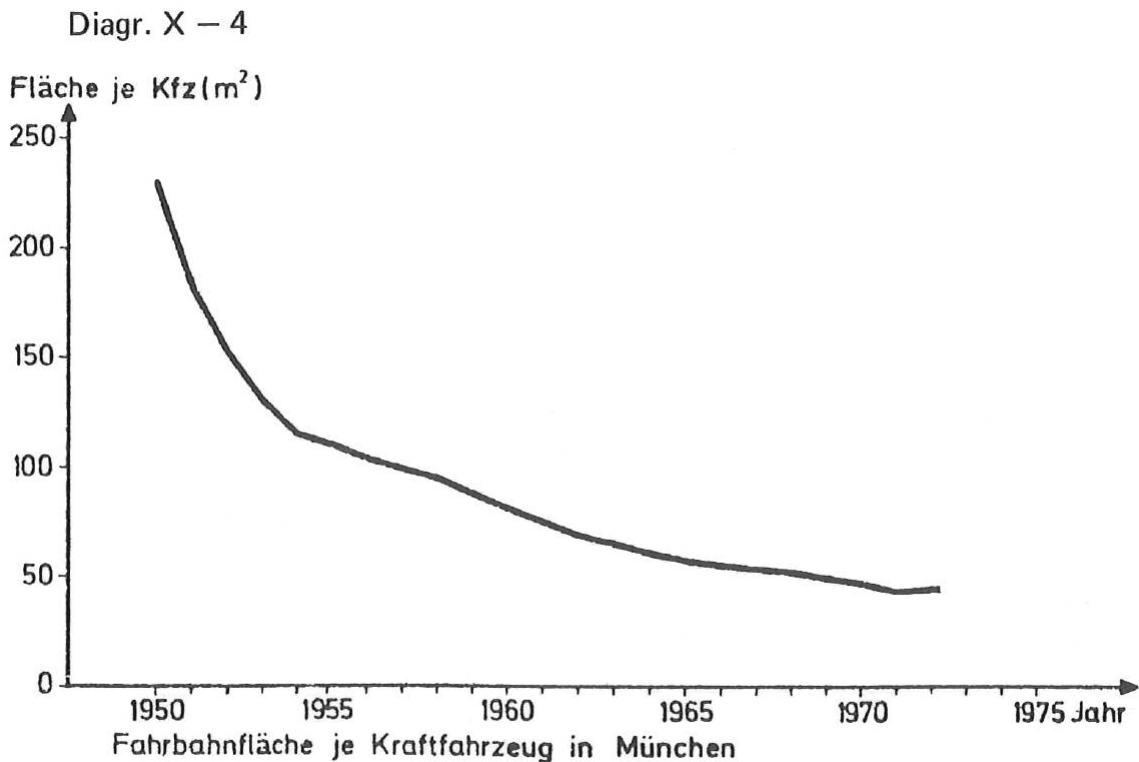
41 Münchner Statistik, Jg. 1975, Heft 1.

Die in den Zählungen von 1965⁴² und 1970⁴³ festgestellten Fahrtenhäufigkeit der Münchner lag in der Größenordnung von 1,4 bis 1,5 Fahrten/Einwohner im werktäglichen Verkehr.

Nach jüngsten Veröffentlichungen dürfte in der Bundesrepublik mit einer Obergrenze der Fahrtenhäufigkeit zwischen 1,4 und 1,6 Fahrten pro Einwohner und Werktag zu rechnen sein.⁴⁴ Somit ist davon auszugehen, daß sich die Gesamtfahrtenzahl der städtischen Bevölkerung trotz des Rückgangs der Einwohnerzahlen kaum wesentlich verändert.

Das im städtischen Verkehrssystem zu bewältigende werktägliche Verkehrsvolumen nimmt jedoch bei gleichbleibender Fahrtenzahl der Münchner Bevölkerung gleichwohl weiter zu, weil sowohl das Verkehrsaufkommen der Umlandgemeinden - insbesondere das der Berufspendler - als auch die mittleren Fahrweiten ansteigen. Die Anforderungen an das Verkehrssystem erhöhen sich also.

- d) Wenn unter diesen Umständen das bisherige Verhältnis zwischen Straßenfläche und Kfz-Bestand, dessen Entwicklung Diagramm X-4 zeigt, beibehalten wird, hat die Stadt allein infolge der künftigen Zunahme des Kfz-Bestandes nach einer überschlägigen Schätzung mit Straßenbaukosten von Rund 50 - 100 Mio. DM⁴⁵ pro Jahr zu rechnen.



Quelle: Landeshauptstadt München – Baureferat: Münchner Stadtverkehr, Bericht 1972, München 1973, Teil 5, S. 5.

Hierbei ist das überproportionale Ansteigen des Kfz-Bestandes im Umland und dessen Einfluß auf das städtische Straßennetz allerdings ebensowenig berücksichtigt wie die

42 Landeshauptstadt München - Baureferat: Fortschreibung des Gesamtverkehrsplanes, Analyse des fließenden Verkehrs, München 1969.

43 Landeshauptstadt München - Baureferat: Münchner Stadtverkehr, Bericht 1972, München 1973.

44 Vgl. Böhringer, A. u.a.: Aspekte der Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland, Denkschrift - Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, O.O. 1974, S. 23.

45 Diese Schätzung beruht auf folgenden Annahmen: Grunderwerbskosten 275,- DM/qm, Baukosten 400,- DM/qm. Dies ergibt bei 45 qm Fahrbahnfläche/Kfz einen Betrag von 30.000 DM/Kfz. (Basisjahr für den Kfz-Bestand 1973).

aus der Bevölkerungsverlagerung entstehende Zunahme der mittleren Fahrweite innerhalb der Stadt, die aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich ist.

Tabelle X-1

Mittlere Fahrweiten im Berufsverkehr in München im Jahre 1970

Wohngebiet	km
am Stadtkern	2
am Mittleren Ring	4
am Stadtrand	7

Quelle: Auswertungen der Verkehrszählung 1970 durch das Stadtentwicklungsreferat.

Aus der Entwicklung der Motorisierung und der Fläche je Kfz. ergibt sich für den Zeitraum bis 1985 damit bei Beibehaltung der bisherigen Verhältnisse ein Investitionsbedarf in der Größenordnung von ca. 500 - 1.000 Mio. DM für den Straßenbau.

- e) Eine derartige Entwicklung könnte allerdings nur dann angenommen werden, wenn unterstellt würde, die Entscheidung der Verkehrsteilnehmer für ein bestimmtes Verkehrsmittel unterliege keinen Veränderungen. Diese Unterstellung scheint jedoch nicht gerechtfertigt zu sein, denn die heutige Arbeitsteilung zwischen den öffentlichen und den privaten Verkehrsmitteln ist nicht das Ergebnis einer unvermeidbaren und unkontrollierbaren Entwicklung, sondern die Folge von politischer Entscheidung und deshalb durchaus beeinflussbar.

Nach dem Willen der Bayerischen Staatsregierung⁴⁶ und der Bundesregierung⁴⁷ sollen die öffentlichen Verkehrsmittel in den Ballungsgebieten weiterhin gefördert werden, so daß sie einen höheren Anteil am Gesamtverkehr übernehmen können. Das ist auch möglich, denn schon vor Jahren wurde in europäischen Großstädten folgende Arbeitsteilung zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln im Spitzenverkehr zum Stadtkern festgestellt:

Tabelle X – 2

Verkehrsmittelwahl im Spitzenverkehr zum Stadtkern

	ÖV in %	IV in %
München 1965	68	32
Hamburg*	70	30
Paris*	80	20
London*	90	10

Quelle: Nach Angaben in: Marschall, Kurzak, H., Linde, R.: Stadt und Verkehr, ADAC Schriftenreihe Straßenverkehr, Heft 13, München o.J., S. 29 ff. Jahresangabe ist der Quelle nicht zu entnehmen.

46 Vgl. Programm zur Verbesserung des Personennahverkehrs-Bayern, Landtagsdrucksache 712819 (3.7.1972), Anl. 1; Bayerische Staatsregierung: Landesentwicklungsprogramm Bayern (Entwurf 1974), Teil B: Fachliche Ziele, München 1974, S. 238, Teil C: Regionale Ziele, München 1974, S. 545.

47 Vgl. Lauritzen, L.: Der Mensch hat Vorfahrt, Kursbuch für die Verkehrspolitik, o.D. (Bonn) o.J. {1973}, S.10 ff.; Gscheidle, K.: Ansprache anlässlich der Eröffnung der Jahrestagung 1974 der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) e.V. und des Kongresses "Verkehr in Ballungsräumen" am 23. Sept. 1974 in Berlin. abgedruckt in: Internationales Verkehrswesen, 26. Jg. (1974), S. 246 ff.

Innerhalb Münchens ergaben sich hierbei 1970 im Berufsverkehr nachstehende räumliche Unterschiede, die den Einfluß der Erschließungsqualität öffentlicher Verkehrsmittel erkennen lassen.

Tabelle X – 3

Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr Münchens 1970

zur	ÖV in %	IV in %
Altstadt	64	36
Innenstadtrand	44	56
Gesamtstadt	41	59

Quelle: Nach Angaben in: Landeshauptstadt München, Baureferat-Münchner Stadtverkehr, Bericht 1972, a.a.O., Teil 4, S. 49 ff.

Die große Bereitschaft der Münchner Bevölkerung, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, die seit dem Beginn des Verkehrs- und Tarifverbundes bereits spürbar gestiegen ist⁴⁸, geht aus einer repräsentativen Meinungsumfrage hervor, wonach bei weiterer Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs bis 75 % der Berufstätigen auf die Benutzung ihres Pkw verzichten würden.⁴⁹

2.2.3 Tendenzen der Aufgabenteilung

Die zweckmäßigste Aufteilung des gesamten Verkehrs in München auf öffentliche und individuelle Verkehrsmittel ist zunächst nicht bekannt. Grenzwerte für die Weiterentwicklung der heutigen Aufgabenteilung in Richtung einer wünschenswerten stärkeren Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel lassen sich jedoch aus den strukturell unterschiedlichen Aufgabenbereichen von öffentlichem und individuellem Verkehr ableiten.

Das Liniennetz der öffentlichen Verkehrsmittel und das Straßensystem haben jeweils spezifische Aufgaben, die nicht austauschbar sind. Deshalb erfordern beide Systeme eine Grundausstattung, die sich im Straßenverkehr aus dem Bedarf an Gütertransport, Ver- und Entsorgungsfahrten öffentlicher und privater Institutionen und ähnlichen Fahrten ableitet, im öffentlichen Verkehr durch den Bevölkerungsanteil bestimmt wird, der bei seinen täglichen Fahrten ausschließlich auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen ist. Diese Grundausstattung des Verkehrssystems ist als Bestandteil öffentlicher Daseinsvorsorge anzusehen und muß deshalb vorhanden sein.

- a) Die Fahrten der auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesenen Personen machen im bisherigen Verkehrsaufkommen etwa ein Drittel aller Personenfahrten aus.⁵⁰ Sie werden in erster Linie von Mitgliedern aus Haushalten mit niedrigem Einkommen und von älteren Personen durchgeführt.

Bei weiter zunehmender Motorisierung der Münchner Haushalte wird sich dieser Anteil bis auf knapp 30 % verringern.⁵¹ Bei einer Zunahme der Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen sowie der älteren Menschen könnte der Anteil dieser Personenfahrten allerdings

48 Die werktäglichen Fahrgastzahlen der DB-Vorortzüge bzw. der S-Bahn stiegen folgendermaßen:

1962	160 000	(MVV: Report '73, a.a.O., S. 42)
1972	250 000	(Hochrechnung des MVV)
1973	430 000	(MVV: Report '73, a.a.O., S. 42)
1974	460 000	(Querschnittszählung im Liniennetz des MVV Frühjahr 1974)

49 Vgl. infas: München im Meinungsspiegel der Bevölkerung, Bonn-Bad Godesberg 1973, Übersicht 4.04. Der Anteil von 75 % ergibt sich aus den Antworten derjenigen, die über einen Pkw verfügen und ihren Arbeitsplatz nicht zu Fuß erreichen. Die Fragestellung lautete: "Wenn Sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine günstige Verbindung von Ihrer Wohnung zu Ihrem Arbeitsplatz hätten, wären Sie dann bereit, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen, oder würden Sie auf Ihr Auto nicht verzichten wollen? "

50 Vgl. Landeshauptstadt München - Referat für Stadtforschung und Stadtentwicklung: Arbeitsberichte zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes - Verkehrsprognosen, in Vorbereitung.

auf dem heutigen Stand bleiben.

Die Abhängigkeit privater Haushalte von öffentlichen Verkehrsmitteln wird aus folgenden Angaben deutlich:

Tabelle X - 4

Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel und Haushaltseinkommen in Hamburg im Jahre 1971

Einkommen je Haushalt	Anteil ÖV (%)
niedrig	75
mittel	45
hoch	27

Quelle: Nach Angaben in: Mäcke, P.A., D., Hölsken, D., Kessel, P.: Motivationen der Reisemittelwahl - Textverband, Aachen o.J. (1972), S. 30.

Tabelle X - 5

Motorisierung und Haushaltseinkommen im Bundesgebiet 1973

Einkommen je Haushalt	Anteil der Haushalte mit Pkw
niedrig	5
mittel	69
hoch	90

Quelle: Nach Angaben in: Wirtschaft und Statistik, Jg. 1974, H. 6. S. 382.

Selbst von motorisierten Haushalten werden öffentliche Verkehrsmittel noch zu einem nicht unerheblichen Teil benutzt, wie die nachfolgende Tabelle zeigt:

Tabelle X - 6

Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel und Motorisierung privater Haushalte in Hamburg im Jahr 1971

Pkw je Haushalt	Anteil ÖV (%)
0	85
1	27
2	13

Quelle: Nach Angaben in: Mäcke, P.A., Hölsken, D., Kessel, P.: a.a.O. S. 28.

Der Straßenverkehr, der als Wirtschaftsverkehr, für Ver- und Entorgungsfahrten sowie für Notdienste usw. nur mit Kraftfahrzeugen durchgeführt und nicht von öffentlichen Verkehrsmitteln übernommen werden kann, macht an allen Fahrten mit öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln heute knapp ein Viertel aus.⁵² Dieser Anteil, der für die Grundausstattung des Straßennetzes maßgeblich ist, wird sich künftig insbesondere wegen der steigenden Mobilität

der privaten Verkehrsteilnehmer und ihrer damit höheren Fahrtzahl auf rund 20 % vermindern.⁵³

51 Vgl. Landeshauptstadt München - Referat für Stadtforschung und Stadtentwicklung: Arbeitsberichte zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes - Verkehrsprognosen, in Vorbereitung.

52 Zum Bestand an Fahrzeugen dieses Verkehrs in München, vgl. Landeshauptstadt München, Amt für Statistik und Datenanalyse: Statistisches Handbuch 1975, a.a.O., S. 391 ff.

Zu den Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge vgl. Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge 1966. Stuttgart und Mainz 1969, S. 15 ff. (neuere amtliche Erhebungen liegen nicht vor; Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, Berlin, bis 1973 siehe Der Bundesminister für Verkehr: a.a.O., S. 114).

53 Zu der Entwicklung des Anteils von Fahrten des Güterverkehrs in München vgl. Lünsdorf, P.: Güternahverkehr und Straßenbelastung in der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere in Bal-

b) Aus der Struktur der Verkehrsnachfrage ergeben sich also aufgrund von Schätzungen, die sich auf die dargelegten Quellen gründen, Randbedingungen für den Mindestanteil des öffentlichen Verkehrs, der mit 30 % angenommen wird, und des individuellen Verkehrs, für den ein Anteil am Gesamtverkehr von 20 % unterstellt wird. Daraus ergeben sich für das Verhältnis von öffentlichem Verkehr und individuellem Verkehr folgende Grenzwerte:

IV: notwendigem ÖV = 70 : 30
 ÖV: notwendigem IV = 80 : 20

c) Die verbleibenden 50 % des Gesamtverkehrs können zunächst grundsätzlich sowohl mit öffentlichen als auch mit privaten Verkehrsmitteln ausgeführt werden. Die Entscheidung dieser Verkehrsteilnehmer für ein bestimmtes Verkehrsmittel hängt insbesondere von der Erschließungs- und Beförderungsqualität sowie den Kosten bzw. Preisen der beiden Alternativen ab.

d) Wenn die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs im Interesse der Gesamtstadt seinen Benutzern, den Nahverkehrsbetrieben und dem Wirtschaftsverkehr zugute kommen sollen, ist es erforderlich, einen möglichst hohen Anteil dieser verbleibenden 50 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzuwickeln.

Vorteile für den Benutzer ergeben sich z.B. aus den geringeren Kosten des öffentlichen Verkehrsmittels im Vergleich zum eigenen Personenkraftwagen.

Tabelle X-7

Kosten verschiedener Verkehrsmittel im Berufsverkehr im Jahre 1973

Verkehrsmittel	Kosten je 100 Personen-km (DM)	relative Kosten
S-Bahn	5,14	1
U-Bahn	6,30	1,2
Bus	8,52	1,7
Tram	10,56	2,1
Pkw	30,76	6,0

Quelle: Für die öffentlichen Verkehrsmittel nach MVV: Report '73, a.a.O., S. 72; für den Pkw nach AD-AC-Angaben in ADAC-Motorwelt, Jg. 1973, Heft 4, S. 73 (Kosten für die Verkehrswege sind hier nicht eingerechnet. Ebenso ist nicht berücksichtigt, daß die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel nur etwa 50 % der Kosten selbst tragen).

Für den Nahverkehrsbetrieb ist eine höhere Platzausnutzung durch größere Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel zur wirtschaftlichen Nutzung der Investitionen und für ein ausgeglicheneres Betriebsergebnis von entscheidender Bedeutung. Wie Tabelle X - 8 zeigt, sind entsprechende Reserven grundsätzlich verfügbar.

Tabelle X-8

Platzausnutzungsgrad öffentlicher Verkehrsmittel in München im Jahre 1974

S-Bahn	21 %
U-Bahn	19 %
Tram	20 %
Bus	19 %

Quelle: Aus den vorläufigen Leistungszahlen 1974 des MVV errechnet.

Unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten sind die günstigeren Voraussetzungen der öffentlichen Verkehrsmittel beim Vergleich mit dem Individualverkehr im Hinblick auf Flächenaufwendigkeit und Energiebedarf von besonderem Interesse, wie aus den nachfolgenden Tabellen ersichtlich ist.

Tabelle X-9

Flächenaufwendigkeit verschiedener Verkehrsmittel im Berufsverkehr, bezogen auf Münchner Verkehrsverhältnisse⁵⁴

Verkehrsmittel	Flächenbedarf (qm/Fahrgast)	relative Flächenaufwendigkeit
Pkw	75,30	68,0
Bus	2,64	2,4
Tram	1,10	1,0
S-Bahn	1,27	1,2

Quelle: Nach Angaben in: Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen: Auto und Umwelt, Stuttgart und Mainz 1973, S. 14 sowie Bundestagsdrucksache IV/2661 vom 29.10.1964, S. 68.

Tabelle X-10

Spezifischer Energiebedarf verschiedener Verkehrsmittel im Bundesgebiet

Verkehrsmittel	Energiebedarf (kg SKE/100 Platz-km)	relative Energieaufwendigkeit
Pkw	2,9	7,3
Bus	0,4	1,0
Tram	0,5	1,3
S-Bahn	1,0	2,5

Quelle: Nach Angaben in: Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen: a.a.O., S. 88 ff.

2.2.4 Folgerungen für den Stadtverkehr

Aus der Betrachtung des Verkehrsgeschehens in München während der vergangenen 25 Jahre und den für möglich gehaltenen Entwicklungen im Verkehrsbereich im kommenden Jahrzehnt lassen sich unter dem Eindruck der erheblichen Abwanderung von Bevölkerungsteilen einige stadtpolitisch relevante Folgerungen ziehen:

Aus der Struktur der wegziehenden Haushalte läßt sich schließen, daß künftig in München eher mit einer niedrigeren Motorisierung zu rechnen sein wird weil die abwandernden Haushalte überdurchschnittlich motorisiert sind⁵⁵. Im Binnenverkehr Münchens ist deshalb eine Zunahme des Anteils öffentlicher Verkehrsmittel zu erwarten.

Im Hinblick auf das bereits seit einigen Jahren und verstärkt seit der Inbetriebnahme des Verbundverkehrs zu beobachtende Anwachsen des Anteils öffentlicher Verkehrsmittel am Gesamtverkehr und die bereits im Bau befindlichen und geplanten Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs kann von einer anhaltend steigenden Tendenz des öffentlichen Verkehrsanteils ausgegangen werden. Längerfristig gesehen werden sich die mit der größeren Netzdichte und größeren Bedienungshäufigkeit verbundenen Vorteile der öffentlichen

⁵⁴ Für die U-Bahn liegen auf diese Tabelle zu beziehende, d.h. in gleicher Weise erstellte Werte nicht vor.

⁵⁵ Vgl. Sozialforschung Brög: Verkehrsuntersuchung Region München - Schriftliche Befragung privater Haushalte, Grundzählungen, München 1974 (unveröffentlichtes Manuskript), Tab. B.

Verkehrsmittel vor allem in der Stadt sowohl für die Benutzer als auch für die Verkehrsbetriebe noch verstärken, so daß eine hohe Bereitschaft zur Benutzung und zur Vorhaltung des öffentlichen Verkehrsmittels unterstellt werden kann.

Mit der allgemeinen Zunahme des Individualverkehrs wachsen bei der nur beschränkten Anpassungsfähigkeit des Straßennetzes an diese erhöhten Anforderungen die Schwierigkeiten im Verkehrsablauf. Dies betrifft auch den Teil des Straßenverkehrs, der als Wirtschafts-, Ver- und Entsorgungsverkehr für die Funktionsfähigkeit der Stadt notwendig ist. Wenn ein zunehmender Teil des Personenverkehrs durch öffentliche Verkehrsmittel übernommen wird und weitere flankierende Maßnahmen ergriffen werden, kann auf Dauer von einer spürbaren Verbesserung für den notwendigen Straßenverkehr ausgegangen werden.

2.3 Wandel der verkehrspolitischen Einstellung

Bereits vor etwa 15 Jahren ist in München erkennbar geworden, daß die städtischen Verkehrsprobleme auf Dauer nur durch eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen dem öffentlichen und dem individuellen Verkehr gelöst werden können.

Die damals vorgeschlagenen Maßnahmen, die ihren Niederschlag im Stadtentwicklungsplan 1963 fanden, waren zwar dem damaligen Problemverständnis entsprechend überwiegend städtebaulich begründet, gingen aber von dem auch heute noch gültigen Grundsatz aus, daß der öffentliche Verkehr generell zu verbessern und in den einzelnen städtischen Bereichen mit unterschiedlichem Vorrang zu betrachten ist.

Der Verwirklichung dieses Grundsatzes dienten neben der Vorbereitung des Schnellbahnnetzes auch die Beschleunigungsprogramme für den öffentlichen Oberflächenverkehr, die seit 1961 bis heute verfolgt wurden und z.B. bei den Straßenbahnen in München zu einem Anteil der vom übrigen Verkehr abgeschirmten Gleisstrecken am gesamten Straßenbahnnetz von über 75 % geführt haben.

Durch die etwa 1970 einsetzende Diskussion um eine verstärkte Berücksichtigung der sozialen und stadtstrukturellen Auswirkungen des Verkehrs setzte eine Überprüfung geplanter Straßenbaumaßnahmen ein. Dies führte dazu, daß mit Stadtratsbeschuß

vom 30.6.1971 der Königintunnel,

vom 2.2.1972 die Aufweitung der Rosenheimer Straße,

vom 3.10.1973 der bereits früher umstrittene Straßenzug der T 3 Süd

aufgegeben wurden. Im Vorgriff auf die Fortschreibung der Verkehrsplanung wurde darüber hinaus am 5.3.1975 auf die Beibehaltung einer Reihe von Veränderungssperren verzichtet und damit weitere Straßenplanungen gestrichen, die mit kostspieligen Eingriffen in die städtebauliche Substanz verbunden gewesen wären.

Insgesamt zeichnet sich mit diesen Beschlüssen des Stadtrats der konsequente Wille ab, durch den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel und die Beschränkung des Straßenausbaus auf ein unbedingt erforderliches Maß die Lebensverhältnisse in der Stadt zu verbessern. Der Stadtrat trägt damit dem sich abzeichnenden Wandel in der Einstellung der Bevölkerung zu Verkehrsproblemen Rechnung. Dieser Wandel ist ersichtlich aus den seit der Inbetriebnahme von S- und U-Bahn eingetretenen Änderungen im Verkehrsverhalten und zuletzt deutlich geworden aus den zahlreichen Äußerungen, die zum Entwurf des Stadtentwicklungsplanes 1974 in den letzten Monaten abgegeben worden waren.

3. Grundsätze Münchner Verkehrspolitik

3.1 Problematik verkehrspolitischer Entscheidungen

Verkehrspolitische Entscheidungen sind in aller Regel nicht neutral. Sie wirken unmittelbar oder mittelbar in sehr unterschiedlicher Weise auf die einzelnen Faktoren ein, die die Lebensqualität oder den Wohnwert einer Stadt beeinflussen. Es leuchtet deshalb unmittelbar ein, daß die Ziele der Stadtpolitik nicht immer identisch sind mit den Zielen der Verkehrspolitik, zum Teil steilen sich sogar schwerwiegende Widersprüche und unlösbare Zielkonflikte ein.

Im einzelnen lassen sich die unterschiedlichen Wirkungen verkehrlicher Zustände bzw. verkehrspolitischer Entscheidungen kurz folgendermaßen beschreiben:

3.1.1 Verkehrsqualität

Bei gegebener räumlicher Verteilung der verschiedenen Funktionen einer Stadt wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen usw. bilden die verfügbaren Verkehrsverbindungen die Klammer zwischen diesen Funktionen.

Engpässe in den Verkehrsverbindungen führen zu zusätzlichen Belastungen ihrer Benutzer in Form von Zeitverlust, erhöhten Kosten, gesundheitlicher Beeinträchtigung. Verbesserungen vermeiden diese Nachteile, erhöhen die Mobilität und vergrößern den Aktivitätsraum.

Die Verkehrsqualität eines Systems von Verkehrsverbindungen ist also um so größer, je mehr sie bei angemessenem Kosten- und Zeitaufwand die Mobilität und Sicherheit der Bewohner erhöht.

3.1.2 Umweltbelastung

Die vom Verkehr ausgehende Umweltbelastung trifft sowohl die Verkehrsteilnehmer als auch die Anlieger öffentlicher Straßen. Die Zunahme der Umweltbelastung in Form von Lärm, Abgasen, Staub und Erschütterungen sowie Schmälerung des Bewegungsraumes und Beeinträchtigung des Stadtbildes verschlechtert die Voraussetzungen für Wohnen u.U. bis zur akuten Gesundheitsgefährdung⁵⁶ und zwingt entweder zu Investitionen für Umweltschutzmaßnahmen oder führt zur Abwanderung der Bewohner.⁵⁷

Die Verringerung der Umweltbelastung durch Einschränkung des fließenden und ruhenden Verkehrs, im Einzelfall auch durch Verbesserung des Verkehrsablaufs, verbessert die Standortbedingungen entlang der betroffenen Straßen und ist damit die Voraussetzung für weitere Wohnmöglichkeit.

3.1.3 Erreichbarkeit

Die heutige Standortverteilung der verschiedenen Funktionen - Wohnen, Arbeiten, Einkaufen usw. - ist wesentlich bestimmt durch die Erreichbarkeit und deren bisherige Entwicklung. Eine Verschlechterung der Erreichbarkeit beeinträchtigt z.B. die Standortbedingungen ansässiger Betriebe, Verwaltungseinrichtungen u.ä. durch Verkleinerung ihres Einzugsbereiches und zwingt u.U. zur Aufgabe oder Verlagerung dieser Einrichtung. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit erhöht Standortvorteile durch Vergrößerung des Einzugsbereiches und führt u.U. zu vermehrter Inanspruchnahme, größerem Umsatz und zur Expansion der begünstigten Betriebe.

⁵⁶ Vgl. zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm Klosterkätter, W., a.a.O.. S.30 ff.

⁵⁷ Vgl. Kapitel 1 Bevölkerung, Abschnitt 3.4.

3.1.4 Bodenpreis- und Mietgefüge

Die durch die unterschiedlichen Verkehrsverbindungen geschaffenen Erreichbarkeitsverhältnisse und Umweltbedingungen finden ihren Niederschlag im Bodenpreis und damit zugleich im Mietgefüge. Wegen der unterschiedlichen Kostenempfindlichkeit bzw. finanziellen Leistungsfähigkeit der privaten Haushalte, gewerblicher Betriebe und der öffentlichen Einrichtungen haben unterschiedliche Verkehrsverbindungen deshalb auch direkte Auswirkungen auf die räumliche Verteilung der Wohnungen und Arbeitsplätze, der Wohnbevölkerung nach Einkommenshöhe und Haushaltsgröße, der Betriebe nach Branchenzugehörigkeit und Beschäftigtenzahl in Stadt und Umland.

Bei allgemein hohem Nachfragedruck führen z.B. Verbesserungen der Erreichbarkeit der Innenstadt zu einem Ansteigen des Preisniveaus bei Grundstücken, so daß nicht nur Bewohner mit niedrigem Einkommen, sondern auch "kostenempfindliche" Klein- und Mittelbetriebe ausweichen müssen. Die allmähliche Verdrängung des sozialen Wohnungsbaus aus der Stadt als Folge ständig steigender Grundstückspreise ist für diesen Mechanismus ein gravierendes Beispiel. Umgekehrt können bei einer Verschlechterung der Erreichbarkeit ohne-hin schlecht erschlossene Räume in ihrer Entwicklung stagnieren oder auch zurückfallen.

3.1.5 Folgerungen

Diese Überlegungen zur Ambivalenz verkehrspolitischer Entscheidungen werden nachstehend zusammenfassend am Beispiel des Baus einer radialen U-Bahnlinie dargelegt:

er verkürzt für die am Stadtrand Wohnenden den Zeitaufwand zum Erreichen der Arbeitsplätze oder Einkaufsmöglichkeiten u.U. erheblich,

er führt zu einer Verminderung des Individualverkehrs auf den Radialstraßen und vor allem in der Innenstadt, trägt somit zur verkehrlichen Beruhigung etwa im Innenstadtrandgebiet bei und schafft damit eine Voraussetzung für die Erhaltung der dortigen Wohnfunktion,

er erhöht die Erreichbarkeit und somit die Standortgunst der Innenstadt für eine Vielzahl von Betrieben, so daß ansässige expandieren und neue angezogen werden,

er kann zur allmählichen Verdrängung der Innenstadtbewohner führen, wenn diese Umstrukturierungstendenzen nicht rechtzeitig unterbunden werden (z.B. Zweckentfremdungsverordnung), weil sich die mit der Wohnnutzung konkurrierenden Betriebe wegen ihrer im allgemeinen höheren finanziellen Leistungsfähigkeit ausbreiten.

Diese neu angesiedelten Betriebe können ihrerseits wieder so viel Wirtschaftsverkehr anziehen, daß die ursprüngliche Verminderung des Straßenverkehrs wieder aufgehoben wird.

Damit ist auch deutlich, daß die Wirkung einer verkehrlichen Maßnahme nicht nur für Renutzer und Betroffene, sondern auch im Hinblick auf die Zeitdauer ihrer Wirksamkeit u.U. unterschiedlich zu beurteilen ist, weil die Maßnahme z.B.

zwar kurzfristig den Zeitaufwand von Verkehrsteilnehmern vermindern, die Umweltbelastung verringern und die Wohnmöglichkeiten verbessern,

aber mittelfristig Wohnmöglichkeiten trotzdem gefährden und langfristig die Qualität eines Stadtteils verschlechtern kann.

Verkehrspolitische Entscheidungen setzen also einen Bewertungsrahmen voraus, in dem neben den rein verkehrlichen vor allem

soziale, ökonomische und stadtstrukturelle Gesichtspunkte

gegeneinander abgewogen und unter Festlegung von Prioritäten in eine Rangfolge gebracht werden müssen.

Die Gewichtung innerhalb eines derartigen Bewertungsrahmens ist von den jeweiligen Verhältnissen abhängig: Zeiten wirtschaftlicher Depression erfordern andere Einzelentscheidungen als solche extremen Wachstums. Die Grundsatzentscheidung über die angestrebte langfristige Entwicklung der Stadt bleibt hiervon allerdings unberührt.

3.2 Leitlinien der Verkehrspolitik

Die Verkehrspolitik gehört zu den wichtigsten stadtentwicklungspolitischen Instrumenten, weil sowohl die Ausweisung von Trassen für den öffentlichen und für den individuellen Verkehr als auch die Qualität der Verkehrsbedienung weitgehend in eigener Zuständigkeit der Stadt festgelegt werden können.

3.2.1 Grundsätzliche verkehrspolitische Ziele

Freizügigkeit und Mobilität gehören zu den Grundgütern unseres Lebens. Jeder Bürger hat das Recht, nach eigenem Ermessen Ortsveränderungen vorzunehmen. Dieses Recht darf nicht angetastet werden.

Die Verkehrsmöglichkeiten müssen die Voraussetzung für die Kommunikation der Bürger, die Arbeitsteiligkeit der Wirtschaft, die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Einrichtungen der Daseinsvorsorge, Bildungsstätten usw. bieten.

Verkehr hat in erster Linie der Verbesserung der Lebensverhältnisse der Bevölkerung zu dienen. Sein Ausufern und die Befriedigung der individuellen Verkehrswünsche müssen dort ihre Grenzen finden, wo höherrangige Interessen der Gemeinschaft entgegenstehen.

3.2.2 Stadtstrukturelle Ziele

Die Verkehrsverhältnisse müssen so geordnet werden, daß sie nicht zur Gefahr für die Struktur gewachsener Stadtteile, zu unzumutbaren Belastungen der Umwelt und zum Verlust von Stadtgestalt oder zur Ursache für die Abwanderung von Bürgern werden. Deshalb ist die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel vorrangig und nachdrücklich zu verbessern.

Gütertransport, Vet.- und Entsorgungsfahrten öffentlicher und privater Institutionen, ärztlicher Notdienst, Feuerwehr u.a. erfordern ein funktionsfähiges Straßensystem. Diesen für die Stadt und ihre Bürger lebensnotwendigen Fahrten müssen im Straßennetz Prioritäten eingeräumt werden.

Die Festlegung von leistungsfähigen Trassen des öffentlichen Verkehrs hat sich am polyzentrischen Konzept zu orientieren. Das bisher vor allem sternförmig aufgebaute Netz ist des-

halb durch Tangentiallinien zu ergänzen. Dabei ist die Erhaltung und Erweiterung des Tram- und Busnetzes eine unverändert wichtige Aufgabe.

3.2.3 Sozialpolitische Ziele

Die hohe Abhängigkeit der Haushalte mit niedrigem Einkommen und ohne Personenkraftwagen von öffentlichen Verkehrsmitteln macht deren Rolle als Bestandteil der Daseinsvorsorge deutlich. Deshalb darf die ungleiche Ausstattung des öffentlichen und des individuellen Verkehrssystems nicht dazu führen, daß der Teil der Bevölkerung, der auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen ist, im Hinblick auf z.B. die Chancengleichheit bei beruflicher Tätigkeit und Ausbildung, durch höheren Zeitaufwand benachteiligt wird.

Im Interesse eines wirksamen Abbaus der Beeinträchtigungen, die vom fließenden und ruhenden Individualverkehr ausgehen, ist der öffentliche Personennahverkehr vordringlich so zu verbessern, daß er in der Lage ist, einen ständig zunehmenden Anteil des individuellen Verkehrsaufkommens zu übernehmen.

Der Individualverkehr sollte im Interesse der Umweltqualität überall dort seine Attraktivität verlieren, wo durch öffentliche Verkehrsmittel ausreichende Fahrmöglichkeiten gewährleistet sind.

Wo trotz der Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs und der Verminderung des Individualverkehrs die vom Straßenverkehr ausgehenden Beeinträchtigungen nicht auf ein zumutbares Maß reduziert werden können, sind die Betroffenen durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Die Kosten dieser Maßnahmen sollten als Folgeinvestitionen dem Verkehr angelastet werden.

3.2.4 Verkehrswirtschaftliche Ziele

Die knapper werdenden Investitionsmittel sind grundsätzlich zur Verbesserung der Lebensverhältnisse in allen Bereichen einzusetzen. Nach dem umfangreichen Straßenbau im vergangenen Jahrzehnt sind die Mittel für Verkehrsinvestitionen deshalb vorrangig für die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel einzusetzen. Ähnliche Bedeutung hat die Beseitigung von Gefahrenpunkten, wie z.B. Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge, Sicherung von Überwegen durch Ausstattung mit Ampeln etc.

Im Hinblick auf den nur beschränkt zur Verfügung stehenden Verkehrsraum und den leistungsbezogenen Flächenbedarf der verschiedenen Verkehrsmittel ist dem Einsatz der öffentlichen Oberflächenverkehrsmittel, die erhebliche flächenökonomische Vorteile haben, vermehrtes Gewicht, beizumessen. Es ist deshalb für die künftige Aufgabenteilung zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln ein Verhältnis von ÖV : IV = 60 : 40 anzustreben.

Die außerordentliche Belastung der öffentlichen Investitionshaushalte durch die privaten Kraftfahrzeuge, die für jedes zusätzlich zugelassene Fahrzeug rund 30.000,- DM beträgt⁵⁸, ist zugunsten der insgesamt wirtschaftlicheren öffentlichen Verkehrsmittel zu senken⁵⁹. Mit der Übernahme eines zunehmenden Anteils der Personenfahrten durch öffentliche

58 Vgl. hierzu Fußnote 1 auf Seite X - 13.

59 Vgl. hierzu Tabelle X - 7 auf Seite X • 17.

Verkehrsmittel innerhalb der Stadt ist zugleich eine Minderung der Beförderungskosten privater Haushalte und eine bessere Abwicklung für den auf einen guten Verkehrsfluß auf den Straßen angewiesenen Wirtschaftsverkehr verbunden.

Das Betriebsergebnis der öffentlichen Verkehrsbetriebe ist durch den konsequenten Abbau seiner Behinderungen⁶⁰, die Minderung von Verkehrsspitzen und durch eine leistungsadäquate Erhöhung der Einnahmen zu verbessern.

Auf die Wahl des adäquaten Verkehrsmittels, das die notwendige Kapazität zu geringsten Kosten zur Verfügung stellt, ist besonderer Wert zu legen.

3.3. Konzeption für das öffentliche und das individuelle Verkehrsnetz

Realistische Verkehrspolitik muß von der bestehenden Verkehrsinfrastruktur ausgehen. Das aufgrund der historischen Entwicklung Münchens und der Zielrichtung des Stadtentwicklungsplanes 1963 entstandene Verkehrswegenetz stimmt in wesentlichen Teilen nicht mit den obigen Leitlinien der Verkehrspolitik überein:

Die angestrebten Ziele können aber nicht durch einen übereilten und drastischen Bruch mit den heutigen Verhältnissen erreicht werden. Die erforderlichen Maßnahmen können nur schrittweise vollzogen werden. Sie müssen in sich und mit Maßnahmen aus anderen Bereichen der Stadtentwicklungspolitik abgestimmt und einer ständigen Erfolgskontrolle im Hinblick auf die vorgegebenen entwicklungspolitischen Ziele unterzogen werden. Umfang und Qualität der öffentlichen Verkehrsbedienung stellen die entscheidende Voraussetzung für die Verbesserung der Verkehrs- und der davon abhängigen Umweltverhältnisse dar. Um kurzfristig und mit vergleichsweise geringen Mitteln Erfolge zu erzielen, ist daher die Attraktivität der vorhandenen Verkehrsmittel Bus und Straßenbahn vorrangig weiter zu erhöhen.

Der Bestand oder der Neubau wichtiger Straßenverbindungen widerspricht in der Regel den Interessen der Anlieger. In den meisten Fällen läßt sich eine Beeinträchtigung von Wohngebieten, von Erholungsgebieten oder zentralen Bereichen nicht vermeiden. Das Ausmaß der Beeinträchtigungen kann aber dadurch verringert werden, daß das Straßennetz grundsätzlich auf die unbedingt erforderlichen Trassen beschränkt wird.

Unbeschadet aller Anpassungszwänge und des im Verhältnis zur Entstehungszeit des heutigen Verkehrswegenetzes kurzen Zeitraumes von 10 - 12 Jahren ist zur Beurteilung anstehender und innerhalb der Laufzeit des Stadtentwicklungsplanes zu entscheidender Vorhaben eine Grundstruktur des Verkehrswegenetzes festzulegen, die allerdings nur langfristig zu verwirklichen sein wird.

3.3.1 Städtisches Verkehrsnetz

Die angestrebte Entwicklung zur polyzentrischen Stadt erfordert eine Ergänzung bzw. Änderung des heutigen, überwiegend monozentrisch ausgerichteten Verkehrssystems nach folgenden Gesichtspunkten:

Die Einzugsbereiche der Stadtteilzentren sind auf ihren Mittelpunkt hin durch öffentliche Verkehrsmittel zu erschließen, um ihre Zentralität zu erhöhen und der Wohnbevölkerung eine gute Erreichbarkeit der dortigen Einrichtungen zu bieten.

Als Mittelpunkte der Flächenerschließung durch öffentliche Verkehrsmittel

60 Vgl. hierzu Fußnote 3 auf Seite X - 27.

sind die Stadtteilzentren die geeigneten Verknüpfungsstellen zwischen den Zubringerlinien und den übergeordneten Verbindungen zu den anderen Stadtteilen und zum Stadtzentrum. Die Knotenpunkte dieses Verbindungsnetzes sind deshalb in die Stadtteilzentren zu legen.

Bestehende und geplante Arbeitsplatz- und Bevölkerungskonzentrationen außerhalb der Zentren sind soweit wie möglich durch das öffentliche Verbindungsnetz zu erschließen, um den Zeitaufwand im Berufsverkehr zu verkürzen und die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern.

Wichtige Institutionen wie Bildungseinrichtungen, Krankenhäuser, Freizeiteinrichtungen und Naherholungsflächen sind soweit wie möglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar zu machen.

Der individuelle Durchgangsverkehr ist grundsätzlich vom Stadtzentrum, von den Stadtteilzentren und den Wohnquartieren fernzuhalten. Das Verbindungsnetz für den Straßenverkehr soll deshalb geschlossene Stadtteile möglichst nicht durchschneiden, der Individualverkehr ist zu bündeln.

Die innerhalb der Maschen des Verbindungsnetzes liegenden Flächen sind durch ein abgestuftes System von Erschließungsstraßen zugänglich zu machen, das quartierfremdem Verkehr keinen Anreiz für das Durchfahren bietet.

Die zentralen Bereiche und Gebiete mit starkem Fußgängerverkehr sind verkehrlich so weit zu beruhigen, daß unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden werden. Nach Möglichkeit sind Fußgängerzonen einzurichten.

Das öffentliche und das individuelle Verbindungsnetz sind möglichst so aufeinander abzustimmen, daß die Flächen, die von den Verbindungsstraßen umgeben und von außen her erschlossen sind, im Innern durch Haltestellen des öffentlichen Verbindungsnetzes und durch das interne Erschließungsnetz erreichbar sind.

Dem Fuß- und Radwegenetz ist sowohl zur Erschließung der einzelnen Quartiere als auch zur Verbindung der Stadtteile untereinander sowie mit den innerhalb und außerhalb der Stadtgrenze liegenden Erholungsgebieten vermehrte Aufmerksamkeit zu widmen.

3.3.2 Überörtliche Verbindungen

Zur besseren Einbindung der Stadt in das überörtliche Verkehrsnetz ist anzustreben:

Um die Beeinträchtigungen durch den Kraftfahrzeugverkehr innerhalb der Stadt zu vermindern, muß versucht werden, den Straßenverkehr aus der Region insgesamt zu verringern, ihn abzuleiten oder stärker auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern.

Die erforderlichen Maßnahmen fallen nur teilweise in die Planungshoheit der Stadt. Befriedigende Lösungen können deshalb nur durch partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den beteiligten Planungsträgern erreicht werden.

Zur Verminderung des Verkehrsaufkommens ist die Ausbildung von eigenständigen und funktionsfähigen Mittelzentren erforderlich.

Die Stadt kann nur dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet werden, daß regionale und großräumige Umgehungsstraßen ausgebaut werden.

Am Stadtrand sind an Stellen, die durch öffentliche Verkehrsmittel gut erschlossen sind, Park-and-Ride-Anlagen zu errichten, die das Umsteigen vom Kraftfahrzeug auf öffentliche Verkehrsmittel fördern und erleichtern. Hierzu gehört, daß diese Park-and-Ride-Plätze für den Individualverkehr gut erreichbar sind und eine entsprechende Leitbeschilderung vorhanden ist.

Es ist darauf hinzuwirken, daß der bei der Versorgung der Stadt auftretende Straßenschwerlastverkehr nicht bis ins Innere der Stadt geführt wird, sondern in geeigneten Einrichtungen auf kleinere und weniger störende Transportfahrzeuge umgeschlagen wird. Dieser Güterverkehr ist jedoch nach Möglichkeit über verstärkten Gleisanschlußverkehr der Deutschen Bundesbahn abzuwickeln.

Für Umschlag- und Betriebseinrichtungen, von denen erhebliche Umweltbelastungen ausgehen, sind Standorte zu suchen, die der Bevölkerung das geringste Maß an Belastungen bringen, zugleich jedoch den betrieblichen Anforderungen und den Benutzerbedürfnissen gerecht werden.

Der geplante Rangierbahnhof ist so zu situieren, daß er bei ausreichender Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnverkehrs ein Minimum an Belästigung für Bevölkerung und Umwelt hervorruft. Diese Bedingungen sind in Allach nicht erfüllt.

Nachdem die Entscheidung der Bayerischen Staatsregierung für die Errichtung des Flughafens München 11 gefallen ist, ist darauf hinzuwirken, daß der neue Flughafen vorrangig durch öffentlichen Verkehr erschlossen wird; den Erfordernissen des Straßenverkehrs ist im notwendigen Umfang Rechnung zu tragen. Der Flughafen München-Riem ist nach Eröffnung von München II aufzulassen und den stadtpolitisch notwendigen Nutzungen zuzuführen. Die erforderlichen planerischen Maßnahmen (Strukturuntersuchungen) zur Darstellung der optimalen Nutzung dieses Geländes sind umgehend einzuleiten.

4. Maßnahmen zur Verwirklichung der verkehrspolitischen Grundsätze

Die angestrebte Beeinflussung und Verbesserung der Verkehrs- und Lebensverhältnisse macht die Anwendung eines breiten Spektrums von Maßnahmen notwendig. Diese Maßnahmen betreffen die heutige Netzstruktur, den Betriebs- bzw. Verkehrsablauf und die Verkehrsmittel selbst. Sie beeinflussen die Verkehrsnachfrage insgesamt und ihre Aufteilung auf öffentliche und individuelle Verkehrsmittel.

Im Rahmen einer mehrjährigen und mehrstufigen Vorgehensweise wurden vom Stadtentwicklungsreferat zur Vorbereitung eines Verkehrsentwicklungsplanes vor allem zu dem wichtigen Fragenkomplex der Aufgabenteilung zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln eingehende Untersuchungen vorgenommen. In den noch im einzelnen zu besprechenden Abb. X-1 und X-3 ist das Ergebnis dieser Überlegungen sowie der öffentlichen Diskussion für das Netz der öffentlichen Hauptverbindungen und die Hauptverbindungen des Straßenverkehrs, wie sie bis 1985 angestrebt werden, ausgewiesen. Zusammen mit den Abb. X-2 und X-4, aus denen die hierzu erforderlichen Maßnahmen entnommen werden können, stellen sie den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) dar.

Die aufgrund der strukturellen Vorgaben und der Netzdaten ermittelte Aufgabenteilung zwischen den öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln geht davon aus, daß sehr nachdrücklich die gegebenen und nachfolgend beschriebenen Möglichkeiten der Einflußnahme auf die Verkehrsverhältnisse genutzt werden.

4.1 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse

Die hier aufgeführten Maßnahmen stellen keinen vollständigen Katalog aller Möglichkeiten dar. Der folgende Katalog beschränkt sich darauf, nur die wesentlichen Maßnahmen anzusprechen und dabei auch die Vielgestaltigkeit des zur Verfügung stehenden Instrumentariums deutlich zu machen.

Welche dieser Maßnahmen im Einzelfall anzuwenden sind, bleibt den jeweiligen Detailuntersuchungen vorbehalten.

4.1.1 Steigerung der Verkehrsqualität öffentlicher Verkehrsmittel

Die Leitlinien der kommunalen Verkehrspolitik sind durch das Bestreben bestimmt, die Verkehrsqualität generell zu verbessern. Die zu ergreifenden Maßnahmen müssen primär einer Verbesserung der Verhältnisse im öffentlichen Personennahverkehr dienen, weil auf diesem Gebiet noch ein erheblicher Nachholbedarf besteht.

Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließungsqualität sind:

Verdichten der Hauptverbindungen, um die Maschenweite des Netzes zu verringern und damit mehr Zugangsmöglichkeiten zu schaffen.

Ergänzung des Radialnetzes durch tangential Verbindungen ausreichender Kapazität und Attraktivität.

Ergänzungen der Zubringerlinien mit dem Ziel, allen Bürgern in zumutbarer Fußwegentfernung eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs anzubieten.⁶¹

Verknüpfung der Zubringerlinien mit den Hauptverbindungen in Bereichen relativ hoher Zentralität im Sinne des polyzentrischen Konzeptes mit dem Ziel, den Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrsmittels zu steigern.

Ergänzung und weiterer Ausbau der Park-and-Ride-Anlagen an den Haltepunkten der Hauptverbindungen im Stadtrandbereich.

Maßnahmen zur Verbesserung der Beförderungsqualität sind:

Beseitigung von Störungen des Tram- und Busbetriebes durch eigene - auch für Taxen und Notdienste benutzbare - Fahrspuren⁶², durch grüne Wellen⁶³ sowie durch verkehrsordnende und bauliche Maßnahmen mit dem Ziel einer Erhöhung der Reiseschwindigkeit bzw. Verkürzung der Reisezeit.

⁶¹Dabei sind als Richtwerte für Gebiete mit dichter Besiedelung 4 -- 5 Minuten, für Gebiete mit dünner Besiedelung 10 - 20 Minuten Fußweg anzustreben.

⁶²Die Einrichtung eigener Fahrspuren ist im Einzelfall unter Beachtung der einschlägigen straßenbau- und verkehrsrechtlichen Bestimmungen zu prüfen.

⁶³Die Beseitigung der Verzögerungen durch Lichtsignalanlagen führt ohne zusätzliche Kosten für Personal und ohne Vermehrung des Fahrzeugbestandes zu einer erheblichen Leistungssteigerung der öffentlichen Verkehrsmittel infolge Verkürzung der Reisezeiten bzw. der Wagenlaufzeiten. Grenzen der signaltechnischen Begünstigung von Tram und Bus sind allerdings im Hinblick auf den Duerverkehr (Fußgänger und Kfz-Verkehr) gegeben. Vgl. Fa. F. H. Kocks KG: Verkehrsuntersuchung Großraum München - Analyse des Verkehrs- und Betriebsablaufs der Münchner Straßenbahnlinien, München o.J. (1972). Auf der Grundlage dieser Untersuchung wurden von den Münchner Verkehrsbetrieben die Auswirkungen einer besseren Abstimmung der Lichtsignalanlagen auf den Straßenbahnbetrieb ermittelt. Das Ergebnis ist:

Von insgesamt 280 Straßenbahnzügen können 55 eingespart werden.

Die jährlichen Kosten für das fahrende Personal lassen sich um über 2 Mio. DM vermindern.

Bei weiterem Einsatz der freiwerdenden Straßenbahnzüge kann das Platzangebot im Berufsverkehr um 23,5 % erhöht werden.

Ergänzt man diese Berechnungen hinsichtlich möglicher Einnahmehöhen, so ergeben sich aus dem höheren Platzangebot zusätzliche Einnahmen in Höhe von schätzungsweise 17,5 Mio. DM (selbst ohne Berücksichtigung einer höheren Auslastung).

Erhöhung des Platzangebots durch Verkürzung des Wagenumschlags, den Einsatz zusätzlicher bzw. auf anderen Linien freigesetzter Fahrzeuge und die Entzerrung der Verkehrsspitzen durch gleitende Arbeitszeit, gestaffelte Schulanfangszeiten⁶⁴ oder Neuregelung der Einkaufszeiten.⁶⁵

Verbesserung der Sicherheit, Größe, Erreichbarkeit, Ausstattung und des Witterungsschutzes der Haltestellen.

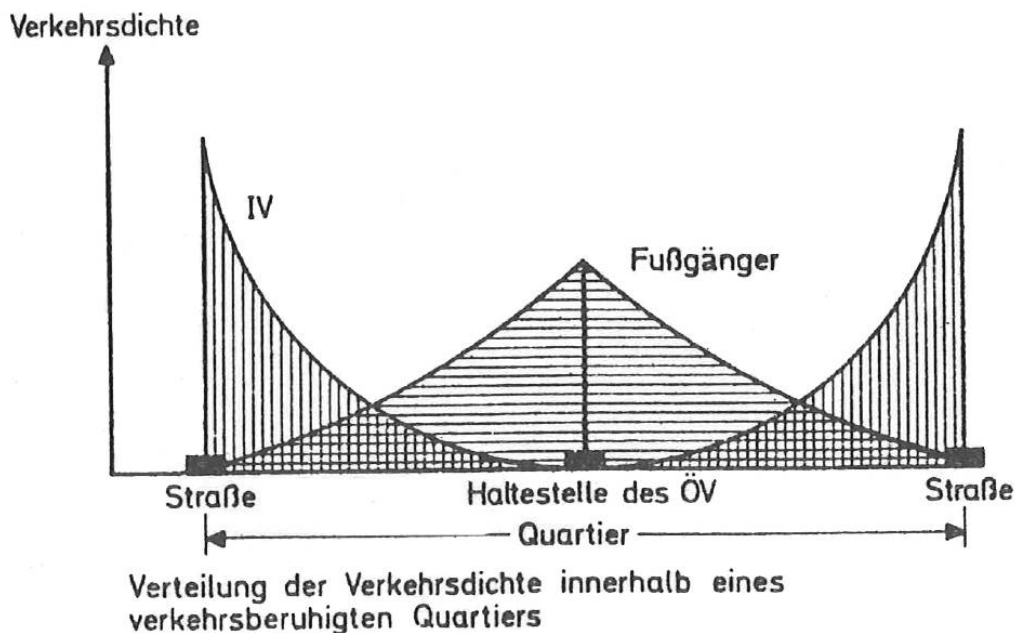
Ausbau eines Informationssystems, das Fahrzeuge und Haltestellen umfaßt, die sofortige Unterrichtung der Fahrgäste in allen Störungsfällen sicherstellt und ein hohes Maß an Flexibilität für die Fahrgäste und den Verkehrs-betrieb ermöglicht.

Vermeidung einer überproportionalen Anhebung der Fahrpreise im Vergleich zur allgemeinen Preisentwicklung,

4.1.2 Verbesserung der Umweltbedingungen durch Verkehrsberuhigung

Die der Netzkonzeption zugrunde liegende Vorstellung geht davon aus, daß die einzelnen Quartiere im Idealfall durch öffentliche Verkehrsmittel von innen und durch individuelle Verkehrsmittel von außen erschlossen werden.

Diagr. X – 5



Diese Form der Erschließung verringert die Gefahr von Überschneidungen und gegenseitigen Beeinträchtigungen der beiden Verkehrssysteme, begünstigt die Fußgänger und trägt zur Abschirmung der Quartiere vor Kfz-Lärm und -Abgasen bei.

Neben einer allgemeinen Verminderung des Kfz-Verkehrs durch eine verbesserte Aufgabenteilung zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Individualverkehr in der Stadt kommen für die Verkehrsberuhigung vor allem die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen in Frage.

64 Die versuchsweise Verlegung des Schulbeginns von 8.00 Uhr auf 8.15 Uhr an der Carl-Spitzweg-Realschule hatte positive Auswirkungen auf die Abwicklung des ÖPNV (s. Beschluß d. Schulausschusses vom 7. Mai 1975).

65 Änderung des Ladenschlußgesetzes s. Ziff. 4.3.

Wegen des unzureichenden Überwachungspotentials der Polizei ist dabei grundsätzlich technischen Lösungen der Vorrang vor organisatorischen Maßnahmen wie Verkehrsbeschränkungen oder -verboten einzuräumen.

Verbesserung des Verkehrsablaufes

Verbesserung des Verkehrsflusses auf verkehrsreichen Straßen durch verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen, Beseitigung von Störungen durch parkende und ladende Fahrzeuge sowie den Abbau von Verkehrsspitzen.

Verminderung des Verkehrs, der durch die Suche nach Parkplätzen ausgelöst wird, durch eindeutige Ausweisung von Parkmöglichkeiten, Einführung von Parkzeitbeschränkungen sowie ein geeignetes Informationssystem und gestaffelte Parkgebühren.

Regelungen für den ruhenden Verkehr

Einführung eines zeitlich beschränkten Parklizenzierungssystems, das in den dicht bebauten Gebieten ohne Garagen das Parken auf der Straße nur den Anwohnern gestattet.⁶⁶

Ablösung der Stellplatzverpflichtungen in der Innenstadt, ausgenommen bei Wohnbauten.

Einschränkung bestehender Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen in schutzwürdigen Stadtbereichen.

Erhöhung der Parkgebühren und Staffelung der Gebührensätze nach der zeitlichen Inanspruchnahme mit Ausnahmeregelungen für Anwohner.

Überwachung der Einhaltung von Beschränkungen des Parkens und Haltens im öffentlichen Verkehrsraum.

Anlage von Park-and-Ride-Plätzen im Stadtrandbereich, an Schnellbahnstationen sowie den Endpunkten von Straßenbahn- und Buslinien. Dabei sollte versucht werden, die Ablössungssummen für Stellplatzverpflichtungen in der Innenstadt gezielt zu verwenden.

Regelungen für den Wirtschaftsverkehr

Verbesserung der Lade- und Liefermöglichkeiten durch das Vorhalten entsprechender Stellflächen.

Anlage von Großparkplätzen für Lkw und Busse außerhalb der Innenstadt und sonstiger Kernbereiche.

Anlage von Autohöfen und Förderung eines Gütersammel- und Güterverteilungssystems mit Hilfe umweltfreundlicher Fahrzeuge.

Sicherung der Quartierserschließung

Deutliches bauliches und optisches Absetzen der Erschließungsstraßen von den Verbindungsstraßen durch Querschnittgestaltung, Ausstattung mit Grün, Beschilderung u.a..

Soweit erforderlich Beschränkung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit in Erschließungsstraßen zur Erhöhung der Sicherheit und Minderung der Lärmbeeinträchtigung.

66 Nach geltendem Recht noch nicht möglich (s. Ziff. 4.3).

Einführung von Einbahnregelungen, die das Durchqueren schützenswerter Quartiere erschweren und gleichzeitig die Sicherheit sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer erhöhen.

Beschränkung der Spurenzahl zugunsten von Geh- und Radwegen sowie Einrichtung von Spielstraßen,

Einrichtung von Fußgängerzonen durch bauliche Trennung der Verkehrsebenen, räumliche Abgrenzung mit Umleitung des Verkehrs oder zeitlicher Trennung.

Schaffung eines weitverzweigten Fuß- und Radwegenetzes.

Förderung des Fußgängerverkehrs durch bessere Nutzungsverteilung bzw. -durchmischung.

Umweltschutz

Unterstützung technischer Maßnahmen zur Verminderung der Lärm- und Abgasproduktion der Fahrzeuge des öffentlichen und des individuellen Verkehrs.

Schutz der Wohnbevölkerung an Verbindungsstraßen durch Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. den Umbau der Gebäude bzw. von Wohnungen und den Einbau von schalldämmenden Fenstern.

Finanzielle Unterstützung der Anlieger von verkehrsreichen Straßen bei der Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.

Beseitigung lärmintensiver Fahrbahnbeläge.

Gewichtsbeschränkungen zum Fernhalten des schweren Güterverkehrs nach räumlichen und zeitlichen Kriterien.

Verringerung der Belästigung durch notwendigen Wirtschaftsverkehr durch entsprechende Standortpolitik für Betriebe mit starkem Verkehrsaufkommen.

Ansiedlung geeigneter gewerblicher Nutzungen als Schutz für rückwärtige Wohnbereiche an Stellen, an denen infolge der heutigen Verkehrssituation und nach der in Zukunft zu erwartenden Verkehrsbelastung Wohnen nicht mehr zumutbar ist.

4.1.3 Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastruktur

Das Verkehrsnetz gehört zu den teuersten Infrastruktureinrichtungen einer Stadt. An die Voraussetzungen für den weiteren Ausbau und die Wirtschaftlichkeit sind deshalb insbesondere im Hinblick auf die zunehmende Verknappung der verfügbaren Investitionsmittel strenge Maßstäbe anzulegen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß schon durch eine höhere Ausnutzung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes eine größere Aufnahmefähigkeit und damit Einsparungen von Bau- und Betriebskosten erreicht werden können. Dieses Ziel kann durch die folgenden Maßnahmen gefördert werden:

Bessere zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

Die Verkehrswege werden, um Überlastungen zu vermeiden, nach dem Verkehr der jeweiligen Spitzenstunde dimensioniert. Auf diese Stunde konzentrieren sich in der Regel 10 % - 15 %, bei öffentlichen Verkehrsmitteln teilweise auch höhere Anteile aller Personenfahrten eines Tages.⁶⁷

67 Vgl. MVV Verkehrsforschung Heft 6: Querschnittszählung im Liniennetz des MVV - U-Bahn, 8-Bahn, Straßenbahn und Bus - Frühjahr 1974, München 1974, Anhang 1, Ziffer 1.28 - 1.32, Anhang 2, Ziffer 2.24 -- 2.33, Anhang 3 Ziffer 3,42 - 3.47.

Eine zeitliche Verschiebung der Verkehrsnachfrage um nur 15 Minuten vor dem Ansteigen bzw. nach dem Abklingen der heutigen Extremwerte genügt, um die Aufnahmefähigkeit während der so gestreckten Spitzenzeiten um 15 % - 20 % zu erhöhen⁶⁸, ohne daß Investitionen zum Ausbau der Verkehrswege bzw. der Beschaffung von Fahrzeugen erforderlich wären. Deshalb sollten in höherem Umfang als bisher die gleitende Arbeitszeit eingeführt bzw. die Gleitzeit ausgedehnt, die Schulanfangszeiten gestaffelt und die Einkaufszeiten neu geregelt werden.

Bessere räumliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

Wegen der heutigen Verteilung der Arbeitsplätze und zentraler Einrichtungen ist die Verkehrsnachfrage einseitig auf die Innenstadt orientiert. Die Verkehrsdichte im Stadtkern (Personenfahrten/km²) ist rd. zehnmal höher als in den Gebieten außerhalb des Mittleren Ringes.
69

Bei zunehmender Verlagerung der Wohnbevölkerung sowie gleichbleibender Verteilung der Arbeitsplätze und zentralen Einrichtungen steigt das Verkehrsvolumen (Personenkilometer) wegen der länger werdenden Fahrweiten (s. Tabelle X-1). Gleichzeitig nimmt die Verkehrsdichte in der Innenstadt zu. Deshalb hat eine bessere Zuordnung und Mischung der verschiedenen Funktionen Wohnen, Arbeiten usw. einen wesentlichen Einfluß auf die Verminderung der einseitigen und auf relativ kleinen Raum beschränkten starken Verkehrsnachfrage.

Diese Überlegung ist vor allem für die öffentlichen Verkehrsmittel von entscheidender Bedeutung, weil durch bessere Ausnutzung des Platzangebots die Betriebskosten je Beförderungsfall gesenkt werden können.

Die Ursache dafür ist darin zu sehen, daß trotz der räumlich unausgeglichenen Nachfrage das Platzangebot der einzelnen Züge aus betrieblichen Gründen über die ganze Linie konstant gehalten werden muß.

Die erforderliche Verteilung der städtischen Funktionen kann zwar nicht kurzfristig verwirklicht werden; sie ist aber anzustreben, weil sie eine grundsätzliche Verbesserung herbeiführen würde.

Besserer Betriebsablauf

Die Beseitigung von Störungen des Betriebsablaufs würde vor allem für die öffentlichen Oberflächenverkehrsmittel eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit zur Folge haben.⁷⁰

Die in Einzelfällen mögliche Verkürzung der Reisezeit (um bis zu 20 % bei Straßenbahnen) ergibt entweder Gelegenheit zu entsprechenden Einsparungen bei Personal und Fahrzeugbestand oder erlaubt die Erhöhung der Bedienungshäufigkeit und damit auch des Platzangebots bei gleichbleibenden Kosten.

Diese Verbesserung in der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel - größere Pünktlichkeit, kürzere Wartezeiten, höheres Platzangebot - dürfte dem öffentlichen Verkehrssystem einen erheblichen Zuwachs an Fahrgast-aufkommen bringen.

68 So könnte z.B. durch Verlegung der Schulanfangszeiten um 30 Minuten die heutige Spitzenbelastung zwischen 7 und 8 Uhr nach Angaben des MVV um wenigstens 20 % vermindert werden. Im übrigen siehe Fußnote 1 auf Seite X-28.

69 Landeshauptstadt München - Stadtentwicklungsreferat: Bausteine für ein verkehrspolitisches Konzept, München a.J. (1973), Karte 14.

70 Siehe hierzu die Angaben in der Fußnote 3 auf Seite X-27.

4.2 Verkehrsentwicklungsplan München (VEP)

4.2.1 Definition

Der Verkehrsentwicklungsplan ist die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele des Stadtentwicklungsplanes in Netzpläne und Maßnahmepläne für den öffentlichen und den individuellen Verkehr. In der hinsichtlich Linienführung und Funktionsbeschreibung konkreten Darstellung bildet er das Grundgerüst und die Basis für die weitere Konkretisierung der Verkehrswege im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes. Dabei ist es nicht Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes Festlegungen im Detail (z.B. Verkehrsregelung in bestimmten Straßen oder Dimensionierung von Straßenknoten) zu treffen.

Die Aussagen beschränkten sich auf einen Zustand, der etwa um 1985 erreicht sein könnte. Weitergehende Überlegungen für eine nach 1985 liegende Phase wurden wegen des geringen Verbindlichkeitsgrades nicht dargestellt. Soweit sie zum besseren Verständnis der vorliegenden Planung bedeutsam sind, werden sie angesprochen. Eine Vertiefung langfristiger Planungsabsichten muß jedoch weiteren Fortschreibungsphasen vorbehalten bleiben. Im Verkehrsentwicklungsplan werden die einzelnen Netzabschnitte nach der jeweiligen Funktion in hierarchischer Abstufung dargestellt.

Es wird unterschieden

beim öffentlichen Verkehr nach

Schnellbahnen (U-/S-Bahn)

tangentialen Hauptverbindungen des Oberflächenverkehrs (Tram, Bus) Hauptzubringerlinien (Tram, Bus)

wichtige Erschließungslinien (Tram, Bus)

beim Individualverkehr nach

Autobahnen bzw. Schnellverkehrsstraßen

überörtlichen Verbindungsstraßen

örtlichen Verbindungsstraßen wichtige Erschließungsstraßen.

4.12 Das Netz des öffentlichen Verkehrs (Abb. X-1, 2)

a) Am 22. März 1972 hat der Stadtrat das "Mittelfristige Programm für den U-Bahn-Bau" beschlossen. Das im Rahmen dieses Programms zum Ausbau vorgesehene Netz besitzt eine Streckenlänge von ca. 35 km und soll 1985 in vollem Umfang in Betrieb sein. Vorstellungen über zusätzliche Schnellbahnlinien innerhalb des Programmzeitraumes müssen angesichts der gegenwärtigen und künftig überschaubaren Finanzierungsmöglichkeiten als unrealistisch angesehen werden.

Wegen der gerade beim U-Bahnbau erforderlichen erheblichen Planungsvorlaufzeiten und der bei den bestehenden und im Bau befindlichen Strecken bereits erbrachten Vorleistungen für die ergänzenden Linien wäre eine Änderung des Netzes nur unter hohen Kosten und Zeitverlusten möglich. Nicht zuletzt ist das dem Mittelfristigen Programm zugrunde liegende U-Bahnnetz Gegenstand der Finanzierungsvereinbarungen mit Bund und Land.

Es wurde deshalb - auch hinsichtlich der U 5/9 - praktisch unverändert in den VEP übernommen. Bei der U 519 wird jedoch davon ausgegangen, daß ihr westlicher Endpunkt, wegen des Stadtteilzentrums Laim, der besseren Verknüpfung mit der tangentialen Hauptverbindung und zur Entlastung der S-Bahnstammstrecke an der Fürstenrieder Straße liegt.

Die sternförmige U-Bahn-Netzstruktur ist so geplant, daß nach dem Ausbau der vorn Stadtrat beschlossenen Linien im Rahmen des Mittelfristigen Programmes die tangentialen Hauptverbindungen ohne große Schwierigkeiten angeschlossen werden können.

Zur U 5/9 ist im einzelnen festzustellen, daß sie unzweifelhaft als weitere Radiale die Zentralität des Stadtkerns erhöht. Andererseits trägt sie jedoch zu einer wesentlich verbesserten Erschließung der berührten Innenstadtrandgebiete bei und schafft dadurch die Voraussetzungen für deren verkehrliche Beruhigung. Der Gefahr einer Schwächung der Entwicklung der Stadtteilzentren durch die LISA kann mit einer Steigerung der Attraktivität dieser Bereiche z.B. durch eine bessere Einbindung in das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel, die Ausweisung von Fußgängerbereichen und das Fernhalten von Durchgangsverkehr sowie mit weiteren flankierenden Maßnahmen begegnet werden.

Für die Erschließung von Stadtrandgebieten sind U-Bahn-Ringlinien nicht zu vertreten. Abgesehen vom Finanzierungsproblem ist hierzu festzustellen, daß auch in anderen großen Städten (z.B. Hamburg) solche Linien nicht wirtschaftlich betrieben bzw. sogar eingestellt werden, da der betriebliche Aufwand (Streckenlänge) in keinem Verhältnis zum Fahrgastaufkommen steht.

b) S-Bahn:

Die neueren Überlegungen zum weiteren Ausbau des S-Bahnnetzes gehen u.a. aufgrund der heute absehbaren Bevölkerungsentwicklung in Stadt und Umland sowie der geringeren Finanzierungsmöglichkeiten von folgendem aus:

S-Bahnmäßiger Ausbau der Wolfratshausener Strecke einschließlich günstiger Verknüpfung mit der S-Bahn-Stammstrecke.

Verbesserung des S-Bahnnetzes nach dem 2. Ausbauprogramm. Hierunter fallen vor allem

Bau gesonderter S-Bahngleise auf den Strecken Lochhausen - Olching - Maisach und Trudering - Haar - Grafing,

mehrgleisiger Ausbau der Strecken Freiam - Weißling und Giesing --Deisenhofen.

Der Bundesbahn-Südring sowie der Bundesbahn-Nordring sind als S-Bahn-strecken nicht notwendig.

Erhöhung des Platzangebotes durch dichtere Zugfolge und durch den Einsatz von Langzügen.

c) Tram/Bus:

Als Ergänzung des radialen Schnellbahnnetzes ist eine bevorzugte tangentiale Verbindung durch Oberflächenverkehrsmittel vorgesehen. Diese weitgehend von Störungen abzuschirmenden Hauptverbindungen sollen die im Schnellbahnnetz fehlende Verknüpfung der Stadtteilzentren untereinander herstellen. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit der Stadtteilzentren durch Zubringerlinien verbessert.

Insbesondere beim öffentlichen Oberflächenverkehr ist eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit anzustreben. In Abb. X-2 sind jene Linien, bei denen Verbesserungen möglich erscheinen, nach der Größenordnung der Verbesserung dargestellt.

4.2.3 Das Netz des individuellen Verkehrs (Abb. X-3, 4)

im Bereich des Straßenverkehrs werden zur Entlastung der Stadt und ihrer Bewohner folgende Maßnahmen als notwendig angesehen:

Vordringlicher Weiterbau des Autobahnringes im Norden und Westen bis zur Ammerseestraße (BAB Lindau, A 96) und Anbindung aller Straßen mit höherem überörtlichen Verkehrsaufkommen.

Keine weitere Einführung von Fernstraßen über den Autobahnring zum Mittleren Ring.

Bemühungen um Ergänzung des regionalen Straßennetzes vor allem im Südwesten der Stadt bis zur BAB Garmisch. Ebenso gilt es bis zur endgültigen Entscheidung über die notwendige Regionalverbindung im Süden der Stadt auf die Freihaltung geeigneter Trassen hinzuwirken.

Einbindung der regionalen Straßenverbindungen in das städtische Straßennetz nur soweit dessen Aufnahmefähigkeit nicht überschritten wird.

Im einzelnen ist zu wesentlichen Problembereichen folgendes auszuführen:

a) Autobahnring (A 99) West zwischen BAB Lindau (A 96) und BAB Stuttgart (A 8)

Die A 99 ist in diesem Abschnitt zur Entlastung der überwiegend dicht besiedelten Stadtteile Obermenzing, Pasing und Laim insbesondere von quartierfremdem Durchgangsverkehr erforderlich.

Die vom Planungsträger Bund vorgesehene Linienführung zwischen Aubing und Lochhausen ist jedoch abzulehnen, weil sie

gegenüber einer von der Landeshauptstadt München vorgeschlagenen Trasse westlich von Lochhausen eine stärkere Beeinträchtigung von Wohngebieten zur Folge hätte,

den Neubau der Landbeckstraße als Fortsetzung der Staatsstraße 2345 durch bisher ruhiges Siedlungsgebiet notwendig machen würde,

einen geschlossenen Erholungsraum zwischen Freihaar und Mooschwaige diagonal durchschneiden und Aubing vom Landschaftsschutzgebiet Aubinger Lohe trennen würde,

eine verkehrliche Beruhigung des geplanten Erholungsgebietes um die Böhmerweiher westlich der Aubinger Lohe im Hinblick auf die dort vorgesehene leistungsfähige Regionalverbindung im Zuge der Kreisstraße FFB 11 neu dennoch nicht sichergestellt würde.

Einer Linienführung der A 99 westlich von Lochhausen ist deshalb der Vorrang zu geben. Gleichzeitig bietet sich damit die Möglichkeit einer wirtschaftlicheren Ausnutzung der Verkehrsinfrastruktur durch Bündelung von Funktionen der geplanten Bundesstraße 2 West neu (Nordumgehung von Germering) und der geplanten Kreisstraße FFB 11 auf dem Autobahnring an.

In einer Reihe von Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Diskussion wurde anstelle der A 99 West eine tangentielle Ableitung des Autobahnnordringes von der BAB Stuttgart im Bereich der Stadtgrenze vorgeschlagen. Auf den Autobahnring West kann jedoch aus den geschilderten Gründen nicht verzichtet werden. Im Sinne der Anregung wird aber eine nord-westliche Umfahrung des Langwiener Sees - auch zum Schutz dieses Naherholungsgebietes – befürwortet.

Grundsätzlich ist aber festzustellen, daß die Landeshauptstadt München für Planung und Bau von Autobahnen nicht zuständig ist. Sie kann deshalb ihre Planungsvorstellungen nur im Rahmen der gesetzlichen Verfahren (Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) einbringen, ohne einen zwingenden Anspruch auf Berücksichtigung zu haben.

b) Dachauer-/Ludwigsfelder-/Triebstraße

Die verkehrliche Situation in Moosach ist dadurch gekennzeichnet, daß überwiegend Schwerverkehr auf dem Straßenzug Frankfurter Ring/Moosacher-/Triebstraße über die Bingen- und Pelkovenstraße durch den Ortskern von Moosach geleitet wird. Gleichzeitig weist die Dachauer Straße starken überörtlichen Verkehr auf.

Durch die Verlängerung der Triebstraße nach Westen in unmittelbarer Anlehnung an das Bundesbahngelände und den Ausbau der Dachauer Straße zwischen verlängerter Triebstraße und Autobahnring, können der Ortskern von Moosach und die angrenzenden Wohngebiete verkehrlich beruhigt werden. Gleichzeitig verliert damit die Dachauer Straße zwischen Landshuter Allee und verlängerter Triebstraße an Bedeutung. Unter diesem Aspekt ist auch die Notwendigkeit eines Ausbaues zwischen Pelkovenstraße und verlängerter Triebstraße anders zu beurteilen.

Das Ziel der verkehrlichen Beruhigung alter erhaltenswerter Ortskerne und generell von Wohngebieten verbietet auch eine Verlängerung der Ludwigsfelder Straße nach Westen mit Anschluß an den Autobahnring. Die Ludwigsfelder Straße ist über die Dachauer Straße an das örtliche und überörtliche Netz anzuschließen.

c) Einführung der Staatsstraße 2043 von Oberschleißheim in das Stadtgebiet

Für die Einführung der Staatsstraße 2043 bieten sich längerfristig zwischen Feldmoching und Hasenberg mehrere Möglichkeiten an, um den überörtlichen Verkehr sowohl vom Ortskern Feldmoching als auch von dem Wohn- und Erholungsgebiet am Lerchenauer See fernzuhalten. Die Vor- und Nachteile dieser Alternativen müssen im einzelnen noch untersucht werden.

Bei den derzeitigen Finanzierungsmöglichkeiten kann zunächst nur eine Verbindung im Zuge der Feldmochinger-/Lerchenauer-/Lassallestraße vor-gesehen werden, die als örtliche Verbindung ohnehin notwendig ist, weil sie den schienengleichen Bahnübergang Lerchenauer Straße ersetzt. Diese höhenfreie Bahnüberquerung muß aufgrund von Vereinbarungen mit der Deutschen Bundesbahn bis spätestens 1978 hergestellt werden; andernfalls müßten die wegen der Olympischen Spiele kurzfristig auf Bahngrund errichteten Brückenrampen und -widerlager wieder entfernt werden.

d) BAB München - Deggendorf (A 92)

Eine Verlängerung des Flughafenzubringers A 92 über den Autobahnring stadteinwärts ist vom Baulastträger Bund nicht mehr vorgesehen. Damit werden weitere Straßenbaumaßnahmen (T 5 Ost) im Bereich Oberföhring/ Bogenhausen entbehrlich.

Die ursprünglich unter der Annahme einer direkten Einführung des Verkehrs in die Stadt gewählte Trassierung muß angesichts der veränderten Situation nochmals überprüft werden. Im Interesse einer besseren Verteilung des stadtorientierten Verkehrs sollte bereits am Flughafen München 11 eine eindeutige Aufspaltung über die sogenannte Echinger Spange und eine Trasse östlich des Flughafens erwogen werden.

Eine solche Lösung käme sowohl den Belangen des Landschaftsschutzes im Bereich der Isarauen entgegen als auch insbesondere den Vorstellungen des Landkreises Erding über Strukturverbesserungen auf der Entwicklungsachse Erding - Markt Schwaben.

e) Tangente 5 Ost

Durch den Verzicht auf eine Hereinführung der A 92 in die Stadt besteht keine Notwendigkeit mehr für den Bau der Tangente 5 Ost. Unberührt da-von ist allerdings langfristig eine Verbesserung der Situation im Bereich der Weltenburger Straße (Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohngebieten) und der heutigen Unterführung der Truderinger Straße (beschränkte Durchfahrtshöhe) anzustreben.

Auch für den öffentlichen Verkehr besteht im Hinblick auf die Verkehrsnachfrage und das vorhandene Netz keine Veranlassung, einen Verkehrskorridor im Zuge der T 5 Ost aufrechtzuerhalten.

f) Tangente 6 Ost

Für die T 6 Ost besteht bis 1985 keine Notwendigkeit. Nach 1985 könnte sie bei verkehrsinintensiver Nutzung des freiwerdenden Flughafengeländes Riem im Abschnitt B 12 - Föhringer Ring zum Schutz der Wohngebiete im Münchner Nordosten erforderlich werden. Südlich der B 12 ist die Trasse der T 6 Ost bis zu einer endgültigen Klärung freizuhalten.

g) Isarparallele Ost/West

Leistungssteigernde Maßnahmen im Zuge der früher geplanten Isarparallelen sind nicht mehr vorgesehen.

Unberührt davon bleibt die Notwendigkeit einer Linie des öffentlichen Verkehrs im Zuge der Ismaninger-/Stein-/Franziskaner-/Reger-/Tegernseer Landstraße. Straßenverbreiterungen werden dadurch nicht ausgelöst.

h) Isarübergänge im Süden

Die Fortführung des Autobahnringes von der BAB Lindau (A 96) bis in den Süden der Stadt scheint nicht mehr notwendig zu sein, weil in absehbarer Zeit für den Fernverkehr von der BAB Stuttgart in Richtung Südosten der Autobahnring im Norden und Osten zur Verfügung steht und nur ca. 25 km südlich des bislang geplanten Autobahnringes-Süd eine Querverbindung zwischen den Autobahnen Ulm - Kempten, München - Garmisch und München - Salzburg vorgesehen ist.

Eine zusätzliche regionale Isarüberquerung südlich von München wird zur Entlastung des Münchner Südens für wünschenswert gehalten; sie liegt jedoch außerhalb der städtischen Zuständigkeit.

Ein neuer Isarübergang bei Hinterbrühl scheidet aus Umwelt- und Kosten-gründen aus. In Thalkirchen kann der verkehrssichere Ausbau des Isarübergangs nur so erfolgen, daß die

Straße wie bisher nach Kapazität und Charakteristik als örtliche Verbindung zwischen Harlaching und Thalkirchen bestehen bleibt.

i) Würmparallele

Die Planung einer Nord-Süd-Tangente durch Pasing wurde aufgegeben.

Unberührt davon bleibt die Notwendigkeit der Würmparallele südlich der BAB München - Lindau (A 96) einer untergeordneten Umgehung des Stadtteilzentrums Pasing langfristig (allerdings nicht im Zuge der früher geplanten Würmparallele bzw. nicht durch Überführung über oder Durchschneidung des Pasinger Stadtparks) baulicher Maßnahmen zwischen Verdistraße und Alter Allee zur Beseitigung verkehrlicher Engpässe in der Pippinger Straße und zur besseren Gestaltung des Würmgrünzuges.

k) Harras

Die verkehrliche Beruhigung des Harras wird über die Pocci-/Radlkofer-/ Baumgartner-/Hansastraße und über die Implersstraße angestrebt. Voraussetzung dafür ist eine Verbesserung des Anschlusses Implers-/Brudermühlstraße. Eine spätere Klärung hinsichtlich des Sendlinger-Berg-Durchstichs bleibt vorbehalten.

l) Altstadttring Süd/Ost

Der Altstadttring wird ohne Veränderung der Straßenbreite über Fraunhofer-/ Erhardt-/Zweibrückenstraße geführt. Die Realisierung erfolgt schrittweise im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der U 8/1 und U 5/9 unter gleichzeitiger Beobachtung der Entwicklung der Straßenverkehrsverhältnisse. Technische und betriebliche Details der Realisierung sind im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes vorrangig zu prüfen.

4.3 Initiativen gegenüber Planungsträgern und Gesetzgeber

Die Verwirklichung der verkehrspolitischen Grundsätze setzt zum Teil den Einsatz von Instrumenten voraus, für die die Landeshauptstadt München nicht zuständig ist; teilweise erfordert sie auch Instrumente, die erst vom Gesetzgeber geschaffen werden müssen.

Im Bereich der Verkehrsplanung ist für den öffentlichen Verkehr anzustreben, daß die mit Bund und Land bereits vereinbarten Ausbauprogramme finanziell abgesichert und termingemäß vollzogen sowie die mit dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund abgestimmten Ergänzungsmaßnahmen baldmöglichst realisiert werden können.

Für den Individualverkehr werden die städtischen Planungsvorstellungen, soweit sie sich auf nicht in die Zuständigkeit der Landeshauptstadt München fallende Maßnahmen beziehen, gegenüber dem jeweiligen Planungsträger nachdrücklich zu vertreten sein. Außerdem ist auch im Rahmen des Regionalen Planungsverbandes auf die Durchsetzung der hier dargelegten verkehrspolitischen Ziele hinzuwirken.

Soweit im Bereich des geltenden Rechtes Einzelbestimmungen dem generellen Ziel, die Lebensverhältnisse in der Stadt zu verbessern, entgegenstehen, sollte die Änderung dieser Bestimmungen angestrebt werden.

Hierunter fallen:

Verschärfung der Zulassungsbestimmungen für Kraftfahrzeuge im Hinblick auf einen gesteigerten Emissionsschutz,
Abkehr von der Hubraumsteuer bei gleichbleibendem Steueraufkommen,

Angleichung der steuerrechtlichen Absetzungsmöglichkeiten für Fahrten zur Arbeit, unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel,

Freigabe der heutigen Obergrenze für Parkgebühren, um eine Anpassung an die jeweilige örtliche Situation durch Höhe und Staffelung der Parkgebühren zu ermöglichen,

Ausweitung der nach der Straßenverkehrsordnung als zulässig angesehenen Maßnahmen im Interesse eines wirksamen Schutzes der Wohnbevölkerung,

generelle Einführung der Bedürfnisse des Umweltschutzes in das Straßenverkehrsrecht,

finanzieller Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der öffentlichen Verkehrsbetriebe zur Verbesserung ihrer Wirtschaftlichkeit,

Aufhebung der Zweckbindung der Zuschüsse aufgrund des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zugunsten einer stärkeren Förderung des Ausbaus öffentlicher Verkehrsmittel,

Sicherstellung des Vorrangs öffentlicher Verkehrsmittel bei der nachträglichen Einrichtung eigener Fahrspuren in vorhandenen Straßen,

Änderung des Ladenschlußgesetzes zum Abbau von Verkehrsspitzen, die durch Überlagerung von Berufs- und Einkaufsverkehr entstehen.

Außerdem erscheinen darüber hinaus folgende Maßnahmen vordringlich:

Beschleunigte Entwicklung umweltfreundlicher Antriebe,

Regelung der Kostenträgerschaft bei Maßnahmen zum Schutz der Anlieger vor Verkehrsemissionen in bereits bestehenden Straßen,

Einführung von Regelungen, die in bestimmten Bereichen nur den Anwohnern die Benutzung öffentlichen Straßenraumes zum Parken gestatten.

Grundsätzlich sollten die Forderungen nach einer Verbesserung rechtlicher Bestimmungen von dem Ziel bestimmt sein, die Kommunen in ihrem Bemühen um eine Verbesserung der Lebensqualität durch mehr Flexibilität im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften zur besseren Anpassung an die jeweiligen örtlichen Verhältnisse zu unterstützen.

5. Zusammenfassung

a) Die heutige Situation der Münchner Verkehrsprobleme ist geprägt durch

eine allgemeine Verengung des finanziellen Spielraums sowohl bei privaten wie bei öffentlichen Haushalten sowie eine nachhaltige Steigerung der Energiepreise,

das starke Bewußtwerden der von einer zunehmenden Umweltbelastung ausgehenden Gefahr für die Lebensverhältnisse in der Stadt und

die Abnahme der Bevölkerung sowohl auf Bundesebene als auch in München.

Dies scheinen Entwicklungstendenzen zu sein, die langfristig anhalten werden.

Der Wegzug eines erheblichen Teiles der Wohnbevölkerung überwiegend ins Umland ist als

Ausdruck einer negativen Beurteilung der Wohn- und Lebensverhältnisse in der Stadt zu betrachten. Zu diesen Verhältnissen tragen die unmittelbaren und die mittelbaren Auswirkungen des Verkehrs zu einem erheblichen Teil bei.

Dazu zählen:

ein räumlich unausgewogenes Verkehrsnetz,

eine hohe Umweltbelastung besonders dicht besiedelter Stadtteile durch Lärm und Abgase,

unterschiedliche Verkehrserschließung hinsichtlich der städtischen Teilräume (Innenstadt, Innenstadtrandgebiete, Außenbereiche), wie auch im Verhältnis des öffentlichen Verkehrs zum Individualverkehr,

das hiermit - über die Konzentration der Nachfrage - eng zusammenhängende Bodenpreis- und Mietgefüge in Stadt und Umland.

Faßt man diese Wirkungen im Hinblick auf die Stadtentwicklung zusammen, so besteht die Gefahr eines *circulus vitiosus*: Schlechte Verkehrsverhältnisse führen offensichtlich zu einer Verstärkung der unerwünschten Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen usw. sowohl innerhalb der Stadt als auch zwischen Stadt und Umland. Die Funktionstrennung bewirkt eine Erhöhung der Verkehrsprobleme und zunehmende Verschlechterung der Umweltbedingungen. Schlechte Umweltbedingungen (Lärm, Abgase etc.) führen zu einer weiteren Entmischung innerhalb der Stadt usw. Dieser Teufelskreis konnte in der Vergangenheit - zumindest teilweise - dort durchbrochen werden, wo es gelang, mit der Verlagerung von Verkehrsanteilen auf öffentliche Verkehrsmittel verbesserte Wohnqualitäten zu erreichen. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen, wenn es gelingt, die Qualität des Angebots der öffentlichen Verkehrsmittel hinsichtlich Bedienungshäufigkeit, Flächenerschließung, Fahrkomfort u.a. weiter zu erhöhen.

b) Die Verkehrspolitik gehört - zumal sie weitgehend in die Zuständigkeit der Stadt fällt - zu den wichtigsten stadtentwicklungspolitischen Instrumenten, weil einerseits die Verkehrsinfrastruktur die Verbindung zwischen den in Stadt und Umland verteilten Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen usw. bildet und andererseits die Verkehrserschließung eine wesentliche Voraussetzung für Standortentscheidungen ist.

c) Die aus heutiger Sicht langfristig zu verfolgenden verkehrspolitischen Ziele beziehen sich auf:

Die Sicherung der Voraussetzungen für allgemeine Freizügigkeit und Mobilität zur Verbesserung der Lebensverhältnisse in der Stadt;

eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr, die sich daran zu orientieren hat, daß

der öffentliche Verkehr vor allem dort zu fördern ist, wo der Individualverkehr den Wohnwert der Stadt nachhaltig zu verringern droht;
der Individualverkehr dort die notwendigen Voraussetzungen bestmöglichen Verkehrsflusses erhält, wo ausreichende öffentliche Verkehrsverbindungen mit einem vertretbaren wirtschaftlichen Aufwand nicht herzustellen sind;

die Verknüpfung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr dort zu erfolgen hat, wo der öffentliche Verkehr unter Berücksichtigung aller Nebenbedingungen die Transportfunktion günstiger übernehmen kann (Park-and-Ride-System);

die größtmögliche Minderung der von den Verkehrsmitteln ausgehenden Beeinträchtigung der Anlieger und Benutzer;

den effizientesten Einsatz von Haushaltsmitteln für Verkehrsinvestitionen und Folgekosten.

Unter Berücksichtigung dieser Ziele und der zu erwartenden finanziellen Unterstützung durch den Freistaat Bayern und den Bund kann bis etwa 1985 ein Verhältnis vom öffentlichen Verkehr zum Individualverkehr von etwa 60 % zu 40 % erreicht werden.

d) Die aufgrund der verkehrspolitischen Grundsätze langfristig verfolgte Konzeption für das öffentliche und individuelle Verkehrsnetz geht davon aus, daß innerhalb der Stadt

die Hauptverbindungen des öffentlichen Verkehrs den Stadtkern und die einzelnen Stadtteilzentren untereinander verbinden und die einzelnen Quartiere zu ihren Schwerpunkten hin durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden (Abb. X-1, 2),

der Individualverkehr auf den erforderlichen Hauptverbindungen gebündelt wird, um Wohnquartiere, Stadtteilzentren und Erholungsgebiete zu beruhigen (Abb. X-3, 4),

durch ein System von Fußgängerzonen, Fuß- und Radwegverbindungen sowohl innerhalb der einzelnen Quartiere als auch zwischen den verschiedenen Stadtteilen ein Netz von vom Kfz- bzw. öffentlichen Verkehr unabhängigen Verbindungen hergestellt wird.

Diese Konzeption geht weiterhin davon aus, daß

der durchgehende Fern- und Regionalverkehr soweit wie möglich durch Umgehungsstraßen von der Stadt ferngehalten wird,

das überörtliche Verkehrsaufkommen generell durch die Ausbildung von eigenständigen und funktionsfähigen Mittelzentren vermindert wird,

auch der überörtliche Verkehr zur Stadt soweit wie möglich von öffentlichen Verkehrsmitteln übernommen wird und

regional bedeutsame Verkehrseinrichtungen (Flughafen, Rangierbahnhof) dort vorgesehen und betrieben werden, wo sie die Bevölkerung am wenigsten beeinträchtigen.

e) Diese langfristig zu verfolgende Konzeption ist - wie dargelegt wurde - bereits vom Stadtrat durch eine Reihe von Einzelentscheidungen vorbereitet worden. Sie stimmt allerdings z.T. mit dem vorhandenen Verkehrswegenetz nicht überein, das durch Baumaßnahmen nicht grundsätzlich geändert, sondern höchstens ergänzt bzw. angepaßt werden kann. Schwerpunkte der nächsten 10 - 12 Jahre sind deshalb:

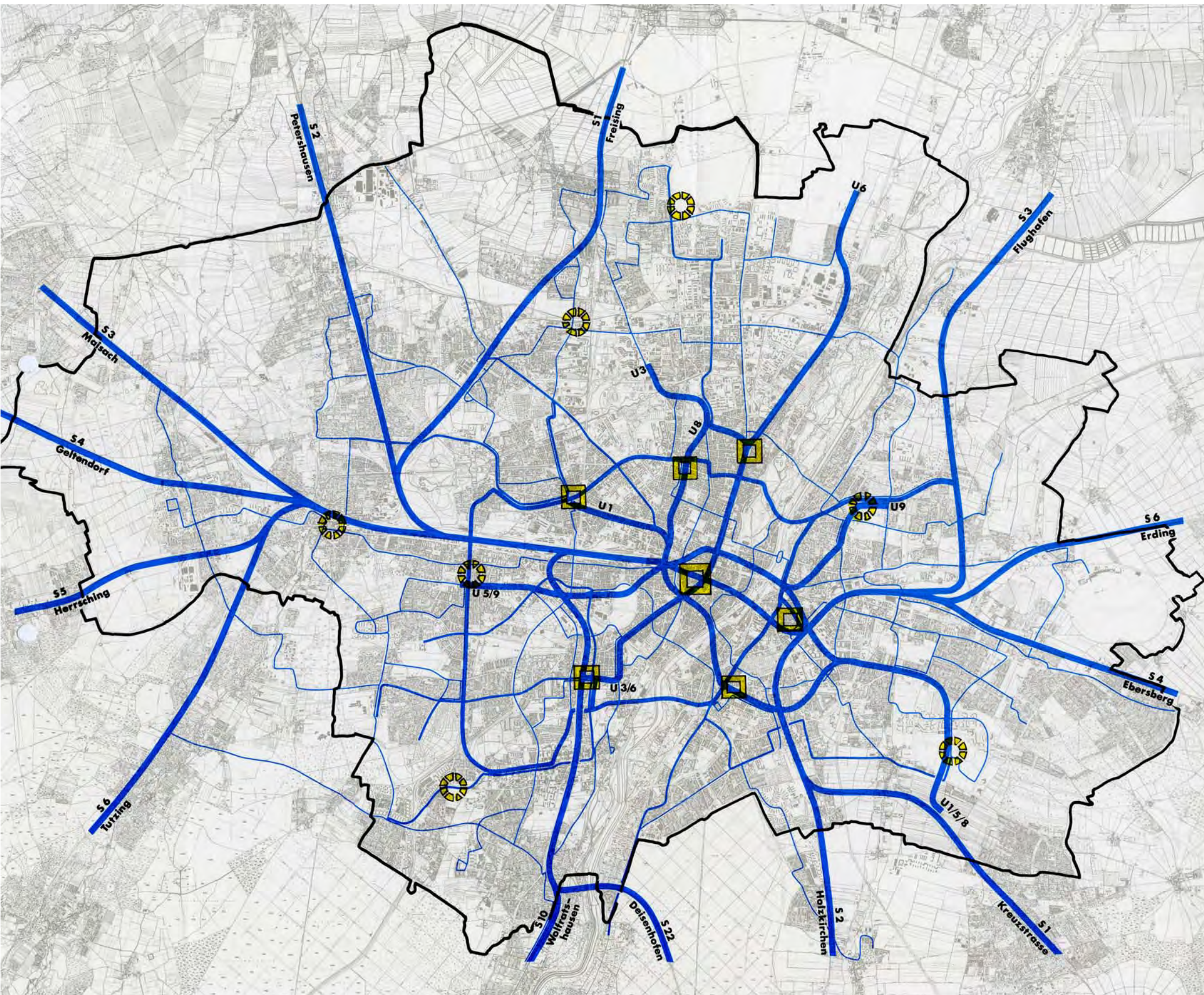
Die Fortsetzung des U-Bahnbaues, um das Entstehen einer "System-Ruine" zu vermeiden und





die Benutzung des öffentlichen Verkehrsraumes so zu ordnen, daß die langfristige Verwirklichung der verkehrspolitischen Ziele gesichert ist.

Hierzu steht ein breites Spektrum von möglichen Einzelmaßnahmen zur Verfügung, über deren Anwendung nach jeweiligen Detailuntersuchungen zu entscheiden sein wird. Die Einzelmaßnahmen haben sich dabei grundsätzlich an dem im Verkehrsentwicklungsplan festgelegten Netz der Hauptverbindungen des öffentlichen und des individuellen Verkehrs zu orientieren.

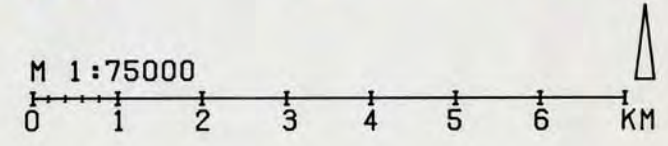
STADTENTWICKLUNGSPLAN VERKEHR (VEP)

HAUPTVERBINDUNGEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS PLANUNGSZIEL 1985



-  SCHNELLBAHNEN (U-/S-BAHN)
-  TANGENTIALE HAUPTVERBINDUNGEN (TRAM/BUS)
-  HAUPTZUBRINGERLINIEN (TRAM/BUS)
-  WICHTIGE ERSCHLIESSUNGSLINIEN (TRAM/BUS)

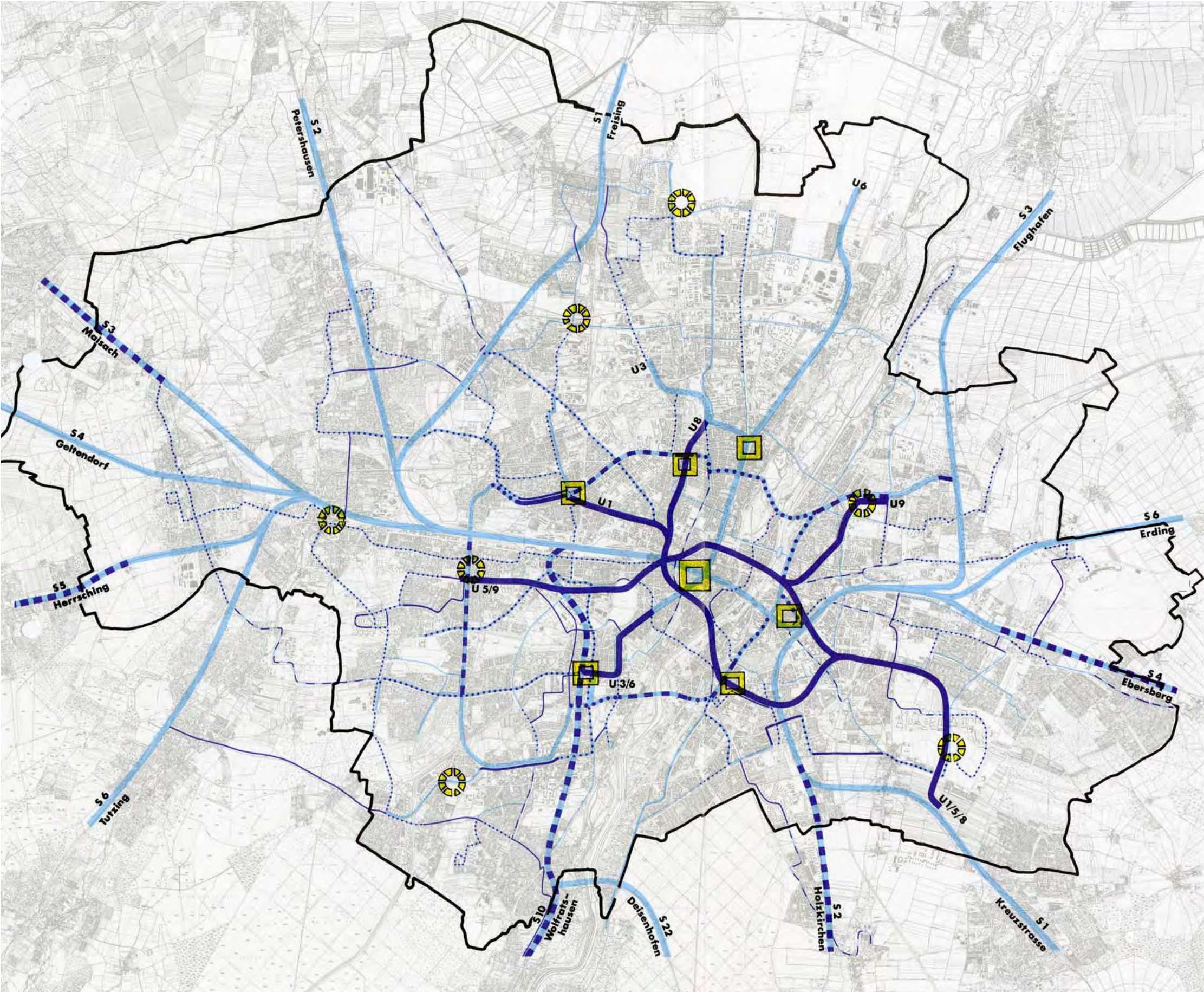
- ZENTRENSTÄNDE
-  STADTKERN
 -  INNENSTADT-RANDGEBIETE
 -  AUSSENBEREICH



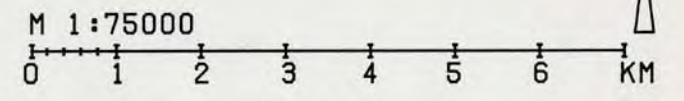
LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 1975
REFERAT FÜR STADTFORSCHUNG UND STADTENTWICKLUNG

STADTENTWICKLUNGSPLAN VERKEHR (VEP)

MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS BIS 1985

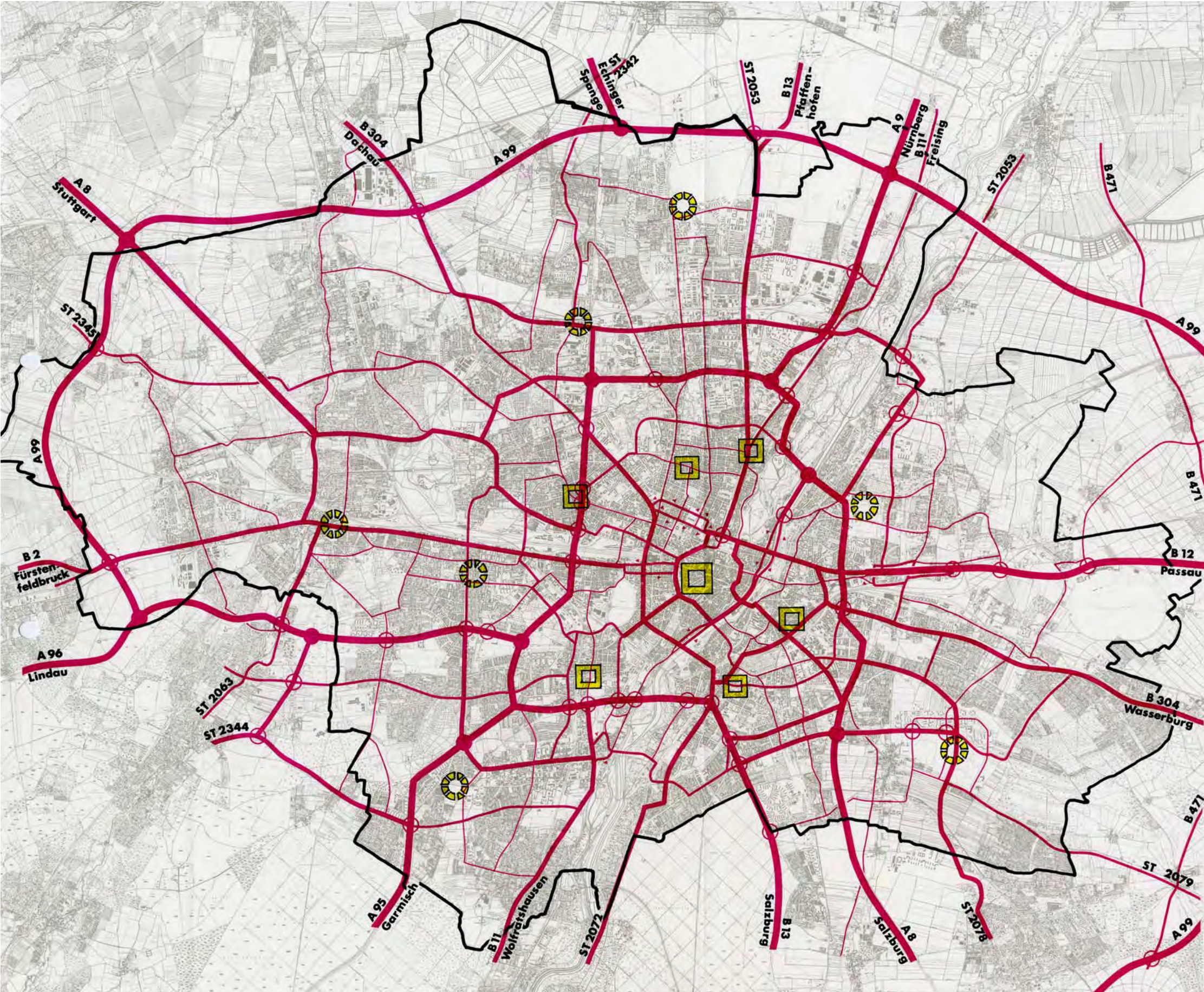


- SCHNELLBAHNEN (U-/S-BAHN)**
- BESTAND (solid blue line)
 - AUSBAU (dashed blue line)
 - NEUBAU (solid black line)
- TANGENTIALE HAUPTVERBINDUNGEN (TRAM/BUS)**
- BESTAND (solid blue line)
 - NEUE LINIE (solid black line)
 - BESCHLEUNIGUNG UM CA. 5 KM/H (dotted blue line)
 - BESCHLEUNIGUNG UM CA. 10 KM/H (dashed black line)
- HAUPTZUBRINGERLINIEN (TRAM/BUS)**
- BESTAND (solid blue line)
 - NEUE LINIE (solid black line)
 - BESCHLEUNIGUNG UM CA. 5 KM/H (dotted blue line)
 - BESCHLEUNIGUNG UM CA. 10 KM/H (dashed black line)
- WICHTIGE ERSCHLIESSUNGSLINIEN (TRAM/BUS)**
- BESTAND (solid blue line)
 - NEUE LINIE (solid black line)
 - BESCHLEUNIGUNG UM CA. 5 KM/H (dotted blue line)
 - BESCHLEUNIGUNG UM CA. 10 KM/H (dashed black line)
- ZENTRENSTÄNDE**
- STADTKERN (yellow square)
 - INNENSTADT-RANDGEBIETE (yellow square with border)
 - AUSSEN-BEREICH (yellow circle with border)



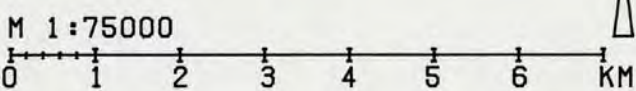
STADTENTWICKLUNGSPLAN VERKEHR (VEP)

HAUPTVERBINDUNGEN DES STRASSENVERKEHRS PLANUNGSZIEL 1985



- AUTOBAHNEN UND SCHNELLVERKEHRSSTRASSEN
- ÜBERÖRTLICHE VERBINDUNGSSTRASSEN
- ÖRTLICHE VERBINDUNGSSTRASSEN
- WICHTIGE ERSCHLIESSUNGSSTRASSEN
- ÜBER- ODER UNTERFÜHRUNG OHNE ANSCHLUSS
- HÖHENGLEICHE KREUZUNG
- HÖHENFREIER ANSCHLUSS IM ZUGE DER ÜBERGEORDNETEN STRASSE
- HÖHENFREIER ANSCHLUSS FÜR ALLE FAHRBEZIEHUNGEN
- EINBAHNSTRASSE

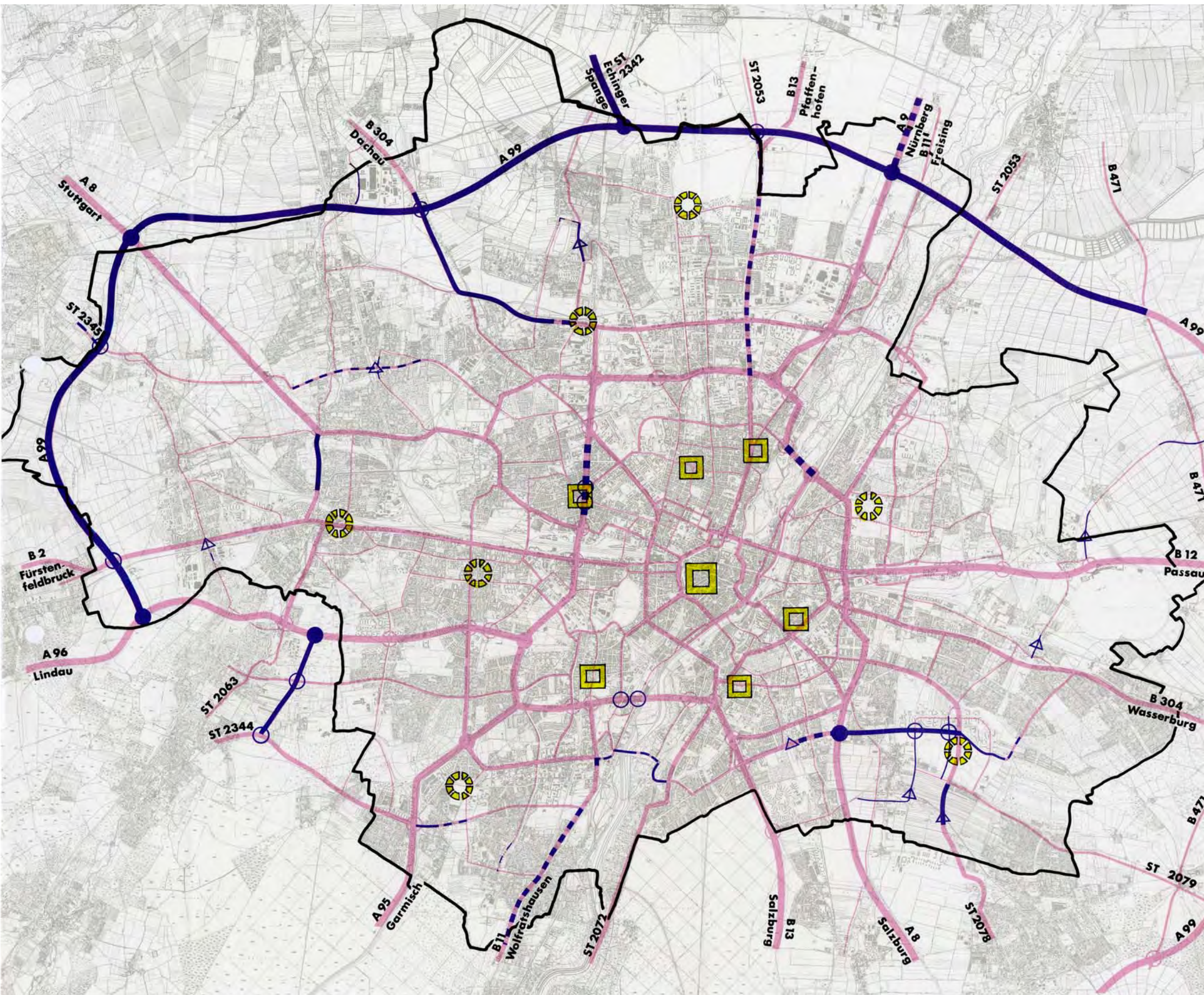
- ZENTRENSTÄNDE
- STADTKERN
 - INNENSTADT-RANDGEBIETE
 - AUSSENBEREICH



LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 1975
REFERAT FÜR STADTFORSCHUNG UND STADTENTWICKLUNG

STADTENTWICKLUNGSPLAN VERKEHR (VEP)

MASSNAHMEN IM STRASSENNETZ BIS 1985



- AUTOBAHNEN UND SCHNELLVERKEHRSSTRASSEN**
 - BESTAND AUSBAU NEUBAU
- ÜBERÖRTLICHE VERBINDUNGSSTRASSEN**
 - BESTAND AUSBAU NEUBAU
- ÖRTLICHE VERBINDUNGSSTRASSEN**
 - BESTAND AUSBAU NEUBAU
- NICHTIGE ERSCHLIESSUNGSSTRASSEN**
 - BESTAND AUSBAU NEUBAU
- ÜBER-, ODER UNTERFÜHRUNG OHNE ANSCHLUSS**
 - BESTAND NEUBAU
- HÖHENGLEICHE KREUZUNG**
 - BESTAND NEUBAU
- HÖHENFREIER ANSCHLUSS IM ZUGE DER ÜBERGEORDNETEN STRASSE**
 - BESTAND ○ NEUBAU
- HÖHENFREIER ANSCHLUSS FÜR ALLE FAHRBEZIEHUNGEN**
 - BESTAND ● NEUBAU
- BESEITIGUNG EINES SCHIENENGLEICHEN BAHNÜBERGANGES**
 - △ BESTAND △ NEUBAU
- ZENTRENSTANDORTE**
 - STADTKERN INNENSTADT-RANGEBIETE AUSSEN-BEREICH

M 1:75000
 0 1 2 3 4 5 6 KM

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 1975
 REFERAT FÜR STADTFORSCHUNG UND STADTENTWICKLUNG