

Landeshauptstadt München
Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

15.05.2022

Stellungnahme des VCD zur Mobilitätsstrategie 2035

Ist die Mobilitätsstrategie 2035 der große Wurf, der die Stadt mit Sicherheit bis 2035 klimaneutral werden lässt?

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Reiter,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten gerne die Gelegenheit nutzen, aus unserer Sicht den Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035 zu kommentieren.

Eine Mobilitätswende ist für die Stadt München dringend und unabdingbar. Wir sehen die Notwendigkeit vor allem zum Schutz des Klimas, aber auch zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürger*innen. Deshalb begrüßen wir, dass der Stadtrat beschlossen hat, eine Mobilitätsstrategie aufzustellen. Leider überzeugt der vorliegende Entwurf der Strategie noch nicht und muss unserer Meinung nach an entscheidenden Stellen verbessert werden. Wir bitten Sie, unsere Argumente zu prüfen und nach Möglichkeit in den nächsten Entwurf einfließen zu lassen.

Es muss das Ziel der Mobilitätsstrategie 2035 sein, über die bisherigen Planungen hinaus einen gewichtigen Schritt in die Zukunft zu machen. Nur wenn weiterführende Pläne und Maßnahmen beherzt angegangen werden, besteht eine Chance, die Klimaneutralität im anvisierten Zeitrahmen zu erreichen. Wir können leider diese Beherztheit in der Strategie nicht erkennen; sie erscheint uns vielmehr eher als Fortschreibung denn als Umbruch. In diesem Zusammenhang ist es einfach zu wenig, in Kapitel 1 nur die weitere Unterstützung der jetzt laufenden Umsetzung der Verkehrswende als Ziel zu benennen. Es ist auch nicht angebracht, die bisherigen Hauptziele wie Erreichbarkeit (Reisezeit) mit absolutem Vorrang zu nennen, ohne eine möglicherweise notwendige Abwägung gegen andere Ziele wie Klimaschutz überhaupt in Erwägung zu ziehen. Ist die Mobilitätsstrategie 2035 der große Wurf, der die Stadt mit Sicherheit bis 2035 klimaneutral werden lässt?

Die Strukturierung der Mobilitätsstrategie 2035 in die Hauptstrategie und 19 Teilstrategien ist sicher sinnvoll. Jedoch ist zu befürchten, dass bis zum Vorliegen der wesentlichen Teilstrategien zu viel Zeit verstreicht, da ein Vorschlag zur Reihenfolge (Priorisierung?) erst im endgültigen Beschluss zur Hauptstrategie erfolgen soll. Offensichtlich liegt Stand heute nur die Teilstrategie *Shared Mobility und Mobility as a Service* vor; zu einigen anderen Teilstrategien sind Vorarbeiten gemacht.

Es wäre gut, wenn die Beteiligung von Stakeholdern und Bürger*innen nicht nur in Kapitel 7 der Hauptstrategie recht allgemein genannt wird, sondern ganz ausdrücklich auch Bestandteil des Erarbeitens der Teilstrategien wird. Wir vom VCD würden gerne Teilstrategien im Cluster Umweltverbund, aber auch andere Teilstrategien, mit konkreten Vorschlägen an Maßnahmen und Kennwerten unterstützen.

Es ist wohl sinnvoll, schon in der Hauptstrategie mit der Beschreibung der Teilstrategien konkreter zu werden. Um nur ein paar Beispiele zu nennen: Kapitel 4.3 beschreibt die Teilstrategie für den Fußverkehr. Die Quintessenz des Textes dort redet aber nur davon, dass als Novum nun eine Strategie für Fußverkehr entstehen soll, ohne die Inhalte auch nur grob zu umreißen. In Kapitel 4.6 zum MIV wird eine Verringerung des MIV nicht einmal erwähnt. **Es ist dringend erforderlich, dass die Strategie ganz konkret den MIV reduziert!** Kapitel 4.13 sieht das Einhalten des Luftreinhalteplan bereits als ausreichendes Ziel. Ist dies eine ausreichende Vorsorge für die Bevölkerung, wenn gerade mal die gerichtlich erreichten Auflagen umgesetzt werden? Wo sind die Visionen für eine bessere Zukunft? Interessant ist, dass in Kapitel 4.14 eine Reduzierung des Pendlerverkehrs erwähnt wird, dass aber die Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs kein adäquates Gewicht in der Strategie erhält. Da das Ziel genannt wird, den ÖV auf 30 % des Modal Splits bis 2030 anzuheben, schlagen wir vor: Neben dem Modal Split als Anteil an Wegen wird eine Kenngröße entwickelt, welche die Wegstrecken in Kilometern statt der Zahl der Wege bewertet.

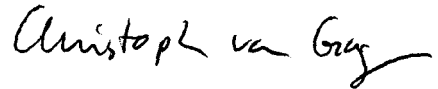
In den meisten Bereichen werden Vorschläge gemacht, die sinnvoll erscheinen. In zwei wesentlichen Aspekten sehen wir jedoch Defizite.

Erstens wird in Kapitel 6 davon gesprochen, alle drei Jahre Parameter zu prüfen und auf den Tisch zu legen. Es wird aber nichts darüber gesagt, in welcher Weise reagiert werden soll, wenn die Parameter noch unzureichend ausfallen. Konkret muss ein Verfahren etabliert werden, in welchem eine Nachsteuerung rechtzeitig, erfolgreich und koordiniert ausgeübt wird. Unabhängig davon erscheint ein Zeitraum von drei Jahren zwischen den Parameterprüfungen recht lang, da der gesamte Zeitraum bis 2035 weniger als 15 Jahre dauert. Weiterhin führt die Formulierung im Kapitel 8 zur Frage, ob eine Fortschreibung denn sinnvoll ist auch in Fällen, wenn sich ein teilweiser Misserfolg zeigt.

Zweitens werden häufig die eingebundenen Referate und Stellen genannt. Es fehlt aber aus unserer Sicht eine Aussage, dass die Stadt bemüht ist, die Mobilitätswende auch durch den Einsatz von provisorischen Versuchen zu beschleunigen, ohne den kompletten Weg durch die Referate anzugehen. Es gibt hierzu so gute Beispiele aus anderen europäischen Großstädten, die mit großem Erfolg den Umbau des Verkehrs mit Provisorien begonnen haben. Kann die Stadt hier nicht mit Mut voran gehen, ausprobieren, was machbar ist, und beibehalten, was sich bewährt? Manchmal wurde dies ja auch in München schon erfolgreich versucht. In Kapitel 4.19 wird nur kurz gestreift, dass neue Lösungsansätze betrachtet werden sollen. Unserer Meinung nach ist der Punkt so relevant, dass er in der Mobilitätsstrategie aufgegriffen werden muss, und nicht nur in einer Teilstrategie.

Es ist sehr bedauerlich, in Kapitel 9 zu lesen, dass generell keine zusätzlichen Stellen von der Stadtkämmerei genehmigt werden. Ist dies auch die Haltung der Stadtspitze? Es ist zu befürchten, dass die Bedeutung der Mobilitätsstrategie dadurch sehr stark verringert wird, und dass sich die nötigen Ziele nicht erreichen lassen.

Mit freundlichen Grüßen



Christoph von Gagern
1. Vorsitzender