



Der Vorstand

Michael Haberland

☎: +49 89 780 785 14

Mobil: +49 177 785 46 99

Email: Verein@mobil.org

An alle Medien in München

München, 08. Mai 2007

Klima & Verkehr – das kann München tun!

Wie wir Münchner einen nachhaltigen Beitrag für unsere Umwelt leisten können – und das einmal ohne Verbote

Sehr geehrte Damen und Herren,

Unsere Bundeskanzlerin setzt voll auf Klimaschutz. Mit Deutschland als EU-Vorsitz will die deutsche Regierung klare Akzente in Richtung Zukunft und nächste Generationen setzen. Doch nicht nur internationale Aktivitäten sind gefragt, auch Städte und Kommunen können und müssen etwas tun. Wichtig dabei ist es, nachhaltig zu arbeiten. Schnelle Verbote sind meist nur Aktionismus und von wenig nachhaltigem Erfolg. Innenstädte zu sperren, bringt weder dem Klimaschutz noch den Menschen etwas. Daher will Mobil in München einige Vorschläge machen, wie man langfristig CO₂ reduzieren kann, ohne Verbote aber großer Wirkung.

München & sein Verkehr:

In der Stadt München werden rund **25 Millionen Fahrzeugkilometer am Tag** gefahren – bei rund 750.000 Fahrzeugzulassungen in München. Darin enthalten sind sowohl Binnenverkehr mit rund 1,2 Millionen Fahrten am Tag, als auch der Ziel- und Quellverkehr (Pendler) mit rund 500.000 Fahrten am Tag. Ein normaler PKW (8 l Benzin /100 km) stößt auf einen Kilometer rund 200 g CO₂ aus. Das produziert bei 200 g pro Personenkilometer, insgesamt also rund **5.000 Tonnen Kohlendioxid pro Tag** - nur für München. Multipliziert mit 365 Tagen wären das knapp **2 Millionen (2.000.000) Tonnen Kohlendioxid pro Jahr in München**. Eigentlich wäre es 1,8 Mio. Tonnen, allerdings wurde die Zahl leicht aufgerundet, weil bei Stau sowie „Stop & Go“ wesentlich mehr Kohlendioxid entsteht als bei fließendem Verkehr.

Die Vorschläge von Mobil in München, wie man Fahrten und damit auch Emissionen reduzieren kann:

Hier gibt es **2 Ansätze** für München: Erstens den **KFZ-Verkehrs zu verflüssigen** und zweitens den **Automobilverkehr durch den ÖPNV -Verkehr zu ersetzen** und zwar mittels eines erweiterten und attraktiveren Angebots. Denn Fakt ist: Stockender oder stehender Verkehr produziert bis zu 5 mal soviel Schadstoffe und CO₂ wie fließender Verkehr. Da helfen auch schadstoffarme Autos nicht. Es sind nicht nur

unendlich viel Zeit und Geld, die im Stau oder stockenden Verkehr verschleudert werden, es ist auch das viele CO₂, das dabei hinausgeschleudert wird. Konkret fordert Mobil in München e.V. daher:

1. Grüne Welle: Hier wird schon seit mehreren Jahrzehnten darüber diskutiert, geschehen ist seither in München nichts, obwohl es eindeutige Beweise sowohl für den Nutzen als auch für die Umsetzung gibt. Verbesserungsversuche wie das „Grüne Welle“-Programm sind aus nicht nachvollziehbaren Gründen abgebrochen worden. Das „Mobinet“-Programm kommt hier über das Versuchsstadium auch nicht hinaus. Die besonders sparsame Möglichkeit, Ampeln nachts abzuschalten, wird in München im Gegensatz zu anderen Städten so gut wie nicht genutzt. Angeblich weil man nachts zuviel Strom hat – eine sehr paradoxe Argumentation. Lediglich in einigen wenigen Straßen (Einbahnstraßen) gibt es die Grüne Welle und dort sieht man, wie gut diese funktioniert. Beispiel: Die Gabelsbergerstraße stadteinwärts und parallel dazu in der Theresienstraße stadtauswärts. Die Umsetzung bedarf einiges an technischem Aufwand, diese Technik ist jedoch längst entwickelt und steht gleichzeitig in einem idealen Kosten-Nutzen-Verhältnis. Mobil in München fordert die verkehrstrombedingte Umsetzung der Grünen Welle. Morgens Grüne Welle in die Stadt und nachmittags und abends Grüne Welle aus der Stadt. Wenn dadurch nur 1 Million Fahrzeugkilometer am Tag flüssiger werden und wir diesen Schadstoffausstoß mit einem Faktor 1 statt 1,5 (Stop and Go Faktor) multiplizieren, ersparen wir München dadurch **36.500 Tonnen im Jahr CO₂**.

2. Zügigen Ausbau der Mittleren Rings: Am Petuelring läuft der Verkehr unterirdisch. Lange hat es gedauert und lange hat die Stadt gebraucht, die Vorteile einer Untertunnelung zu erkennen. Während der stetig steigende Verkehr unterirdisch fließt, entstand oberirdisch ein Park mit viel Erholungsraum und Grün – zur Freude von Anwohner und Verkehrsteilnehmer. Am Tunnel Ost in der Richard-Strauß-Straße wird derzeit gearbeitet, ein Teilstück ist bereits fertig. Der Südtunnel am Luise-Kiesselbach-Platz könnte aber schon längst im Bau sein – wenn das politisch gewollt wäre. Ansonsten wird dieser erst 2015 fertig. Mobil in München meint: Mit Tunnel stünden 100.000 Autos (ca. die Hälfte von täglich 200.000), die hier zu Stoßzeiten und bei „Stop & Go“ unterwegs sind auf ca. 5 km nicht im Stau und würden daher wieder um den Faktor 0,5 weniger CO₂ produzieren. Das wären gerundet **18.000 Tonnen CO₂ pro Jahr weniger**.

3. Den Autobahnring: Jede große Millionenstadt in Europa hat ihn, nur München nicht. Zumindest ist er nicht geschlossen, denn es fehlt das Viertel zwischen Süden und Westen. Und wenn es nach dem Willen der Stadt geht, kommt dieses Teilstück auch nie. Hier fehlt der politische Mut ein wirklich großes Projekt umsetzen zu wollen. Die Planungen hierzu gibt es seit dem Krieg, umgesetzt wurde es nie, obwohl man dadurch nachweislich massiven Schwerlastverkehr in die Stadt lockt. Alle Brummifahrer z.B. die aus Salzburg kommend nach Garmisch, Lindau oder Stuttgart wollen oder umgekehrt. Hinzu kommt, dass ein LKW die Luft auch noch viel mehr als ein PKW belastet. Daher prognostizieren wir hier 50.000 Fahrzeuge auf 10 Kilometer (wieder um den Faktor 0,5 weniger obwohl der Wert hier wahrscheinlich viel höher liegt). Das wären gerundet **18.000 Tonnen CO₂ pro Jahr weniger**.

4. Reduzierung des Parksuchverkehrs: In München werden allein in Schwabing am Tag 80.000 km gefahren, nur um einen Parkplatz zu finden. Dies ergab eine Studie im Auftrag der BMW-Verkehrsforschung, die zwar fast 10 Jahre alt ist, aber an deren Aktualität sich bis heute wenig bis nichts geändert hat. Die Parklizenz hat die Situation vielleicht ein wenig entschärft, auf der anderen Seite hat die Stadt seither einiges mehr an KFZ-Neuzulassungen. Neuere genau Untersuchungen liegen nicht vor. In Schwabing liegt demnach der Parksuchverkehr bei genau 44%. Das heißt, dass fast jedes zweite Fahrzeug, das in Schwabing fährt, einen Parkplatz sucht. Vorsichtig geschätzt auf die ganze Stadt sind das rund 600.000 km Parksuchverkehr am Tag. Das wären mehr als 2% der Tageskilometer in der ganzen Stadt. Diese traurige Zahl ist das Ergebnis jahrzehntelanger, verfehlter Parkraumpolitik! Mobil in München meint hier: Parkraum muss nicht kostenlos sein. Pendler müssen und sollen nach wie vor aus dem Stadtverkehr ferngehalten werden. Es muss aber möglich sein, einen bewirtschafteten Parkplatz schneller zu finden und somit den CO₂ Ausstoß erheblich zu reduzieren. Würde man den Parksuchverkehr auch nur um die Hälfte reduzieren, wären das bei einer Einsparung von 300.000 km am Tag **22.000 Tonnen CO₂ pro Jahr weniger.**

5. Mehr Park & Ride Verkehr - München hat auf der einen Seite 500.000 Pendlerfahrten täglich, die mit dem Auto in die Stadt fahren. Dem gegenüber stehen gerade mal 25.000 Parkplätze an P+R-Anlagen. Das ist viel zu wenig und wird auch viel zu schlecht vermarktet. Zudem kosten diese Plätze z.T. auch noch Geld. Eine völlig unlogische Politik. Mindestens das doppelte an KOSTENLOSEN P&R Plätzen wäre aber nötig. Weitere 25.000 Autos (bei einer Fahrleistung von ca. 30 km je Fahrzeug) weniger in der Stadt, bedeuten **55.000 Tonnen CO₂ pro Jahr weniger.**

6. Anti-Stau-Programm: Die gezielte Entschärfung neuralgischer Staupunkte kann durch die Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls eine erhebliche Reduktion der CO₂-Emissionen bewirken. Durch elektronische Verkehrsbeeinflussung (verkehrsabhängige Öffnung und Schließung von Fahrspuren) oder kleinere Umbauten kann oft viel erreicht werden. Beispiele: Entschärfung des einzigen einspurigen Abschnitts des Mittleren Rings am Olympiaknoten (Einmündung vom Georg-Brauchle-Ring kommend in die Landshuter Allee), Verbesserung der Einfädelsituation an der Donnersberger Brücke in Richtung Norden, Ausbau der zu klein geplanten Kreuzung mit der Leopoldstraße über dem Petuertunnel und noch so einiges mehr. Das wären wiederum geschätzte **10.000 Tonnen CO₂ pro Jahr weniger.**

7. Störfall-Management - Auf den Münchner Zubringer- und Ring-Straßen kommt es zu Staus nicht nur durch Überlastung neuralgischer Punkte, sondern auch durch Störfälle und Unfälle. Schon ein liegengebliebenes Fahrzeug oder eine ausgefallene Ampel kann auf diesen Strecken kilometerlange Staus verursachen. Bezeichnend ist, dass sich derartige Staus schlecht auflösen, weil die Störungen häufig viel länger bestehen bleiben, als es unvermeidlicher Weise wirklich sein müsste. Unsere Forderung ist, dass Störungen auf diesen hoch belasteten Strecken künftig viel schneller beseitigt werden müssen. Dazu muss ein konsequentes Störfall-Management eingeführt werden. Dieses umfasst mindestens:

- eine umfassende Kamera-Überwachung der großen Kreuzungen, der wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen und des gesamten Mittleren Ringes, um Störungen im Zeitpunkt ihres Entstehens erkennen zu können.

- schnellstmögliches Eingreifen der Polizei, z.B. auch um für die Räumung von Unfallstellen bei Bagatellunfällen zu sorgen.
- Sofortiges Ausrücken von Hilfsdiensten (schnellere Rettung!), aber auch von Abschleppfahrzeugen.
- Als Investition für künftige Jahre: Automatische Wegweisung hin zu Ausweichstrecken – die entsprechenden Modellvorhaben aus dem „Mobinet“-Programm sind nur so viel wie der berühmte Tropfen auf dem heißen Stein!
- Wesentlich sorgfältigere Baustellenplanung zur vorbeugenden Vermeidung von Störungen – es darf nicht passieren, dass z.B. auf dem Mittleren Ring werktags um 9 Uhr Bautrupps zur Reparatur von Leitplanken einen von zwei Fahrstreifen sperren.

Viele dieser Maßnahmen können kurzfristig umgesetzt werden. Teilweise sind die nötigen Verkehrskameras z.B. schon vorhanden.

Das betrifft in München täglich geschätzte 20.000 Fahrten auf ca. 3 km an 200 Arbeitstagen im Jahr. Das wären wiederum gerundete noch einmal **1.000 Tonnen CO₂ pro Jahr weniger**.

8. Transrapid: Fakt ist, er ist das derzeit **umweltfreundlichste und energieschonendste Öffentliche Verkehrsmittel** auf dem Deutschen Markt und gleichzeitig so attraktiv, dass selbst begeisterte Autofahrer ihr Gefährt gerne mal in der Garage stehen lassen. Minimaler Schadstoff- und Energieverbrauch: Hochrechnungen zufolge werden pro Jahr knapp 8 Millionen Passagiere für die Strecke Hauptbahnhof – Flughafen auf den Transrapid umsteigen und es werden dadurch 2,9 Millionen Fahrten mit dem Auto eingespart – bei mittlerweile jährlich über 30 Millionen Flug-Passagieren am Münchner Flughafen. **2,9 Millionen Fahrten** jährlich multipliziert mit rund 200 g für 40 Kilometer Einsparung für das KFZ machen 8 kg CO₂, so wären das insgesamt **23.000 Tonnen CO₂**, die hier pro Jahr eingespart werden können.

9. Attraktiveren ÖPNV: Hier hat die Stadt München schon jetzt Vorbildcharakter. Die Stadt hat eine wunderbare neue und moderne U-Bahn und ein großes und weitläufiges S-Bahnnetz. Über 1,5 Millionen Personenfahrten finden im MVG täglich statt und die Stadt kann mit Recht stolz auf diese Entwicklung sein. Dennoch: Es gibt nichts, was man nicht verbessern könnte. Gerade im Winter ist die S-Bahn ein großer Unsicherheitsfaktor, was die Zuverlässigkeit angeht. Hier muss dringend nachgebessert werden, da ansonsten als Konsequenz Berufspendler schnell aufs Auto umsteigen. Darüber hinaus sollte die U-Bahn endlich ein Telefonnetz bekommen und somit auch für Berufsgruppen wie etwa Ärzten interessant zu werden. Hier beruft sich die Stadt immer auf eine uralte und selbst entwickelte Umfrage, nach der die Münchner angeblich Telefonieren als Lärmbelästigung empfinden. Das ist sicherlich nicht mehr so, nachdem es in München mittlerweile mehr Handys als Einwohner gibt. Ein weiteres Manko der U-Bahn ist immer noch, dass sie nachts nicht durchfährt. Zumindest einmal alle 2 Stunden sollte sie auch nachts fahren. Wir kalkulieren hier mit weiteren 10.000 PKW Fahrten (mit 30 km) die hier durch einen attraktiveren ÖPNV täglich eingespart werden könnten. Das wären wiederum **22.000 Tonnen CO₂ pro Jahr weniger**.

Natürlich mussten wir bei dieser Auflistung einige numerischen Annahmen treffen. So kann der Faktor 1,5 für den „Stop & Go“ Verkehr (statt 1 im fließenden Verkehr) viel höher liegen und damit das gesamte eingesparte Potenzial auch viel größer sein. Allerdings haben wir für die Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel auch keine CO₂ Belastung angesetzt, weil die im ÖPNV Bereich sehr niedrig ist.

Unterm Strich kann ein flüssigerer sowie reduzierter Verkehr in München einen stolzen Beitrag für Klima und Umwelt leisten: Von den 2 Millionen Tonnen CO₂ aus dem Straßenverkehr in München können anhand unserer Ansätze rund 200.000 Tonnen eingespart werden, was 10% aller CO₂ Emissionen aus dem Straßenverkehr entspricht. Die Stadt München hätte somit bei einem Europäischen Einsparungszielen schon einen großen Schritt getan. Mit unseren Ideen und Vorschlägen möchten wir uns daher an den Stadtrat und Oberbürgermeister wenden und um Unterstützung und Umsetzung bitten!

Wir freuen uns über Ihre Veröffentlichung!

Michael Haberland
1. Vorsitzender

Wolfgang Wiehle
Vize Vorsitzender, Stadtrat a.D.

Ralf Baumeister
Vize Vorsitzender