

Stadtentwicklungsplan 2040 – Online-Beteiligung Phase 1

Anhang des Ergebnisberichts

Version 2.0
16. Februar 2022

Sahand Shahgholi
Katja Fitschen
Sebastian Graf
Merlin Hebecker
Peter Kube
Annabelle Müller

Hinweis:

In diesem Dokument können Sie alle im Dialogzeitraum vom 29. November bis zum 23. Dezember eingegangenen Beiträge und Kommentare der ersten Phase der Online-Beteiligung zum STEP2040 und zur Perspektive München einsehen. Mit einem Mausklick auf die Überschrift eines Beitragstextes gelangen Sie auf die Beteiligungsplattform www.muenchen-mitdenken.de und können den Beitrag an der Stelle nachlesen, an der er eingegangen ist.

Zebralog GmbH
Oranienburger Straße 87/89
10178 Berlin

www.zebralog.de

Zebralog GmbH
Adenauerallee 15
53111 Bonn

info@zebralog.de

A1 Originalbeiträge im Dialogformat „STEP2040 – KOMMENTIEREN“

A1.1 Handlungsfeld Region

Ausgleich von Kosten und Nutzen

Wer (welche Gemeinden) werden da einbezogen? Sind das nur die engsten Nachbargemeinden? Eigentlich muss man doch fasst bayernweit denken.

Bessere Verknüpfung von Nahverkehrsmitteln

Züge und Busse sind oft nicht aufeinander abgestimmt, so dass man am Bahnhof ggf. lange Wartezeiten hat. Das macht das Auto doch wieder attraktiver für viele Menschen

Beliebte Ausflugsregionen müssen viel besser erreichbar sei

Die beliebten Ausflugsgegenden werden an den Wochenenden von Fahrzeugkolonnen überrollt. Warum gelingt es nicht kleine (Elektro-)Busse zwischen Orten und Wanderwegen fahren zu lassen, die mit einer "Regio-Card" frei genutzt werden können. So kann man auch an kleinere Orte kommen und muss die Bewohner der ländlichen Gegenden nicht mit Autoverkehr behelligen. Und das alles verknüpft mit der Bahn oder wenigstens großen Parkplätzen an bestimmten Schlüsselspots..

Regionale Integration

Meiner Meinung nach ist dies einer der Schwachpunkte der aktuellen Stadtplanung in München.

Es braucht für Verkehrs, Wohnraum und Grünflächenplanung eine viel intensivere Zusammenarbeit in der gesamten Europäischen Metropolregion!

München muss stark profitierende Gemeinden wie Grünwald zu mehr (finanzieller) Kooperation bewegen und selbst proaktiver denken und handeln, zum Beispiel durch ein "Regionalreferat", das sich explizit mit der Region München (und zwar von Augsburg und Ingolstadt bis Garmisch und Chiemsee) beschäftigt!

Nur so sind die großen Aufgaben der Zukunft lösbar.

München könnte mit entsprechenden verkehrspolitischen Maßnahmen durchaus auch das Prinzip Zuckerbrot und Peitsche anwenden und versuchen mehr Druck aufzubauen!

Raumentwicklung - Grenzen überwinden

Sind es nicht oft grundverschiedene Lebensweisen, Ansichten, Einstellungen, Mentalitäten, welche Stadt und Region gegeneinander abgrenzen? Bewußt polarisiert, in der Stadt rot-grüne Radfahrende, im Umland schwarze SUV-Fahrende und Einfamilienhausbesitzende. Verirrt sich mal einer ins andere Revier, prallen Kulturen aufeinander. Dennoch kann die Stadt nicht ohne Umland und das Umland nicht ohne Stadt. Herausforderungen und Chancen der Zukunft auf organisatorischer Ebene der Metropolregion angehen und Veränderungsprozesse ideologiefrei und gemeinsam umsetzen - Verlegenheitslösungen haben wir schon genug in München - wir brauchen zukunftsfähige Begeisterungslösungen mit Gesamtkonzept.

Ideologiefreiheit gibt es nicht

Ideologiefreiheit gibt es nicht. Wer diesen Begriff verwendet möchte meist nur den momentanen Status Quo als gesetzt darstellen. Diese Einstellung ist bei den Herausforderungen von heute fatal. Wir brauchen eher eine Ideologie, die den Wert von Autos endlich realistisch betrachtet: sie sind einfach ein wahnsinnig ineffizientes Verkehrsmittel und damit in der Stadt (aber auch in der Vorstadt) nicht erstrebenswert. Ansonsten wird der Fortschritt nicht schnell genug gehen.

Regierungsbezirk München?

München und sein Umland werden immer weiter zerstückelt, einerseits aus der Not geboren (Wohnraum schaffen), andererseits aus finanziellem Anreiz (Gewebesteuer). Es gibt entlang der Stadtgrenze dutzende Beispiele wo man sieht, dass die Gemeinden (auch München) nicht auf ihre Planungshoheit verzichten wollen anstatt wirklich sich als gemeinsam Region weiterzuentwickeln.

Herr Söder hatte das schon mal ins Gespräch gebracht: München und Umland in einen neuen Regierungsbezirk einbringen. Dabei jedoch diesem auch wirkliche Planungskompetenz zu übertragen. Nur bitte nicht mit einer Verdoppelung der Behörden, denn dann wäre das ein Schuss in den Ofen...

Entwicklung entlang von ÖV-Achsen (nicht: S-Bahn)

Der Text von Ziffer 2 sagt: Entwicklung entlang der S-Bahn-Achsen. Die Karte zeigt aber: entlang von ÖV-Achsen. Und das ist auch besser so, der Text sollte an die Beschriftung der Karte angepasst werden

S-Bahn Netz weiter entwickeln

was nicht bedeutet, daß die S-Bahn nicht weiter entwickelt werden kann

Regionale Entscheidungsstrukturen: direkt gewählt, öffentlich

Die regionalen Entscheidungsstrukturen sind sinnvollerweise von den Bürgern direkt gewählt und tagen öffentlich. Geheimverhandlungen wie beim MVV sind zu vermeiden, ebenso wie Strukturen bei denen sich wie beim RPV Stadt und Umland hälftig gegenüber stehen. Solange Strukturen 'klassisch' sind, sollten die Münchner BAs (auf Ebene von Gemeinden) beteiligt sind. Dies bietet bessere Chancen, dass es gemeinsam vorangeht.

Textvorschlag: Die Gremien sollen perspektivisch direkt vom Bürger gewählt werden. Bestehende Organisationen werden so schnell wie möglich in die regionalen Strukturen unter/eingegliedert, Sitzungsvorlagen öffentlich, und Entscheidungsprozesse werden transparent und öffentlich umgestaltet.

Freizeitangebote in der Region betrachten

Viel zu oft wird nur das Einpendeln in die Stadt betrachtet. Doch im Freizeitverkehr ist es umgekehrt, da strömen die Münchner in das Umland. Ein brauchbares Angebot fehlt: hier können Leihräder an S-Bahn-Stationen genauso sinnvoll sein wie ein dichter Taktfahrplan entlang der Berge. Dies muss systematisch aufgebaut werden - und, kann und darf auch gerne von München finanziell und organisatorisch unterstützt werden. Schließlich sind es ja Münchner Bürger, deren Einkommenssteueranteile in das Münchner Stadtsäckel fließen (gilt ebenso für die Gemeinden nahe bei München, da ist es ähnlich).

Stadtentwicklung Nord-Ost

Ich bin selber auf einer Veranstaltung gewesen, wo Herr Hirneis vom Umweltministerium von höchstens 15000 Einwohnern sprach, für die Bebauung im Gebiet im Daglfingerraum. Nun wird von der Stadt schon wieder von 30000 Einwohnern gesprochen. Das geht echt zu Lasten der Natur und des Klimas. Und daß Ihr so malerisch den Badensee heraushebt, ist reiner Hohn. Den müßt Ihr machen, weil das Grundwasser hier in der Gegend so hoch ist, dass die Keller und Tiefgaragen volllaufen würden. Warum werden Grünflächen für immer versiegelt, die wertvolle Frischluftschneisen für die im Sommer ohnehin aufgeheizte Innenstadt sind. Es gibt genügend andere Baugrundstücke, wie leerstehende Parkflächen die bebaut werden könnten. In der Freischützstraße stehen seit 5 Jahren ca. 100 Wohnungen leer! Und Ihr baut die letzten Grünflächen zu! Es ist nicht nachvollziehbar, was uns allen und den kommenden Generationen angetan wird. Sorgt erstmal dafür, dass es überhaupt in der Stadt bezahlbaren Wohnraum gibt und nutzt die vorhandenen Möglichkeiten.

Mit den besten Grüßen

Planungszeiten und Diskussionen verkürzen und mehr machen

- Ein relevanter Baustein könnte es sein die Planungszeiten und Diskussionen zu verkürzen und mehr direkt umzusetzen.
- Zuverlässige Express-Züge ermöglichen ein einfacheres Zusammenkommen in der Region.

interkommunale Zusammenarbeit und Lastenausgleich

die Mobilitätswende kann nur gemeinsam geschafft werden Stadt mit Region, es ist ja ein dynamisches System. Priorität muss der ÖPNV und der nicht motorisierte Verkehr bekommen. Lastenausgleich erforderlich - ein gemeinsamer interkommunaler Finanztopf, insbes. mit Gewerbesteuermitteln für den Mobilitätsausbau

Flächenversiegelung stoppen

Ich stimme Ihnen zu, dass wichtige Zukunftsaufgaben, wie das Schaffen von Wohnungen, bessere Mobilitätsangebote und die Nutzung und Entwicklung von Freiräumen nur gemeinsam gelöst werden können, am besten nicht nur regional, sondern auch bayern- und deutschlandweit. Denn es gilt, strukturschwache Regionen zu stärken, im Gegenzug die Städte und Gemeinden zu entlasten, die viel Zuwachs haben, z.B. München. Wenn München nicht so schnell und so viel wachsen würde, müssten hier nicht die letzten freien Flächen verbaut und überplant werden. In weniger beliebten Regionen ziehen die Menschen weg, weil es keine Arbeit gibt, Gebäude und Gewerbeflächen stehen leer, während sich in den gefragten Gegenden immer mehr Industrie und Gewerbe ansiedelt, mehr Fläche versiegelt wird und die Mieten immer weiter steigen. Dafür wäre es sinnvoll, den Wachstumsdruck rauszunehmen. Unternehmen müssen ihre gesellschaftliche Verantwortung wahrnehmen und dort investieren, wo es nötig ist. Außerdem sollten die Gewerbesteuersätze angeglichen bzw. als lenkendes Instrument benutzt werden.

In den letzten Jahren ging die Flächenversiegelung in Bayern und der Flächenfraß in München immer weiter. Im Sinne der Natur, die Zukunft und unser aller Gesundheit müssen wir das stoppen. Obwohl wir alle wissen, was nötig ist, hat das Bundesverfassungsgericht in seinem Urteil nochmal daran erinnert, dass wir die Lasten nicht in die Zukunft verlagern dürfen, sondern jetzt Entscheidungen treffen und die Weichen richtig stellen müssen.

Infrastruktur verbessern

Verbindungen Nahverkehrsmittel verbessern und kostengünstiger anbieten, damit es attraktiver wird mit Bus und Bahn statt Auto zu fahren. Arbeitsplätze dezentralisieren spart Verkehr ein und macht das Leben im Umland attraktiver. Mehr Angebot von Sport, Kultur und Gastronomie im Umland.

STEP
2040

A1.2 Handlungsfeld Klimaanpassung

Klimaangepasst 2040?

Die Karte zur Mobilität und den Quartieren zeigt, dass u.a. der Schienen- und Radverkehr ausgebaut werden soll, außerdem müssen Wohnungen in gemischten Quartiere gebaut werden. Alles nachvollziehbar und bestimmt richtig aber all das geht nicht ohne Versiegelung des Bodens. In dieser Karte heißt es, Flächen sollen entsiegelt oder nicht mehr so stark versiegelt werden, damit München 2040 ans Klima angepasst ist. Wie geht das zusammen? Wie soll das funktionieren?

Versiegelung und Nachverdichtung?

In der Karte oben wird gezeigt, dass am Frankfurter Ring entsiegelt wird. Im Kapitel davor war an der gleichen Stelle eingezeichnet, dass nachverdichtet wird. Kann man nachverdichten ohne zusätzlich zu versiegeln?

Bäume entlang Straßen

Den Kühlungseffekt von Bäumen kennt jeder. Im Hochsommer heizen sich Strassen, die nicht durch Bäume beschattet werden, enorm auf. Es sollten viel mehr Bäume entlang von Straßen gepflanzt werden. Ziel sollte sein, dass jede Straße eine Allee wird. Wie geht das? Parkplätze sollten in Plätze für Bäume umgewandelt werden. Es würde auf solchen Straßen nur ca. jeder 4-5 Parkplatz wegfallen.

Frischluftschneisen erhalten

Innerhalb der Stadt hat die Stadt die Planungshoheit zur Sicherung der Grünzüge und Frischluftschneisen. Diese kommen jedoch von außerhalb der Stadtgrenzen. Was nutzen diese, wenn die Umlandgemeinde dies Grünzüge zubauen, verengen oder versiegeln? Hier muss die Stadt die übergeordneten Instanzen bis hin zu den Regierungen auf das "Lebensrecht" der Menschen in der Stadt hinweisen, dass die Frischluft-Lebensadern, z.B. die Frischluftschneise Hachinger Tal, in ihrer Funktion voll erhalten bleiben.

Luftschneise Hachinger Bach

Es ist offensichtlich, dass das freie (unbebaute) Gebiet zwischen Unterhaching und München-Perlach/Ramersdorf als enorm wichtige Luftschneise für den Münchner Süden dient und weiterhin dienen muss. Eine Bebauung dieses Gebiets ist aus diesem Grund nicht möglich.

von Hundertwasser lernen :-)

Ich finde das Konzept der Baummieter zwar nicht wirklich gut, aber ich könnte mir vorstellen dass man viel mehr #Waldstrassen schaffen könnte, eine Straße wie die Maistraße, die sehr breit ist vielleicht ganz anders denken - nicht ein paar verschämte Bäumchen am Rand, sondern ein Waldstreifen in der Mitte? anders denken. Ich habe gelesen dass eines der Probleme unserer Städte ist dass sie nicht eng gebaut sind wie Städte in Gegenden wo es schon immer heiß war? (siehe Barcelona, sehr enge Straßen die Schatten produzieren) also könnten wir die Straßen mit Bäumen verengen und die Fassaden links und rechts begrünen?

Frage: Fußgängerzonen

Warum wird/ wurde für die Fußgängerzone und die Erweiterung in der Sendlinger Straße (Pasinger Marienplatz ...) nicht ein anderer Belag gewählt - entsiegelt? Wie sieht der Belag im Tal aus? Und warum gibt es nicht mehr Bäume?

Baumgruppen mit Sprinkleranlagen kombinieren

In asiatischen heißen Ländern werden Bäume (Baumgruppen) mit Wasser besprüht, was die umliegenden Plätze deutlich abkühlt (Verdunstungskälte). Auch Wasservorhänge an großen Fensterflächen bewirken eine merkliche Abkühlung für das Gebäudeinnere und die umgebende Fläche.

Dächer begrünen

Ich denke, es würde sich ebenfalls positiv auswirken, wenn mehr Dächer begrünt würden, z.B. bei städtischen (Neu-)bauten wie Schulen, die meist eh ein Flachdach haben, aber auch andere Gebäude müssen mehr für ihre Begrünung tun.

Stadtbäche an die frische Luft

Lassen Sie uns das derzeit noch in der Erde liegende Potential zukünftig wieder besser nutzen und die Stadtbäche an die Oberfläche holen. Sie tragen zur Erholung wie auch zur Erfrischung von Stadt und ihren Bewohnern gleichermaßen bei. Und könnten entlang ihres Verlaufs neue Landschafts- und Grünflächen definieren.

Klimaanpassung

Sollten die Handlungsfelder neue Quartiere, eine grünere Stadt und eine Transformation der Mobilität erfolgreich bearbeitet werden, dann ist auch die Klimaanpassung auf einem guten Weg.

Es fehlen dann lediglich mehr Wasserflächen, Wasserspender, Beschattung öffentlicher Plätze etc. ;)

Schattenpavillons mit Sitzbänken auf großen Plätzen

Auf sonnenbeschienenen Plätzen sollten Schatteninseln mit (im Winter) abnehmbarem Dach (aus Holz, Bambusraster, ggf. mit Rankpflanzen) mit Sitzbänken aufgestellt werden, soweit keine Bäume zum Verschatten möglich sind (ggf. mit Wasserspender wie in Wien).

Entsiegeln und Begrünen

Das wirksamste Mittel ist Grün, Grün und nochmal Grün. Jeder durch einen Baum ersetzte Parkplatz hilft. Jedes nicht gebaute Gebäude hilft. Jeder entsiegelte Platz hilft. Nur Mut!

Parkplätze vor Schulen, Einkaufszentren, Bürogebäuden entsiegeln

Aufheizung und Starkregen können nur mittels einer "Schwammstadt" gemildert bzw. abgefedert werden. Große Parkplätze und Zufahrten benötigen keine flächendeckende Teerung oder gar Asphalt (und soweit nötig in hellen Farben). Es genügt die Fahrspur und ggf. die nötigen Parkflächen zu befestigen und daneben jeweils eine Sand- oder Kleinpflasterstruktur anzulegen.

Bäume an jedem Straßenrand, durchgängig.

An jedem Straßenrand der Stadt müssen Bäume stehen. In Amsterdam ist dies bereits geschehen, ausnahmslos. Es kühlt Straße, Häuser, verschönert die Stadt wesentlich (vergleiche Baumallee mit Parkplatzwüste München an jedem Straßenrand) und verbessert die Luft.

Ringstraßen mit bewässerten Moosflächen einrahmen

An breiten Schnellstraßen ohne Grünränder (z.B. Mittlerer Ring vor Tunneln) sollten abgeschrägte/gestufte Seitenränder mit witterungsabhängig bewässerter Moospflanzung angelegt werden, um einen Kühlungseffekt zu erzielen und gleichzeitig Feinstaub abzufangen.

StadtGesundheit und Klimawandel

Im STEP sollten stärker die geänderten Bedürfnisse der Menschen angesichts steigender Temperaturen im Sommer berücksichtigt werden:

- Leitfaden in Apotheken, Behörden etc. zum Verhalten an Hitzetagen an den Tagen > 30 Grad verteilen
- mehr Trinkwasserspender in der Innenstadt (es gibt derzeit kaum öffentliche Trinkwasserspender, jedes Mal muss man sein Wasser auf der Toilette im Restaurant auffüllen oder eins kaufen)
- mehr Sitzgelegenheiten im Schatten (falls Baumpflanzungen nicht möglich sind, temporäre Einrichtungen wie z. B. Sonnensegel)
- Klimatisierung des ÖPNVs
- Wasserelemente in der Stadt etwa zum Abkühlen der Füße

Mehr Bäume entlang von Straßen

Es sollten möglichst bald Straßen umgebaut werden, indem Autospuren oder Autoparkplätze wegfallen und stattdessen Bäume gepflanzt werden, die die Umgebungsluft kühlen, das Ambiente insbesondere für Fußgänger und Radfahrer verschönern und Schatten spenden. Damit die Pflanzungen bis 2040 einen nennenswerten Effekt auf das lokale Stadtklima haben, müssen sie in den nächsten Jahren geschehen, da die Bäume nur langsam wachsen.

Überschwemmungsflächen integrieren

Wir müssen uns darauf einstellen mit sehr plötzlichen Überflutungssituationen klarzukommen. Außerdem großen Dürrezeiten. Das könnte in bereits 10-20 Jahren Realität werden. Wir brauchen daher unversiegelte Flächen, die auch ausgebaggert werden (Amphitheater) und Wasser fürs Erste aufnehmen können, um die Kanalisation zu entlasten. Diese Bereiche können als Naherholung, für Theater und Kunst, Spielplatz oder Begegnungsflächen (Boccia, Schach..) für Senioren oder auch Jugendliche genutzt werden.

Gleichzeitig brauchen wir eine Beschattung durch Bäume und auch eine Bewässerung der Bäume für Dürrezeiten. Wir unterschätzen aktuell noch wieviele Hitzetote ein heißer Sommer kostet. Dafür braucht es ein kluges Kühlmanagement.

Betonflächen können weder Wasser absorbieren noch kühlen, sind also abzubauen.

Kleine Trinkbrunnen in der Stadt könnten für Wildtiere wie Bienen, aber auch Menschen überlebenswichtig werden.

Fahrradreparaturstationen erhöhen die Attraktivität nachhaltiger Mobilität (wie Fahrradstraßen, die wirklich sicher und autofrei sind. Ohne Parkplätze).

Menschen mit Einschränkungen, Kinder und Senior*innen sind am meisten auf Schatten, Wasser und Sichere Mobilitätswege angewiesen. Hier braucht es einen Rückbau von Barrieren, da diese Gruppen in der Klimakrise besonders vulnerabel sind

Kaltlufträume Würmtal - Kiesabbau Forst Kasten

Der Kiesabbau der zu Waldrodungen führt (Städtische Heiliggeistspitalstiftung Forst Kasten und Bannwald Lochhammer Schlag) muss dringend gestoppt werden. Hier werden die Luftaustauschströme zerstört.

Sichern Kaltluftbahn Münchner Norden

Die wichtigen Wälder Hartelholz, Korbinianiholz und Frauenholz nördlich des Hasenbergls müssen gestärkt werden. Keinesfalls darf dieser Waldgürtel durch Ausbau der A99 oder Rodung für eine BMW-Abfahrt zur Schleißheimer Str gefährdet werden.

Kaltluftbahn versus SEM Münchner Norden

Wie kann die eingezeichnete Kaltluftbahn Regattastrecke-Feldmochinger See bis zum BMW-FIZ erhalten bleiben, wenn rund um den Feldmochinger See eine Bebauung stattfindet?

*Moderationskommentar**Antwort der Stadt München*

Hallo Gast,

vielen Dank für Ihren Beitrag. Die Stadt hat Ihre Frage beantwortet:

Der angesprochene Bereich liegt in einem Untersuchungsgebiet für weitere Maßnahmen zur Stadtentwicklung im Münchner Norden und ist Gegenstand einer umfassenden und noch andauernden Machbarkeitsprüfung. In diesem Zusammenhang wird auch der genannte Bereich im Hinblick auf seine Funktionen unter anderem für die Kaltluftproduktion und -abfluss sowie für sein Potenzial für die Siedlungsentwicklung näher betrachtet. Insoweit sind die Ergebnisse der Untersuchungen abzuwarten und wir stehen hier noch ganz am Anfang der Überlegungen.

Herzliche Grüße

vom Moderationsteam

Klimaveränderung Wasser und Energieverschwendung; Müllberge

Kontraproduktiv und enttäuschend machte mich die Mitteilung der Hausverwaltung, dass der Wasserverbrauch generell nicht pro Haushalt abgerechnet wird. Der Wasserverbrauch ganzer zusammenhängender Wohnanlagen wird auf die Wohnquadratmeterfläche umgelegt. Schade, da es nicht den belohnt, der sorgsam mit der Resource Wasser haushaltet. Und denjenigen, der es unnötig vergeudet nicht dafür zu bezahlen hat und vielleicht auf diesem Weg, über den Geldbeutel, wenigstens zum Umdenken bewegt wird.

Auch sollten Strategien erarbeitet werden, an welcher Stelle die "alles ungetrennt in eine Riesen Müll Tüte Entsorger" angepackt werden könnten. Dies Problem ist den Hausverwaltungen auch wieder egal, da alles umgelegt werden kann. Jedoch zahlen hier wiederum die Nachhaltig denkenden für die Faulen. Und letztlich ist das dann auch ein Klimaproblem.

Thema Energieverschwendung in Behörden, Institutionen und Schulen: Dies scheint dort oft keine Rolle zu spielen und es könnte dort so viel eingespart werden. Räume werden grundlos beleuchtet, Räume beheizt, trotz offener Fenster und Türen, Heizungen sind nicht regulierbar und in den Klassenzimmern wird die Wärme zum Fenster rausgebollert. Unnötige Gerätschaften sind eingeschaltet. Eine Veränderung dieser Verschwendung wäre angebracht.

Botschaft: Die beste Energie ist die, welche erst gar nicht in Anspruch genommen werden muss.

Vernünftige Bauplanung

Altbauten sanieren, Dächer begrünen (auch z.B. an Oberflächen ÖPNV Haltestellen durch leichte Schrägdächer anstelle von Runddächern), Energieverhalten des Einzelnen ändern durch genaue Nebenkostenabrechnung anstelle von Umlegen von 50% der verursachten Kosten auf zigtausende von Mietern im Viertel. Frischluftzonen schaffen, durch Mietergärten anstelle von Versiegelung und reiner Grünfläche zwischen den Häusern (fördert auch das Miteinander), LKW-Verkehr aus der Stadt (alternative Zubringer von Warenladungen) bessere Verkehrskontrolle (z.B. im Winter und Sommer durch stehenden Verkehrs mit Klima- oder Heizungsanlage), Zuverlässiger, bezahlbarer und inklusiver Ausbau des ÖPNV,

Kommentar des BUND Naturschutz zum Handlungsfeld Klimaanpassung

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz möchte folgende Kritikpunkte zum Handlungsfeld Klimaanpassung anbringen:

Als Ziele im Handlungsfeld Klimaanpassung werden die Sicherung und Weiterentwicklung der regionalen Grünzüge als Kaltluftentstehungsgebiete formuliert. Auch Kaltluftleitbahnen sollen gesichert werden. Dass die im STEP dargestellten Siedlungsentwicklungen im Nordwesten und Norden zum großen Teil auf den genannten regionalen Grünzügen errichtet werden sollen, widerspricht allerdings den gesetzten Zielen zum Erhalt der klimatisch äußerst bedeutsamen Flächen. Zusätzlich kollidieren alle im STEP dargestellten Siedlungsentwicklungen mit vorhandenen Kaltluftleitbahnen. Dies alles ist hoch problematisch. Denn eine Bebauung zerstört die klimatischen Funktionen der betroffenen Flächen. Schlussendlich würde eine Bebauung dem Koalitionsvertrag zwischen der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste und der Fraktionsgemeinschaft SPD/Volt widersprechen, da in diesem ausdrücklich die Erweiterung und dauerhaft rechtliche Sicherung der regionalen Grünzüge und Kaltluftschneisen vereinbart wurden.

Der BN fordert deshalb, Kaltluftleitbahnen und Grünzüge von Bebauung komplett freizuhalten und dies auch explizit in den Karten zur Klimaanpassung so darzustellen.

Des Weiteren ist es problematisch, dass die dargestellten Siedlungsentwicklungen fast ausschließlich in Bereichen mit hohem Grundwasserspiegel liegen.

Wir hoffen, dass Sie sich ernsthaft mit unseren Einwendungen und Vorschlägen auseinandersetzen werden. Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

BUND Naturschutz

mehr Grün und Blau

Kaltluftschneisen rechtlich im Bebauungsplan und somit wirksam vor Versiegelung schützen, Parkplatzschlüssel streichen und diese Flächen entsiegelt der Bürgerschaft als Aufenthaltsraum zur Verfügung stellen, Dach- und Fassadenbegrünung rechtlich vorschreiben, bei Neubauprojekten der Stadt nicht nur gesetzliche Anforderungen zur Nachhaltigkeit sondern wirklich den Blick in die (heiße) Zukunft richten und alle Maßnahmen integrieren, die bereits aus der Wissenschaft bekannt sind! Straßenbäume pflanzen und die Straßenbegrenzung zur Entwässerung dort einschneiden, dass das Regenwasser zu den Baumwurzeln gelangt und nicht sinnlos im Kanal verschwindet.

Kommentar des LBV zum Themenfeld Klimaanpassung

Sehr geehrte Damen und Herren,
folgende Kritikpunkte und Anregungen möchte der Landesbund für Vogelschutz e.V. zum Handlungsfeld Klimaanpassung beitragen:

Klimaanpassung in der Stadt kann nur gelingen, wenn die klimatischen Funktionen des Naturraums bestmöglich erhalten bleibt. Von vordringlicher Wichtigkeit sind daher folgende Punkte

- Flächen mit hohem Grundwasserstand sind von weiterer Bebauung freizuhalten
- Frischluftschneisen und Kaltluftentstehungsflächen sind von weiterer Bebauung freizuhalten
- Waldflächen sind zu schützen und zügig zu naturnahen Laubwäldern umzubauen, bei deren Bewirtschaftung klimatische über ökonomische Funktionen priorisiert werden

Zudem ist jede weitere Bebauung nach dem Prinzip der Schwammstadt zu konzipieren, die durch eine örtliche Versickerung und langsame Verdunstung von Niederschlägen zu einer Abkühlung des lokalen Stadtklimas beiträgt.

Die großräumigen Planungen im Münchner Norden, Westen und Osten widersprechen den oben genannten Punkten. Sie erstrecken sich in weiten Teilen auf Flächen mit hohem Grundwasserstand, engen Frischluftschneisen ein und betreffen teilweise auch regionale Grünzüge.

Der LBV fordert deshalb eine verbindliche Freihaltung und Sicherung der Kaltluftleitbahnen und Grünzüge von jeglicher Bebauung, eine Bewirtschaftung der städtischen Waldflächen mit dem Ziel, die Klimafunktionen der Wälder zu verbessern und einen Fokus auf lokale Versickerung und damit positive mikroklimatische Entwicklung in entstehenden Neubaugebieten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

LBV München

Frischluftschneisen...

... sind elementar wichtig und bedürfen einer Verankerung in den Raumordnungsplänen. Im Bereich von Frischluftschneisen liegende Gemeinden müssen verpflichtet werden, Frischluftschneisen offen zu halten und nicht durch entsprechende Bebauung zu behindern (Stichwort Hachinger Tal). Immerhin leben und profitieren diese Nachbargemeinden auch nicht unerheblich von ihrer Nähe zur (Groß)Stadt. Auch hier gilt: Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen. (Art. 14 (2) GG).

Entsiegelung durch weniger MIV / Stadtbäche?

Um Flächen zur Entsiegelung zu schaffen, sind Flächen vom Autoverkehr umzuverteilen. Durch die erheblich bessere Flächeneffizienz von ÖV und zu Fuß sowie durch Radverkehr kann Platz frei werden, der dann entsiegelt wird und die Klimaresilienz verbessert.

Es sollte auch überlegt werden, noch vorhandene Stadtbäche an die Oberfläche zu verlegen und neue Stadtbäche anzulegen: hübsch, attraktiv und kühlt die Stadt.

Bäume pflanzen statt Versiegelung durch Münchner Platte

Auch bei aktuellen Umgestaltungen im Straßenraum wird oft nur die "Münchner Platte" verlegt und kaum begrünt. Es mag ja kostensparend und einfach zu planen sein, aber dies entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen.

Stadt im Klimawandel: Frischluftschneisen und Klimapuffer Erhalt

Der Stadt steht mit dem Klimawandel eine deutliche Temperaturerhöhung aller vorhandenen Stadtgebiete bevor.

Das für die Erweiterung für 30.000 Bewohner geplante Neubaugebiet im Nordosten (SEM-NO) ist derzeit noch ein wertvoller Klimapuffer für den gesamten Norden der Stadt durch oberirdisch herangeführte Luft aus dem Erdinger Moos Gebiet bis Moosinning und Markt-Schwaben und unter der Oberfläche sehr hochstehendem Grundwasser, im Durchschnitt in nur 2,5 Meter Tiefe. Man kann täglich beobachten, dass nach Einbruch der Dunkelheit bereits kurz nach Unterquerung des Bahndamms der S8-Bahnstrecke die Lufttemperatur um mindestens 2 Grad kühler ist als im Stadtgebiet, sommers wie winters.

Die grossflächige Bebauung wird eine drastische Verschlechterung Der Luftqualität und Klimabilanz des gesamten Münchner Nordens nach sich ziehen.

Es ist zu befürchten, dass durch die schon eingeleitete Vernichtung von 2/3 des Fidelioparks durch den Neubau des Hausenstein-Gymnasiums am Salzsenderweg die Frischluftschneise vom Nordosten nach Oberföhring jetzt gerade verstopft wird und der kommende Sommer den ersten Temperaturschub des Klimawandels im Norden der Stadt erzeugen wird.

Fazit: besser Hinschauen wo man neu baut und die Klima Auswirkungen gerade wegen des Klimawandels nicht unterschätzen!

Eine dichte Bebauung im SEM-NO-Gebiet wird sich allein durch die nötige Grundwasserabsenkung drastisch auswirken!!!!

Bitte Schatten und Kühle schaffen

Schon jetzt ist es in der Innenstadt - trotz Isar- im Sommer oft unerträglich heiß. Bitte Tempo machen bei Schaffung von Schatten (Sonnensegel, Arkaden, Bäume, Pflanzen) und beim wieder freilegen der Stadtbäche als natürliche Klimanalage der Stadt. Entfernt Parkblech und hört bitte endlich auf mit Glas und Stahl zu bauen.

Fassadenbegrünung

Moderne Architektur, sowohl für Gewerbe, als auch für Wohnungen, zeichnet sich durch „clean“ Oberflächen aus. Mit einer Verpflichtung bei Neubauten einen bestimmten Prozentsatz der Fassade zu begrünen kann sowohl das Mikroklimas positiv beeinflusst werden und zusätzlich Lebensraum für Insekten, Vögel und andere Tiere geschaffen werden

Fassaden- und Dachbegrünung

Der Kühleffekt durch die Wasserverdunstung von Pflanzen sollte flächendeckend genutzt werden, um der Aufheizung der Stadt entgegenzuwirken. Nicht überall ist Platz für ausgedehnte Parkanlagen. Gerade die Fassaden großer Mehrfamilienhäuser reflektieren viel Sonnenlicht und -wärme. Durch die Begrünung (vertical gardening) könnte dem etwas entgegen gesetzt werden. Im Winter wäre das auch vermutlich ein zusätzlicher Wärmeschutz. Somit könnte bereits im Kleinen etwas für ein besseres Stadtklima gemacht werden. Damit meine ich nicht den klassischen Fassadenkiller Efeu, der durch seine Wurzeln den Putz beschädigt, sondern festgelegte begrünte Flächen. Die entsprechende Bewässerung müsste natürlich automatisiert erfolgen

Klimaanpassung

die bezeichneten Maßnahmen sind anzustreben und nachhaltig umzusetzen für eine klimaneutrale, lebenswerte Stadt

Schwammstadt

In einem Neubau habe ich gesehen, dass das Regenwasser aus den Regenrinnen versickert wird (sehr geschickt: mit einer durchlöcherten Röhre zwischen zwei 'Silos'). Das Regenwasser unseres Mehrfamilienhauses (Baujahr 1969) wird aufwändig in die Kanalisation geleitet. Gibt es hier Vorschläge/Programme oder sogar finanzielle Unterstützung für einen Umbau?

Bitte halten Sie sich an das Bayr. Klimaschutzgesetz!

Rd164 : "So sollen etwa geeignete Architektur sowie Stadt- und Landschaftsplanung dazu beitragen, eine klimatisch bedingte Aufheizung der Städte zu lindern, und in Ballungszentren soll die Frischluftzufuhr über Frischluftkorridore erfolgen, zum Beispiel durch unverbaute Frischluftschneisen und extensive Grünanlagen als „Kälteinseln“ (Bundesregierung, Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel, 2008, S. 19; UBA, a.a.O., S. 160 f.);...; die Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlung und Infrastruktur soll reduziert (UBA, a.a.O., S. 229) und auf Rückbau und Entsiegelung sowie Renaturierung und Aufforstung geeigneter Flächen soll hingewirkt werden (Bundesregierung, Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel, 2008, S. 43). "

<https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/202...>

keine weitere Bebauung oder Versiegelung von Grünflächen!

Entsiegeln statt Versiegeln, Renaturierung und Aufforstung, also viele Bäume pflanzen statt fällen, Frischluftschneisen freihalten, etc. Fazit: keine weitere Bebauung oder Versiegelung von Grünflächen bzw. landwirtschaftlichen Flächen! Alternativen finden wie: Gebäudebestand nutzen, Einschränkungen/Regeln bei Wohnraum der z.B. nur als 2.Wohnsitz oder Ferienwohnung genutzt wird, Gewerbegebiete hinterfragen und ggbf. umfunktionieren, Parkplätze reduzieren bzw. umfunktionieren etc.

Bäume und Grünflächen in der Stadt erhalten

Frischluftschneisen, Kaltluftleitbahnen, Grünzüge und Bäume sind unsere wichtigsten Verbündeten im Kampf gegen die Herausforderungen des Klimawandels in der Stadt, gegen Hitze, Stress und schlechte Stadtluft.

Beim Bauen gilt: Nutzung der Bestandsgebäude und brachliegender Gewerbeflächen hat Vorrang vor Neubau. Denn Neubau verbraucht wieder Ressourcen. Recycling von Baustoffen. Aufstockung von einstöckigen Wohn- und Gewerbe-Gebäuden (z.B. Aldi) bis zu fünf Stockwerke. Keine Hochhäuser, da sie nicht ökologisch sind. Vorsichtige energetische Sanierung alter Häuser bei Bewahrung denkmalgeschützter Fassaden. Entsiegelung statt Versiegelung. Weniger betonierte Plätze, mehr Grün.

Bäume kühlen an heißen Tagen die Umgebung durch Schatten und Verdunstung. Sie speichern CO₂, filtern Feinstaub aus der Luft und produzieren Sauerstoff. Sie bieten Lebensraum für zahlreiche Tierarten und psychische Erholung für uns Menschen. Unversiegelter Boden hilft bei Starkregen.

Bei allen zukünftigen Planungen muss also der Baumerhalt und die Bewahrung von gewachsenen Strukturen eine viel stärkere Rolle spielen als bisher. Die Menschen müssen sich an die Umwelt anpassen und nicht umgekehrt. Die Architekten und Landschaftsplaner müssen mit gegebenen Strukturen arbeiten und nicht umgekehrt. Großbäume und Biotope sollen im Bebauungsplan berücksichtigt und als zu erhalten eingezeichnet werden. Diese Vorgabe "zu erhalten" sollte dann für alle verpflichtend und nicht optional sein. Bäume bräuchten mehr Schutz und mehr Rechte. Sie müssten Vorrang vor monetären Interessen haben, denn sie leisten unentgeltlich für uns viel mehr als wir für sie. Wir stehen in ihrer Schuld.

Auch wenn klimaneutrale Quartiere gebaut werden, ist das kein Freifahrtschein, wertvolle, natürlich gewachsene Strukturen zu zerstören. Global gesehen können wir ja nicht erst alle Wälder roden und alle Grünflächen bebauen mit der Begründung, dass dann ja klimaneutrale Städte gebaut werden und Bäume nachgepflanzt werden. Was würde das für das Klima in den nächsten 50 Jahren bedeuten? Genauso ist es auch beim Mikroklima in der Stadt. Wenn München jedes Jahr 2000 Bäume verliert, gleichzeitig mehr Flächen versiegelt und immer mehr Autos zugelassen werden, hat das notwendigerweise Auswirkungen auf die Luftqualität, das Stadtklima und die Biodiversität.

Dach- und Fassadenbegrünung können natürlich die nötigen Schutzmaßnahmen der vorhandenen "grünen Infrastruktur" sinnvoll ergänzen.

Bebauung Norden und Nordosten wird Klimawandel anheizen

Mit großer Sorge schaue ich auf die vorgestellten Pläne der großflächigen Bebauung der letzten beiden naturnahen Stadtviertel: den Münchener Norden und Nordosten. 30.000 Wohnungen bedeuten den Bau einer Kleinstadt. Dass diese Bereiche aus unterschiedlichen Gründen (Grundwasserspiegel, Frischluftschneisen, Artenschutz, etc.) schützenswert sind und nicht versiegelt werden sollten, sollte nach all den Kommentaren hier und den Beiträgen und Warnungen von dem BUND Naturschutz und dem LBV einleuchtend sein. Alles andere würde den Klimawandel nur vorantreiben und die Stadt weiterhin aufheizen. Ich bitte Sie inständig dies ernst zu nehmen und die Pläne nochmal zu überdenken.

SEM Nordosten - Badesee als Lockmittel?

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Planung des neuen Badesees im Münchner Nordosten ist doch nur ein reines Lockmittel um der Bevölkerung, die in dem Bereich bereits wohnt, Honig um den Mund zu schmieren...?! Denn ein Neubaugebiet in diesem Ausmass bedeutet jahrzehntelang Lärm, Schmutz und eine deutlich verminderte Lebensqualität. Ganz abgesehen von der nie wiederkehrenden Ruhe, den irreversiblen Schäden an der Natur und den Betonwüsten, die einen dann in Zukunft umzingeln.

Nach einiger Recherche habe ich zudem noch erfahren, dass der Badesee wohl eine notwendige Massnahme ist, um den Grundwasserspiegel zu senken und die Flächen für die Bebauung trocken zu legen. Das ist hanebüchend! Da fühlt sich doch die Bevölkerung regelrecht hintergangen!!!



A1.3 Handlungsfeld Klimaneutralität

Digitalisierung

Bitte beim Ausbau der erneuerbaren Energien den Ausbau von Stromleitungen und die Digitalisierung mitdenken.

Dezentrale Nutzung von Solarer Energie

Die Solarenergie kann in München einen sehr großen klimaneutralen und dezentralen Beitrag zur regenerativen Energieerzeugung leisten. Sowohl thermisch als auch als Stromproduzent. Diese nützliche Energieerzeugungsform fehlt noch komplett in der Übersichtskarte klimaneutraler Quartiere und erneuerbarer Energien.

Als Flächen für PV- und thermische Module stehen in München zur Verfügung: Gebäudedächer, Gebäudefassaden - auch Fensterfassaden -, Überdachungen - und damit teils auch dienlich als Lärmschutz - von Parkplätzen, Straßen, Schienennetz, usw..

Gewünschte Strategie und Maßnahmen:

- Voraussetzungen schaffen, die Genehmigungsprozess für die Umsetzung von Solarenergieerzeugungsanlagen beschleunigen
 - o z. Bsp. bei Steckersolargeräten (Balkone,...), Mieterstromsolarprojekten, Einspeisung ins öffentliche Netz um Nachbarn privatwirtschaftlich zu versorgen, ...
- Recht auf Balkon-/Steckersolarkraftwerk für Mieter und Wohnungseigentümer
- Rechtlich basierte Möglichkeiten für Sondersitzungen außerhalb der Jahres-WEG-Versammlungen für alle Energieeinsparungsmaßnahmen.
- Verpflichtung von Hausverwaltungen und Wohnungsbaugesellschaften, die WEGs zu Förderungs- und Umsetzungsmöglichkeiten von hauseigenen Solarkraftwerken auf den Jahresversammlungen zu informieren.
- Abbau bürokratischer Hürden, z. Bsp.:
 - o Bei Mieterstrom: WEG, Gewerbe oder Einzelner wird nicht mit mehr einem Elektrizitätsversorgungsunternehmen für lokal genutzten Strom gleichstellen.
 - o (analog Solarthermie).
- Erleichterungen für Firmen und Gewerbe solare Energie für den Eigennutz zu erzeugen, ohne Abgaben. Auch das Speicher und den Verkauf von überschüssigen Solarstrom an andere Endverbraucher zu Marktpreisen gestatten.
- Verpflichtung der Stadtwerke, (wie SWM)
 - o zur Anbietung von Mieterstrom bei Dachverpachtung an das jeweilige Stadtwerk.
 - o den aktuellen Stand und deren Pläne zum Ausbau der lokalen solaren Energieerzeugungsprojekte zu veröffentlichen .
- Bestandsaufnahme der vorhandenen solaren Energieerzeugungsleistung und erarbeiten des maximalen tatsächlichen Solar-Energieerzeugungspotentials durch die LHM.
- Schaffung von zugänglichen und zusätzlichen Beratungsstellen für solare dezentrale Energieerzeugung.
- Erstberatung bis zur Erstellung eines Leistungsverzeichnisses für Alle.
- Ausbildungsschienen für solare dezentrale Energieerzeugung aufbauen.
- Ausbildungsberuf zur/zum SolartechnikerIn mit Kenntnissen in Architektur, Statik, Installation, Energieerzeugungswissen, Energieformen, Normen...
- Zwingende Fortbildung von Heizungsbauer, Installateuren, Elektriker, Fachplanern... hinsichtlich Einsatz und Einbindung regenerativer Energien.
- Verpflichtung von HK und IHK ein Konzept zu erstellen, dass solche Ausbildungen zum/zur allgemein anerkannten SolartechnikerIn ermöglicht.

klings gut und umfassend

klings gut und umfassend danke!

PVs auf die Dächer

... plus Speicher. Es gibt viel Missinformation dazu. Die großen Immobilienbesitzer der Stadt (die Stadt selbst, die Versicherungen, die Kirchen... als Beispiel) müssen dazu bewegt werden das anzupacken.

Keine Hochhäuser ohne Fassaden-PV genehmigen

Die Technik für Fassaden-PV (günstiger als Marmor) ist längst marktreif, auch Beschichtung von Fenstern zur Stromerzeugung ist inzwischen machbar, und sollte daher für alle gewerblichen Neubauprojekte zum Standard werden. Das vervielfacht die potenziellen Solarflächen in der Stadt.

PV's in WEG's

Als Eigentümer einer Wohnung in einer WEG würden wir sehr gern eine PV auf dem Dach haben, es gibt in unserer WEG allerdings keine Chance, dass alle Eigentümer dem zustimmen. Würde es hier eine gesetzliche Regelung geben, die uns das einfacher macht, so würden wir gerne zum Ausbau der alternativen Energieversorgung beitragen.

Stimmt. Zum Beispiel, indem

Stimmt. Zum Beispiel, indem Photovoltaik im ersten Schritt für Neubauten verpflichtend wird - und zwar nicht nur außerhalb der Fernwärmeversorgungsgebiete - und es auch für Bestandsimmobilien schrittweise eingeführt wird. Entsprechende energetische Vorgaben gibt es ja auch bereits in anderen Bereichen (Stichwort EnEV, GEG), und die Einführung flächendeckender Photovoltaik/Solarthermie zur (teilweise) dezentralen Energieversorgung wäre ein wichtiger Beitrag zur Energiewende. In puncto Finanzierung und Kosten muss eine vernünftige Lösung gefunden werden, um Mieter nicht einseitig zu belasten und Wohnraum bezahlbar zu halten. Eigentümer - zu denen ich auch gehöre - können und müssen ihren Beitrag leisten (Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen. Art. 14(2) GG).

Mehr Ladestationen für Elektromobilität

Die Anzahl der Elektroautos steigt und laut Hersteller können wir viel mehr dieser Fahrzeuge in der Stadt erwarten. Bisher sind die Ladestationen aber noch sehr rar gesät. Das sollte auf jeden Fall Hand in Hand gehen, denn die e-Mobilität soll ja gefördert und incentiviert werden!

Geburtsfehler Ladeinfrastruktur

In den vielen Tiefgaragen der in den letzten Jahrzehnten geschaffenen Neubauten erschweren vielfach Eigentumsverhältnisse, Elektroinstallationen und Brandschutz eine weitere Verbreitung von Ladeinfrastruktur - es reicht nicht, als Autohersteller Elektroautos in den Markt zu pumpen - hier geht es um funktionale und sichere Ladeinfrastruktur und Energieversorgung innerhalb von Immobilien.

Mieterstrom - ist zu komplex

ja, es gibt viele Dächer, aber Solaranlagen auf Mietshäusern sind wegen der Regelungen zum Mieterstrom zu komplex. Wir warten auf die versprochenen erleichterungen im Koalitionsvertrag

<p><u><i>PV-Mieterstrom: Verpflichtung der SWM als Mieterstromlieferant</i></u></p> <p>Derzeit ist es für Vermieter und Wohnungseigentümergeellschaften (WEG) sehr kompliziert, Mieterstrom anzubieten, selbst wenn die Dachfläche und der Wille für ein Solar-dach da ist. Die komplexen Administrativen Dinge und das wirtschaftliche Risiko sind zu hoch. Die SWM sollten daher zwingend Mieterstrom anbieten müssen. Ein gutes Beispiel sind die Stadtwerke Pfaffenhofen: https://www.solarserver.de/2021/09/03/photovoltaik-stadtwerke-pfaffenhof...</p> <p>Kommentar von https://muenchen.solar2030.de/</p>
<p><u><i>Solarstrom: München ins Solarpotentialkataster aufnehmen</i></u></p> <p>Aktuell ist es schwierig, für Dachflächen schnell und einfach die mögliche Ausstattung mit Solarpanelen und die erzeugbare Leistung in kWh/Jahr zu ermitteln. Eine gute Hilfe ist das Solarpotenzialkaster, mit Berechnungstool: https://www.solare-stadt.de/home/Solarpotenzialkataster</p> <p>Leider sind die Gebäude von München(Stadt) nicht enthalten.</p> <p>Also: München ins Solarpotentialkataster aufnehmen.</p> <p>(Kommentar von https://muenchen.solar2030.de/)</p>
<p><u><i>Einfaches Berechnungstool für PV Solaranlagen</i></u></p> <p>Derzeit gibt es viele PV-Berechnungstools im Internet. Viele davon aber von gewerblichen Anbietern, bei denen man misstraut und die teilweise geschönte oder nicht nachvollziehbare Ergebnisse liefern. Also: Es sollte von der Stadt München ein einfaches, gutes Berechnungstool für PV Solaranlage geprüft und zur Verfügung gestellt oder lizenziert werden, z.B. wie vom Solarpotentialkataster oder DGS Pv-Now.</p>
<p><u><i>Vermittlungsbörse zwischen Energieberatern und WEG/Interessenten</i></u></p> <p>Konkreter Fall: Anhand eines selbsterstellten Steckbriefs habe ich den Beschluss und Budget der WEG eines Hochhauses zur Durchführung einer Energieberatung/Machbarkeit bzgl PV-Anlage für Allgmeinstrom erhalten. Ich tue mich schwer, einen geeigneten, förderfähigen Energieberater zu finden, trotz vieler verschiedener Listen (z.B. https://www.energie-effizienz-experten.de/). Hier wäre eine bessere aktive Vermittlungsbörse von Nachfrage und Beratern (`a la Partnervermittlung) hilfreich. Und eine Qualitätssicherung der Berater auf der Liste (da hatte ich zuerst einen Totalausfall, bis dann kompetenten Berater gefunden)</p>
<p><u><i>SWM sollen Hausverwaltungen&WEG mit PV-Vorschlägen anschreiben</i></u></p> <p>Viele Gebäude in München sind Mietshäuser mit WEG/Hausverwaltungen oder Wohnungsunternehmen. Dort fehlt meist die Initiative und Kompetenz, sich in das Thema Solarenergie so einzuarbeiten, dass ein Beschluss für PV-Anlage und Mieterstrom zustande kommt.</p> <p>Die SWM haben die Daten über Strom- und Gasverbrauch vorrätig, könnten diese mit den Gebäudedaten (siehe Solarpotentialkataster) abgleichen und aktiv den WEG/Hausverwaltungen einen Vorschlag unterbreiten: Leistung der PV-Anlage, Verhältnis zum Verbrauch (und Lastprofil über den Tag), Wirtschaftlichkeitsrechnung. Das wäre eine schöne Anwendung für Künstliche Intelligenz oder BigData.</p> <p>(Kommentar von https://muenchen.solar2030.de/)</p>

Bürger*innenenergie

Die Stadt München sollte Bürger*innenenergie Projekte initiieren. Also statt kalkulatorischer Klimaneutralität mit Projekten in Norwegen und Spanien etc. Anleihen von Bürger*innen einholen um mehr Windkraft und Solarenergie in der Region zu realisieren. Die Gewinne durch Energieerzeugung sind dann entsprechend zurückzuzahlen. So entstünde eine nachhaltige Investitionsmöglichkeit für Bürger*innen, eine finanzielle Entlastung für den Stadthaushalt und ein Schritt Richtung Klimaneutralität.

Zudem braucht es endlich eine entschiedeneren Verkehrswende!!

Mehr Beitrag zur Energiegewinnung

Warum sind so wenige Windkraftwerke eingeplant (auch im Umland)? Die 2 Windkraftanlagen und den etwas größeren Solarpanelplan werden nicht reichen. Wie sieht die finanzielle und gesetzliche Unterstützung zum Solarpanelausbau bei Bestandsbau aus?

Windparks im Umland geplant

Derzeit sind mit Unterstützung durch das Bayer. Wirtschaftsministerium im Ebersberger Forst (bereits mit positivem Bürgerbegehren) und im Forstenrieder Park (Vorplanung) kleine Windparks mit je ca. 5 Windrädern vorgesehen.

Die SWM sollten allerdings technische Weiterentwicklungen im Auge behalten, die in kleinerer Skalierung (z.B. Walzentechnik) auch die Errichtung in der Stadt (ohne Abstandsregeln) ermöglichen (z.B. zwischen 2 Hochhäusern)

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

die Stadt München hat uns eine Antwort auf Ihre Frage zukommen lassen:

In München gibt es zwei Windenergieanlagen im Münchner Norden. Weitere Windenergieanlagen auf dem Münchener Stadtgebiet sind nach dem derzeitigen Stand nicht realisierbar, da es keine geeigneten Flächen für Windenergieanlagen auf dem Münchener Stadtgebiet gibt.

Die bestehenden Windenergieanlagen im Münchner Umland und der Ausbau im Umland sind nicht im STEP 2040 dargestellt. Außerdem ist zu beachten, dass in Bayern weiterhin die sogenannte 10-H-Regel gilt. Das bedeutet, dass Windenergieanlagen einen Mindestabstand vom 10-fachen ihrer Höhe zu geschützten Wohngebäuden einhalten müssen. Das erschwert den Ausbau deutlich.

Die Stadt München fördert den Ausbau von Solarenergie. Die Stadt erhebt regelmäßig das Solarpotenzial der Münchner Dachflächen. Außerdem gibt es das Münchner Förderprogramm Energieeinsparung (FES), das unter anderem Solarberatungen und die Installation von Solaranlagen finanziell unterstützt. Eine Errichtungspflicht im Bestand gibt es nicht.

Viele Grüße

vom Moderationsteam

Ersatz des Kohlekraftwerks durch GUD und Geothermie-Anlagen

Diese komplexe Umrüstung der Strom- und Wärmeerzeugung incl. Abfallverbrennung hat von allen denkbaren Maßnahmen den weitaus größten Klimaeffekt und erfordert wohl eine politische Großraumlösung auf bayerischer Ebene. Es kann nicht angehen, dass eine Gemeinde im Lkr München das lebensnotwendige Projekt der langfristigen Energieerzeugung blockiert.

Klimaneutralität 2035 als Antrieb für Infrastrukturausbauten?

Das Fachgutachten Klimaneutralität 2035 benennt als "Maßnahme V-2-3 Planung S-Bahn-Ausbau" die Intensivierung des S-Bahn Verkehrs sowohl auf polyzentrischen Ringverbindungen als auch auf den Außenästen – mit sehr hoher Wirkung und sehr hoher Priorität.

Der Koalitionsvertrag der Stadtregierung (SPD-GRÜNE-VOLT) bekennt sich zum "10-Minuten-Takt", zum "Ausbau von S-Bahn Außenstrecken" und der "zügigen Verwirklichung von Nord- und Südring sowie einem S-Bahn-tauglichen Regionalzughalt Poccistraße". Eine Vielzahl gewählter demokratischer Parteien führen ähnliche Ziele in ihren Wahlprogrammen.

Fridays-for-Future fordern: "Bau des S-Bahn-Rings bis 2030".

Das sind genug Argumente?

Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung (SPD-FDP-GRÜNE) liefert weitere Anknüpfungspunkte zum Thema Eisenbahn:

"Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung", "Ausbau/Neubau [...] der Knoten [...] München",

"erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren",

"auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen",

"Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern",

"Bahnhofsprogramme bündeln und stärken",

"Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren",

"Beschleunigungskommission Schiene einsetzen."

Frohes Schaffen.

Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen

Keine Waldrodung in und um München, keine Windräder im Wald

Autarke Energiegewinnung garantiert?

Ist mit den gegebenen Mitteln eine autarke Energieversorgung der Stadt garantiert oder sind auch zusätzliche Importe anderer Energiequellen notwendig? Solarenergie + Geothermie scheint mir zu wenig (2 kleine Windradanlagen sind nicht wirklich signifikant). Ich wuenschte mir aus Transparenz ein Begutachtung der zukuenftlichen Energieplaene.

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

zu Ihrem Beitrag haben wir von der Stadt diese Antwort erhalten:

Eine autarke Energieversorgung ist für München als Ziel nicht wahrscheinlich. Vielmehr ist es wichtig,

dass die in München erforderliche Energie (Strom, Wärme Kälte) klimaneutral bereitgestellt werden kann.

*Freundliche Grüße
vom Moderationsteam*

Klimagerechtigkeit mitdenken

Klimaneutral heißt auch Klimagerechtigkeit mitdenken.

Deutschland hat geschichtlich bereits ein Vielfaches seines CO2 Budgets aufgebraucht. Jetzt muss es auch um Wiedergutmachung in den most affected people and areas gehen. Was kann München also beitragen?

Reparationen für Klimakatastrophen in Ländern, die bereits in der bald unbewohnbaren Zone liegen.

Migrant*innen aus diesen Gebieten aufnehmen

Dekolonialisierung und Aufklärung zum Thema Schuld und Klimakrise

CO2 Emissionen auf 10 Prozent runterfahren

Vegane Ernährung als Regenwaldschutz

Essen retten Gesetz in der LHM bzw Verpflichtung der Supermärkte in München nichts mehr wegwerfen zu dürfen

Defacto Gesetz zum Containern in München

Förderung von Second Hand und Verdrängung v Modeboutiquen aus der Innenstadt. Repaircafes und soziale Begegnungen sind wichtiger

Leerstand in Gewerbe und Wohnimmobilien sind sowohl eine Katastrophe in Bezug auf Klimaschutz als auch ungerecht. Eat the rich.

Energieversorgung - Heizkraftwerke

Wenn bis 2025 der komplette Strombedarf aus erneuerbaren Quellen stammen soll - mit was sollen dann die eingezeichneten Heizkraftwerke Süd, Nord und Freimann befeuert werden? Weder Kohle noch Gas ist erneuerbar. Auch Holz erzeugt CO2 und darf hier nicht verheizt werden.

Moderationskommentar

Antwort der Stadt München

Hallo Gast,

wir haben von der Stadt eine Rückmeldung zu Ihrem Beitrag erhalten:

Die Stadtwerke München (SWM) haben das Ziel ausgerufen, bis 2025 so viel erneuerbaren Strom in ihren eigenen Anlagen zu erzeugen, wie ganz München verbraucht. Das sind laut SWM zirka sieben Terrawattstunden (TWh). Das heißt aber nicht, dass diese Anlagen in München stehen. Die SWM sind zum Beispiel Eigentümern beziehungsweise Miteigentümerin mehrerer Offshore- und Onshore-Windparks in ganz Europa. Die Heizkraftwerke Nord, Süd und Freiman dienen nicht ausschließlich der Stromerzeugung, sondern auch der Wärmeerzeugung für das Münchner Fernwärmenetz. Die Stadtwerke München prüfen, inwieweit die Münchner Heizkraftwerke auf andere Energieträger wie zum Beispiel Wasserstoff umgestellt werden können. Gleichzeitig wird die Wärmeerzeugung aus Tiefengeothermie bis 2035 verstärkt ausgebaut.

*Viele Grüße
vom Moderationsteam*

Energieversorgung bis 2025 erneuerbar?

Mit den eingezeichneten Kraftwerken (Wind, Solar, Geothermie, Solar...) lässt sich keine Komplettversorgung aus erneuerbaren Quellen darstellen. Hier müssen doch noch außerhalb der Stadtgrenze Wind- & Solarparks gebaut werden. Das vermisse ich bei dem Ziel den Strombedarf bis 2025 zu decken. Auch liegt hier vorwiegend der Focus auf den SWM-produzierten Strom der von Münchner Kund*innen abgenommen wird. Viele Betriebe und Haushalte beziehen aber nicht den Strom von den Stadtwerken sondern von anderen Stromlieferanten - Schließt das Ziel diese Abnehmer*innen mit ein? Weil um hier ehrliche Rechnung darzulegen, müssen diese Stromverbräuche mit eingerechnet werden.

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

die Stadt hat auf Ihre Frage geantwortet:

Die Stadtwerke München (SWM) haben das Ziel ausgerufen, bis 2025 so viel erneuerbaren Strom in ihren eigenen Anlagen zu erzeugen, wie ganz München verbraucht. Das sind laut SWM zirka sieben Terrawattstunden (TWh). Dabei wird nicht zwischen SWM-Kund*innen und Kund*innen anderer Stromanbieter unterschieden. Es geht um die gesamte Strommenge, die in München verbraucht wird. Deshalb bauen die SWM ihre erneuerbare Stromerzeugung seit vielen Jahren innerhalb und außerhalb Münchens aus. Die SWM sind zum Beispiel Eigentümerin beziehungsweise Miteigentümerin mehrerer Offshore- und Onshore-Windparks in ganz Europa. Des Weiteren betreiben die SWM allein oder im Rahmen von Kooperationen mehrere Solarparks unter anderem in Bayern und in Sachsen.

Herzliche Grüße
von der Moderation



Photovoltaik und Solarthermie...

...sollte im ersten Schritt für Neubauten verpflichtend werden - und zwar nicht nur außerhalb der Fernwärmeversorgungsgebiete. Für Bestandsimmobilien sollte es schrittweise eingeführt werden. Entsprechende energetische Vorgaben gibt es ja auch bereits in anderen Bereichen (Stichwort EnEV, GEG), und die Einführung flächendeckender Photovoltaik/Solarthermie zur (teilweise) dezentralen Energieversorgung wäre ein wichtiger Beitrag zur Energiewende. In puncto Finanzierung und Kosten muss eine vernünftige Lösung gefunden werden, um Mieter nicht einseitig zu belasten und Wohnraum bezahlbar zu halten. Eigentümer - zu denen ich auch gehöre - können und müssen ihren Beitrag leisten (Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen. Art. 14(2) GG).

Klimaneutralität nur mit Verkehrswende und schnellem Tram-Ausbau

Klimaneutralität klappt nur mit der Verkehrswende: der hohe Energieverbrauch tonnen-schwerer Gefährte um eine Person zu transportieren wird nicht um Größenordnungen weniger, nur weil Strom verwendet wird.

Daher: Umstieg auf den Umweltverbund (zu Fuß, ÖV, Rad). Gefördert wird dies durch einen konsequenten Ausbau der Tram, ÖV-Spuren sowie sichere Fahrradinfrastruktur, und die Flächenumverteilung. Der Autoverkehr muss weniger werden, sonst sind die Klimaziele nicht erreichbar.

Um Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen, ist im Bereich ÖV der Bau der U-Bahn zu langsam: bis 2040 ist mit der U5 bereits die Planungs-, Finanzierungs- und Baukapazität erschöpft. Mehr geht nicht. Zudem ist die hohe CO₂-Erzeugung bei der Betonherstellung auch bedenklich (und unterirdische Bauten brauchen viel Beton).

Mit der Tram läßt sich viel aufholen: Konsequent auf den Ausbau der viel billigeren Tram gesetzt (1km U-Bahn = 10km Tram) können jedes Jahr mehr als 10 Kilometer neue Strecke eröffnet werden. Jeder Ausbau kann einhergehen mit attraktiven Radwegen, und einer Entsigelung von Fläche. Daher: konsequent auf den schnellen Ausbau der Tram setzen ist nötig.

Emissionsfreie Innenstadt

In der Innenstadt (innerhalb des Rings) wenn möglich im gesamten Stadtgebiet dürfen nur noch Elektro oder Hybrid ÖPNV und Taxen, Carsharing, sowie Besucher fahren. Ausnahmen können für Anwohner PKWs gemacht werden. Zudem müssen die Elektro Lade-stationen stark ausgebaut werden und innovative Konzepte gefördert werden.

klimafreundliche Mobilität im Umweltverbund skalieren

anhand zurückgelegter Entfernung, aufgewendeter Zeit und eingesetzten Kosten – immer noch ein Grund für die Attraktivität des Autos. Der Umweltverbund bietet hervorragende Entwicklungspotentiale – wenn die Chancen erkannt und umgesetzt werden. Zu-Fuß-gehende, Radfahrende, Tram und S-Bahn als integriertes Mobilitätssystem begreifen, welches Stadt und Umland verbindet – so differenziert, daß die wesentlichen Verkehrsträger im Umweltverbund ihre Stärken bestmöglich ausspielen und bequeme, kundenorientierte und konkurrenzfähige Angebote schaffen. Bei Tram und S-Bahn sind Haltestellenabstände, Netzqualität und Betriebsstabilität wichtige Kriterien für die Nähe zur Haustür und die Erreichbarkeit des Zielorts angemessener Zeit zu sozial-verträglichen Kosten.

Thema Heizen

Ein riesiger Faktor ist das Thema Heizen, wo nach aktueller Gesetzeslage für bestehende Öl- oder Gasheizungen kaum ein Anreiz für die Vermieter:innen besteht, zu einer klimaneutralen Alternative zu wechseln. Dies liegt daran, dass die Kosten auf den Mieter umgelegt werden können. Deshalb sollte man sich erstens dafür einsetzen, diese gesetzliche Lage zu ändern, und zweitens sollte man das Fernwärmenetz massiv ausbauen.

Verkehrswende ist das A&O

Weniger Autos, weniger Verkehr bedeutet weniger CO₂. Dafür benötigen wir eine bessere und kostengünstigere Anbindung durch den ÖPNV, sowie bessere & sichere Radwege.

Gewerbegebiete reduzieren...

...spart Strom und Energie. Viele Leute können von zu Hause arbeiten und damit müssen keine Bürogebäude unnötig beleuchtet und beheizt werden.

A1.4 Handlungsfeld Quartiere

Für ein gemischtes München

Egal ob neu oder alt, egal ob in Quartieren, Vierteln, Stadtteilen, Stadtbezirken oder eben der ganzen Stadt - München soll gemischt bleiben bzw. wieder werden. Gemischt im Sinne der Menschen aber auch der Architektur und der Nutzung. München ist in den letzten Jahrzehnten "gschleckt" und bussi-bussi genug geworden. Ein bisschen mehr unaufgeräumte und laute Urbanität und ein Mischung aus Gewerbe/ Handwerk, Wohnen und Aufenthalt würde gut tun.

und ein München, das in die Höhe wächst!

Auch ein bisschen Mut die Tradition durch Moderne zu ergänzen. Ein Hochhaus hier und da würde sicher nicht schaden!! Dann haben wir auch mehr Platz für Grünflächen.

Quartiere im Bestand und ÖPNV

"Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist eine Grundvoraussetzung für die Entstehung neuer Quartiere und sichert ihre optimale Erreichbarkeit. „Mobilitätsschnittstellen“, wo sich viele Verkehrslinien treffen, eignen sich besonders gut als Standorte für neue Arbeitsplätze." Bitte auch im Bestand den ÖPNV ausbauen. Es gibt in München viele Gebiete, die nicht gut angebunden sind.

Neue Stadtquartiere

Möglichst viele neue günstigen Wohnungen bauen

Münchner Nordosten - Chancen nutzen

Kompakt, hoch und ungewöhnlich bauen. Da muss mehr Kreativität her! Der Münchner Nordosten kann toll werden. Aber nicht alles flächig zubauen. Dafür hohe, dichte Bebauung und viel Natur dazwischen. So bleibt Platz für beides Freiräume und Menschen.

Nein eben nicht. Statt in die

Nein eben nicht. Statt in die Höhe zu gehen, ist es eher eine Frage der cleveren Flächennutzung und des "um die Ecke"-Denkens. Starke Nutzung der Stadtflächen für grüne, öffentlich zugängliche Oasen, etc. München ist keine Stadt der Höhen - der Charme besteht aus dem bürgerlichen mit überschaubaren Höhenzügen.

Und vielleicht nicht das Maximum ausschöpfen, sondern lieber die Identität wahren: Überschaubar, gemischt und mit viel Grün.

Lärmreduktion

München ist in den letzten Jahren immer lauter geworden, Tag und Nacht. Das ist in höchstem Maße ungesund. Je dichter München besiedelt wird, desto mehr muss auf Lärm-Minimierung geachtet werden, insbesondere beim Verkehr und in den Nachbarschaften. Die Stadt müsste da einen weit größeren Fokus drauf legen, nicht nur vermittelnd sondern auch regulierend und mit rechtlichen Mitteln. Freiwilligkeit funktioniert da nicht mehr, hier muss mit Konsequenz durchgegriffen werden. Wenn die rechtlichen Grundlagen dazu nicht ausreichen, müssen sie zügig geschaffen werden.

Keine weitere Flächenversiegelung mehr.

Keine weitere Flächenversiegelung mehr. Weitere Entwicklung nur noch auf bereits versiegelten Gebieten durch Umnutzung, z.B. von Gewerbe zu Wohnen.

Baustil in der Stadt

Wird München in Zukunft eine Schuhschachtel und Betonklotzkolonie, in der die schönen Altbauten mit Betonklötzen ummauert oder ersetzt werden?

Architekten und die Stadtgestaltungskommission, tun alles dafür, das Stadtbild zu verunstalten. Was bleibt von der Identität Münchens noch übrig?

Da kann ich nur zustimmen...

Man hat den Eindruck, in München geht nur noch Kiste. Alles, was neu entsteht, sieht mehr oder weniger gleich aus. Kühl, unpersönlich und eher abweisend.

Wo bleiben kreative Lösungen, die zweckmäßig und trotzdem schön sind?

Wenn Theorie auf Wirklichkeit trifft

Wenn die hochgelobte "Vielfalt" zu Ghettobildungen führt, kann das nicht gut sein. Weder für die "Neuen", noch für die Einheimischen.

"Vielfalt" wird leider überwiegend lediglich in Bezug auf Nationalität genannt, was alleine schon Ausgangsbasis für viele Probleme ist. (Siehe "Brennpunkte".)

Die "soziale" Vielfalt führt zu zusätzlichen Spannungen.

Passend dazu dieses Negativ-Beispiel: Abendzeitung-Artikel "Messestadt: Droht eine Ghettoisierung", 5. März 2013

<https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/messestadt-droht-eine-ghet...>

Schlachthof/Viehhof

Hier sollte ein ökologisches, verkehrsfreies sozial gemischtes Viertel entstehen. Ein Schlachthof in der Innenstadt ist unsinnig, was karrt man die armen Tiere durch den Innenstadtverkehr?

Es gibt mit Sicherheit sinnvolle Alternativen im Außenbereich / bestehende Schlachthöfe die Kapazitäten haben weil der Fleischkonsum ja ohnehin sinkt/sinken muss. Dies MUSS vor 2040 möglich sein. Es sind neben Wohnen und Parkflächen auch Kleingewerbe/Handwerkerflächen nötig, diese Betriebe werden gegenwärtig aus dem Viertel vertrieben - z.B. Co-working Schreibereien - damit nicht jeder große Maschinen anzuschaffen braucht als idee - nicht nur co-working Büros, sondern eben auch für die Handwerksbetriebe. Die Wohnungen sollen durch Genossenschaften geschaffen werden. Keine kommerziellen Wohnprojekte bitte.

Sehr guter Einwand

Und selbstverständlich autofrei konzipiert

Umnutzung von Büroflächen / Mischnutzung von Gewerbeimmobilien

Beschleunigt durch die Corona Pandemie haben sehr viele Unternehmen realisiert, dass es zukünftig reicht, Büroflächen für einen Bruchteil der Mitarbeiter vorzuhalten und statt dessen auf flexible Arbeitsplatzmodelle zu setzen. Dadurch wird viel Bürofläche in der Stadt und im Umland frei werden. Auf diesen Flächen könnte man eine Um- oder Mischnutzung andenken. Dadurch könnte man auch eine lebensqualitätsschädliche Nachverdichtung in vielen Stadtvierteln vermeiden. In der Stadtentwicklungsplanung sind wenige derartige Gebiete schon ausgewiesen, aber mir scheint das noch lange nicht die reellen Möglichkeiten abzubilden.

Bezahlbarer Wohnraum

Was ist bezahlbarer Wohnraum (hier wird ein Narrativ gesetzt aber keine inhaltliche Bestimmung durchgeführt)? Für wen bezahlbar? Wer bezahlt diesen Wohnraum in der Realität? Ist bezahlbarer Wohnraum letztendlich nur Mietwohnraum? Ist Eigentum am Wohnraum nur noch ein Traum der Mittelschicht und Wohngeld im Alter dann die Normalität? Alle Menschen werden Mieter (Sozialmieter städtischer Gesellschaften oder Mieter von Vermietungskonzernen)? Treibt die SOBON die Preise von Eigentumswohnungen derart in die Höhe, dass nur noch Investoren (meist aus dem Ausland) sich diese Wohnungen als Kapitalanlage leisten können? Sind diese Deals mit den Investoren tatsächlich im Interesse der Bevölkerung? Ist es am Ende der Steuerzahler der die geförderten Wohnungen durch die Überweisungen der Stadt an die städtischen Gesellschaften bezahlt? Ist das Mietmoratorium von GEWOFAG und GWG nur Schaufensterpolitik da die Einnahmeausfälle dann der städtische Haushalt über Zuschüsse ausgleichen muss?

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

wir haben von der Stadt zu Ihren Fragen folgende Antwort erhalten:

"Die Bezahlbarkeit von Wohnraum ist keine normative Größe, sondern lässt sich nur im Verhältnis zum Einkommen messen. Die Bezahlbarkeit ist dann gegeben, wenn die Wohnkostenbelastung nur so hoch ist, dass auch alle anderen Lebenshaltungskosten bestritten werden können.

In der Zusatzerhebung zur Wohnsituation der Haushalte, die im Abstand von vier Jahren ergänzend zum jährlich erhobenen Grundprogramm des Mikrozensus erfolgt, wird unter anderem eine Mietbelastungsquote für die Landeshauptstadt München ausgegeben. Das Statistische Bundesamt definiert die Mietbelastungsquote als den Anteil am Haushaltsnettoeinkommen, der für die Bruttokaltmiete aufgebracht werden muss. Die Mietbelastungsquote liegt in München für das Jahr 2018 bei durchschnittlich 30,6. Die Mietbelastung eines Haushaltes ist von verschiedenen Faktoren abhängig und fällt demzufolge unterschiedlich hoch aus. Wenn die Mietbelastung einen Wert von 35 Prozent des Haushaltsnettoeinkommens überschreitet, wird angenommen, dass diese Überschreitung für die Haushalte als problematisch gilt. Demnach hat in München ein Drittel der Haushalte eine kritische Mietbelastung.

Wichtiges Ziel der Münchner Wohnungspolitik ist es daher, Wohnraum auch für Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen zu schaffen. Durch das Instrument der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) ist sichergestellt, dass in neuen Baugebieten auch immer geförderter und preisgedämpfter Wohnraum entsteht."

Grüße vom Moderationsteam

Wohnungsangebote für alle Bevölkerungsgruppen

"Denn eine ausgewogene soziale Mischung in den Quartieren ist nur durch Wohnungsangebote für alle Bevölkerungsgruppen möglich." Wenn, wie in Freiham, überwiegend Sozialwohnungen der GWG und GEWOFAG gebaut werden, direkt an den "sozialen Brennpunkt" Neuaubing West, dann halte ich das nicht für ausgewogen.

ÖPNV, Nachverdichtung und Quartiersentwicklung im Norden

Der ÖPNV muss mindestens mit Fertigstellung von Nachverdichtung und Neubau fertiggestellt sein. Die Qualität des ÖPNV muss den Umstieg vom Auto reizvoll machen (auch Tarifstruktur). Eine maßvolle Nachverdichtung darf sich nicht an der Anzahl von gewünschten oder möglichen Wohnungen messen, sondern muss die Wohnqualität und den Charakter der Quartiere erhalten und verbessern. Vorhandene Grünflächen sollen so weit möglich erhalten werden. Die geltenden Mindeswerte für den Grünflächenanteil müssen insbesondere im Randbereich deutlich überschritten werden.

Die Quartierserweiterung durch Neubebauung braucht neue, zukunftsorientierte Konzepte. Klimaneutralität, soziale Mischung und Wohnqualität mit viel Grün- und Erholungsflächen sind gefragt. Die Kriterien für Lärm- und Emissionschutz sowie für den Grünflächenanteil dürfen sich nicht an den Mindestanforderungen orientieren sondern müssen deutlich überschritten werden.

Nachverdichtung kann weder

Nachverdichtung kann weder Wohnqualität noch Charakter der Quartiere erhalten, geschweige denn verbessern. Nachverdichtung führt zu Konflikten der zu dicht aufeinander wohnenden Menschen.

Seit Jahren bemühen wir uns, die aktuell stadtklimatisch ungünstige Ausrichtung der geplanten Punkthochhäuser zu korrigieren, weil sie mikroklimatisch einen geschlossenen Hochbauriegel bilden, der eine wetterbedingte Durchlüftung regelrecht verhindert. Dies wird vom RKU bestätigt. Sogar die wesentliche Schlussfolgerungen aus "Grüne Stadt der Zukunft" lautet: Anpassung der Gebäudestellung an die Durchlüftungssituation. Konkret heißt das, dass bei vorherrschend Westwetterlage die 44 m hohen Hochbauriegel in West-Ost Richtung ausgerichtet werden müssen. Warum das hier nicht gelten soll und dazu nochmal eine Abwägung im Stadtrat erforderlich ist, verstehen wir nicht. Die neuerliche Aufstockung des Bauvolumens um 35% war scheinbar problemlos möglich, die klimasomatisch logische Ausrichtung der Punkthochhäuser scheinbar nicht. Die planende Architektin (Fr. Rapp) zeigt sich diesbezüglich ahnungslos. Durch diese Maßnahme muss keine einzige Wohnung weniger gebaut werden, sie dient ausschließlich dem Klimaschutz und unserer Gesundheit. Denn die Gesundheit ist unser höchstes Gut, dem sich alle Einzelinteressen unterordnen müssen. Wir fordern Klimaschutz durch nachdenken. Ist das RKU etwa noch immer ein zahnloser Tiger?

Hofmannhöfe Campus Süd

Es ist erschreckend, unfassbar und für Bürger/innen nicht nachvollziehbar, dass das Bauvolumen bei den "Hofmannhöfen Campus Süd" mit einem Federstrich um 1/3 erhöht werden kann durch Aufstockung aller Gebäude – dass aber die bestehende Frischluftschneise verloren geht – das spielt keine Rolle – wird überhaupt nicht wahrgenommen oder diskutiert und wird von der Architektin Frau Rapp nicht gesehen – weder als Problem noch als Lösung.

Durch die Drehung der Punkthochhäuser entsteht ein regelrechter meteorologischer „Hochbauriegel“, der bei überwiegend herrschenden Westwetterlagen den Frischluftaustausch dauerhaft verhindert. Klimatisch führt dies zu einer erheblichen Mehrerwärmung des Bauvorhabens und zu gefährlichen Hitzestauungen.

Ohne erkennbare Vorteile werden klimasomatische Belastungen herbeigeführt, die die Gesundheit für Mensch und Natur gefährden und nicht reversibel sind. Gedreht und zugebaut ist kaputt, und kaputt kann nicht mehr repariert werden.

Daher die Forderung: Die Drehung der Punkthochhäuser muss zurückgenommen und die West-Ost-Ausrichtung wieder hergestellt werden.

Frischluftschneisen

Frischluftschneisen werden von der Stadtplanung München als Nachverdichtungspotential betrachtet. Und zubetoniert. Gilt für alle Frischluftschneisen,

Autofrei wohnen

Autofreie Bereiche schaffen, ohne teure Tiefgaragen und ohne großzügige Parkplätze, dafür Erschließung per Schiene BEVOR die Wohnungen bezugsfertig sind.

Maßnahmen für Quartiere und Wohnraum

München sollte mehr Mut zu Investitionen und Grundstückskäufen haben, auch wenn diese nicht durch Vorkaufsrechte ermöglicht werden!

Auch die üblichen Marktpreise sind langfristig absolut lohnende Investitionen und erlauben eine Bodenvorratsplanung a la Ulm und Münster!

Ulm: <https://www.ulm.de/leben-in-ulm/bauen-und-wohnen/rund-ums-grundst%C3%BCc...>

Münster: <https://www.stadt-muenster.de/stadtplanung/sozialgerechte-bodennutzung>

Hier hängt München leider meilenweit hinterher (siehe Bogner-Gelände in Berg am Laim etc.)...

Der Bodenvorrat wird dann nur noch als Erbpacht vergeben und bezahlbarer Wohnraum kann langfristig garantiert werden.

Hier sollte München auch kreativere Finanzpolitik betreiben und alle Möglichkeiten zur Umgehung der Schuldenbremse (Investitionsgesellschaften etc.) ausnutzen!

Zudem ist die massive Zusammenarbeit, die Sonderehandlung und die massive Abhängigkeit von einem Investor namens Büschl kein gesunder Dauerzustand für eine Stadtgesellschaft! Es kann nicht sein, dass eine Einzelperson privat Profite ohne Ende machen kann, nur weil die Stadt selbst umsetzungsfaul ist und es gute Kontakte des Investor zum Oberbürgermeister gibt!

Auch der Leerstand (circa 40.000 WEs in München) muss dringend stärker bekämpft werden und es braucht mehr SEM und SEM ähnliche Projekte, am besten auch in Kooperation mit Umlandgemeinden.

Zweckentfremdung verbieten

Ich glaube, dass es eigentlich noch viele Wohnungen und Wohnmöglichkeiten in München gibt, die aber zweckentfremdet oder nicht richtig genutzt sind: Spekulationsobjekte, Zweit- oder Ferienwohnungen, die kaum oder gar nicht genutzt werden usw.

Kann da die Stadt irgendwie Einfluss nehmen und gewisse Nutzungsbedingungen festlegen? Das würde den Markt wohl zumindest etwas entspannen und mehr Angebot ermöglichen. Außerdem wäre ein Mietmodell analog Stadt Wien gut

Dynamisch entwickeln bei Bevölkerungsschrumpfung in DE?

Bei der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung in DE bis 2040 wäre es ja auch eine Option, unter "dynamisch" nicht weitere Zunahme der Stadtbevölkerung zu verstehen und nicht darauf hinzuarbeiten. Dann würde es ausreichen, den bestehenden Wohnraum nur punktuell zu erweitern aber im wesentlichen mehr altersgerecht auszugestalten.

STEEP
2040

Klimaneutrale nachfrageorientierte Bebauung statt Hochhauswüsten

1. Der STEP 2040 – Entwurf hebt mit Recht als Schwerpunkt das Thema Klimaschutz hervor, in Übereinstimmung mit dem für die LHM ausgerufenen „Klimanotstand“. Die von der LHM bei Firma „03 Architekten GmbH“ (in München in Großprojekte wie die „Macherei“ engagierter Projektentwickler) beauftragte Hochhausstudie aus 2020, sowie im Detail die geplante Hochhaussequenz längs der A94 widersprechen diesem Ziel. Hochhäuser haben bekanntlich wegen der aufwändigen Bauweise und des damit verbundenem hohen Zementverbrauchs pro Geschossfläche eine extrem schlechte CO₂ – Bilanz. Soll der STEP 2040 mehr als eine grün gefärbte Prosa sein, folgt daraus, dass anstatt der zahlreichen weiteren geplanten Hochhäuser andere Bauformen gewählt werden sollen.

2. Anstelle des STEP 2040 wäre es hinreichend, wenn die immer noch gültigen Kernaussagen in dem Dokument der LHM zur Stadtentwicklung "München kompakt, urban, grün, neue Wege der Siedlungsentwicklung (Hrsg. LHM PLAN Planungsgruppe 504, 1994)" ab SOFORT umgesetzt werden. Darin wird neben der Betonung klimarelevanter Kriterien auf Seite 45 festgestellt, dass eine maximale Bebauungsdichte mit 6-8 Stockwerken erreicht werden kann. Hochhäuser führen lediglich zu höherem Profit der Bauindustrie und folglich höheren Mieten und sind auch deshalb verzichtbar.

3. Die Aussage im STEP 2040 „München wächst“ ist nicht belegt. Falls die Grundlage für diese Aussage die Demografieberichte der LHM herangezogen wurden, ist hierzu folgendes festzustellen: Sogenannte Bevölkerungs“prognosen“ stellen keine Prognosen im eigentlichen Sinn dar, sondern sind Modellrechnungen, die auf Annahmen beruhen, die in Zukunft eintreffen können oder nicht. Deshalb sind diese Bevölkerungs“prognosen“ wissenschaftlich umstritten und nur sehr begrenzt aussagekräftig, keineswegs jedoch um z. B. die Einwohnerzahl Münchens in 2040 vorherzusagen und daraus den Wohnungsbedarf abzuleiten. Dies kann anhand aufeinander folgender Demografieberichte auch leicht belegt werden, da bereits für nur 2 Jahre im Voraus prognostizierte Einwohnerzahlen erheblich zu hoch liegen. Damit einen Mehrbedarf an Hochhäusern zu begründen, ist nicht nachvollziehbar und erscheint zumindest in erheblichen Umfang herbeigeredet zu sein. Was in München fehlt ist Wohnraum, der für die Mehrheit der Wohnungssuchenden bezahlbar ist, und er ist nicht in Hochhäusern zu finden.

4. Anstelle eines weiteren Planungspapiers wie der STEP 2040 wäre zunächst eine Umsetzung der zahlreichen Vorschläge und Anregungen der in München aktiven Bürgerinitiativen in Zusammenhang mit konkreten Bauvorhaben erforderlich, da diese schwerpunktmäßig auf Klimaschutz und bezahlbaren Wohnraum ausgerichtet sind. Stattdessen wird echte BürgerBETEILIGUNG selbst unter Einschluss des Bezirksausschusses - wie am Beispiel des Truderinger Ackers ersichtlich - ad absurdum geführt und bleibt wirkungslos. Vor diesem Hintergrund erscheint eine Bürgerbeteiligung am STEP 2040, die auch zu praktischen Umsetzungen führt, als fraglich.

Fassade oder Funktion?

Urbane Systemfunktionen gestalten die Stadt

im positiven wie im negativen: schlechte Luft, Lärm und räumliche Enge bestimmen zunehmend die sonst so typische Münchner Gelassenheit. Quartiere als kleinste städtische Einheit - wohnen, leben, arbeiten, einkaufen, bewegen, freie Zeit - auch mal das Quartier verlassen. Was sind diese Systemfunktionen und wie lassen sie sich neu positivieren? Wahrscheinlich nicht mit noch mehr weiter-wie-bisher, mit noch mehr Stau, Autos, Tiefgaragen und Betonsubstanz mit Schaumstoffverkleidung - Stillstand und Langeweile mit prämiierter Fassade. Bürgerbeteiligung nutzen als Schlüssel für Veränderungsprozesse in der Stadtgesellschaft - akzeptieren, identifizieren, begeistern.

Enteignen

Enteignen

Integratives und grünes Wohnen

Keine Neubauten ohne integrierte Orte des Austausches, Aufenthaltsräume, Spielräume und Grün. Graue Kästen abweißen und tatsächlich kreative architektonische Ideen zulassen. München sieht aus wie von Modekapitalisten geschleckt.

Kleinteilige autofreie Quartiere neben Grünanlagen fördern

Um den Konflikt zwischen großflächiger Bebauung und notwendigen Grünanlagen aufzulösen, schlage ich vor, auf städtischem Grund am Rand von Grünflächen (wie Sport-, Spiel-, Freizeitzplätze, Bäder, Friedhöfe, Wälder) autofreie Quartiere auf Genossenschaftsbasis zu entwickeln (Ecosiedlungen), die folgende Kriterien erfüllen:

- o Minimaler Flächenverbrauch (40m² pro Erw., 20m² pro Kind)
- o Höhe max. E+2 am Straßenrand, E+1 im Inneren (Grünbereich)
- o Betonfundament + vorgefertigter Holzaufbau
- o Kein eigener Garten, sondern große Gemeinschaftsfläche für Spiel/Sport im Inneren (bzw. vorhandene Grünzone)
- o Kein Keller, nur unterirdischer Vorratsraum (4m²)
- o PV-Dach + oberflächennahe Geothermie-Nahwärmeheizung (Luft/Wasser)
- o Leihfahrzeuge statt individueller Fuhrpark im Außenbereich, Lastenfahrräder im Innenbereich

Bevorzugte Nutzer: Alleinerziehende, Rentner, Pflegekräfte, Studenten + Kleingewerbetreibende (Außenbereich)

Parallel wird für den Bedarf von Familien anstelle von flächenfressenden Neubauten ein attraktives Tauschprogramm für alleinstehende Rentner in zu großen Wohnräumen initiiert.

Politische Lösungen sind nicht möglich

Rein theoretisch könnte vieles getan werden, um den Menschen zu helfen:

- Zweckentfremdungen stärker verhindern
- warum kann man Wohnungen nach 10 Jahren verkaufen, ohne einen Euro Steuer zu bezahlen?
- warum sollte eine Wohnung für jemanden, der schon 3 hat, nicht teurer sein als für jemanden, der keine hat?
- konsequentes Vorkaufsrecht für Mieter
- kein Eigenbedarf für eine Cousine o.ä.
- keine Wohnungen an ausländische Investoren
- keine Wohnungen als Zweitwohnsitz, oder wenn, dann nur mit hoher Steuer

usw usf.

ABER: die Menschen in der Legislative verdienen massiv an dem System mit. Niemand im BT oder im LT wohnt in Miete. Im Gegenteil. Zuwendungen aus der Immobilienbranche tun ihr übriges.

Klar, in Wahlkampfzeiten reden alle von Mieterschutz. Siehe das Paradebeispiel Niklas Löbel, der später über die Maskendeals stolperte. Auch er machte Wahlkampf damit, sich für faire Mieten einzusetzen. Bei Wikipedia kann man nachlesen, wie er selbst als Vermieter handelte: https://de.m.wikipedia.org/wiki/Nikolas_L%C3%B6bel

Und damit ist er nicht die Ausnahme, sondern die Regel. Alles hier ist ein Tropfen auf den heißen Stein. Die Unterschicht ist längst verdrängt aus München, jetzt ist die Mittelschicht dran.

ModerationskommentarModerationskommentar

Hallo Gast,

vielen Dank für Ihren Beitrag und die genannten Beispiele. Mit Blick auf die Regeln dieses Dialogs möchte ich Sie jedoch bitten, künftig auf pauschale Aussagen über andere Personengruppen zu verzichten. Die Dialogregeln können Sie hier nachlesen: <https://www.muenchen-mitdenken.de/dialogregeln>

Freundliche Grüße

Petra für die Moderation

Lebenswerte neue Stadtteile

Keine Enteignung von Bauern, kein Neubau von neuen Stadtvierteln am Stadtrand

München ist eine lebenswerte Stadt für alle Menschen ???

Die hier dargestellten Planungen werden dazu führen, daß München nicht mehr lebenswert ist, für niemanden. Schade.

ModerationskommentarNachfrage zum Beitrag

Hallo Gast,

vielen Dank für Ihren Beitrag. Können Sie vielleicht konkretisieren, was Ihnen an den dargestellten Planungen nicht gefällt? Haben Sie Verbesserungsvorschläge? Wir sind an Ihrer Meinung interessiert und würden uns über eine Rückmeldung freuen.

Beste Grüße
Petra für die Moderation

STEP
2040

<p><u>Wohnungstausch fördern</u></p> <p>Jeder der heute eine neue Wohnung sucht ist mit fast unbezahlbaren Mieten konfrontiert. Das führt dazu dass viele in einer viel zu großen Wohnung bleiben die wegen Bestandsschutz günstiger sind als eine kleinere Wohnung. Die Großen Wohnungen werden aber dringend gebraucht. Bitte so einen Wohnungswechsel aktiv fördern und bei sozial geförderten Wohnungen prüfen ob der Bedarf für die große Wohnung noch besteht.</p>
<p><u>Großes Potential und wichtige Ergänzung zum plumpen Neubau</u></p> <p>Die Wohnraumoptimierung hat großes Potential und viele Möglichkeiten im Detail.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mehr Standardisierung von Wohnungen, warum muss ein Umzug Unsummen für Küche, Abstell-schränke, etc. kosten? - Umzüge erleichtern, klein und barrierefrei für Ältere, größer für Familien, näher an den Arbeitsplatz - Wohnraum aus vorhandenen Gebäuden gewinnen
<p><u>Mobile Arbeitsplätze</u></p> <p>Im vielen Wohnungen fehlt der Platz für ein Büro. Mich begeistert das Unperfekthaus in Essen mit Platz für Künstler, Coworking oder einfach als unkomplizierter Treffpunkt. https://www.uph.de/</p>
<p><u>Konzept für die Innenstadt</u></p> <p>Ich vermisse ein Konzept für die Innenstadt. Kaufhäuser und kleine Läden schließen und die Innenstadt stiebt aus. Eine Antwort habe ich leider auch nicht.</p>
<p><u>MehrGenerationenWohnhäuser fördern</u></p> <p>In München Hadern entstand mit Unterstützung der GEWOFAG das MehrGenerationenWohnhaus. Viele - vor allem Alleinstehende wünschen sich so ein nachbarschaftliches Miteinander. Bitte in den Neubaugebieten Sol he neue Wohnformen mit planen https://mgh-muenchen-hadern.business.site/?utm_source=gmb&utm_medium=ref...</p>
<p><u>Nur autofreie Quartiere</u></p> <p>Sind zukunftsfähige Quartiere.</p> <p>Bitte unbedingt Fahrradstraßen, Abstellflächen für Lastenräder und Kinderwagen/- Anhänger sowie gemeinsam genutzte Garten und Begegnungsflächen einplanen</p>
<p><u>Qualitäten bewahren - Feldmochinger Dorfkern</u></p> <p>Um um den Dorfkern Feldmoching mit hohem Identitätswert zu erhalten ist hier ein umfassendes Verkehrskonzept notwendig. Die Straßen sind bereits überlastet. Durch die zukünftige Ortsumgehung Oberschleißheim und Höhenfreimachung der Bahnübergänge Feldmochinger Str (heute 18.500 Kfz/24h) u Lerchenauer Str, (3.500 Kfz/24h Höhe Josef Frankl Str) wird der Autoverkehr sich wohl verdoppeln bis verdreifachen. Hier muss dringend - auch da keine Radwege und ausreichend Fußwegbreiten bestehen - ein neues Einbahnstraßensystem etabliert werden, um allen Verkehrsteilnehmer'innen mehr Sicherheit zu bieten. Einbahnstr-Ring Feldmochingerstr/Grashofstr/Pflaumstr, Einbahnregelung Josef-Frankl Str West und Lerchenauer Str Nord sowie Herbergstr-West. Das alleine wird nicht ausreichen - Deshalb muss der Autoverkehr drastisch reduziert werden: Radschnellwege Dachau-Karlsfeld-München, Schleißheim-Feldmoching-Eggarten-Borstei bzw Schleißheim-Feldmoching-BMW/FIZ sowie Verstärkung S-Bahn, Bus, sowie Y-Nord-Tram</p>

Nachverdichten Wohngebiete - Hasenbergl

Das Hasenbergl ist als Potentialgebiet für Nachverdichtung vorgesehen? Dieses Gebiet ist bereits sehr stark bewohnt - Diese Hochhaussiedlungen aus den 70ern sollten eher Sanierung in qualifizierte Wohnblöcke mit ausreichender Infrastruktur (Einkauf, ÖPNV, Radwege ...) geplant werden. Schon heute gibt es hier fast keine Kinderärzte, Gymnasien Eine höhere Bewohnerzahl ist hier nicht städtebaulich und strukturell nicht sinnvoll.

Arbeitsplatzschwerpunkt Mobilitätsschnittstellen - Münchner Nord

Hier fehlen Mobilitätsschnittstellen im Münchner Norden - Feldmoching. Besonders für die geplanten Nachverdichtungen dort: Hasenbergl, SEM Münchner Norden, Lerchenauer Feld (2), Ratoldstr(3), Ludwigsfeld (1), Eggarten(5)... Hier sind massive Mobilitätsmaßnahmen notwendig wie Radschnellweg Oberschleißheim-Ratoldstr-Feldmoching-Eggarten-Olympiabahnhof, Verbindungen nach Karlsfeld, Y-Nord-Tram

Bezahlbaren Wohnraum aber ohne "Ghettobildung"

Leider ist immer mehr zu beobachten, dass es in sogn. sozialen Wohnbereichen immer mehr Ghettobildung gibt. Kinderreiche Familien, Menschen mit Migrationshintergrund), arme Menschen, Sozialhilfeempfänger usw. . Die sogn. bessere Gesellschaft sondert sich ab. Dadurch wird Neid und Unfrieden, sowie fehlende Integration gefördert. Bei Bestandsbauten hier besonders GEWOFAG die sich immer rühmt so viele neue Wohnungen zu bauen, ist zu beobachten, dass sie Bestands-/ Altbauten vernachlässigt. Fenster werden nicht mehr gestrichen, die Holzrahmen verfaulen, wunderschöne alte Treppenhäuser werden nicht gepflegt und saniert, Innenhöfe und Grünflächen werden nur sporadisch und unsachgemäß "gepflegt". Beim Neubau ist auch darauf zu achten, dass die Neubauten nicht in "Sondergebieten" liegen, sondern dass Neubauten mit bezahlbaren Wohnraum auch in sogn. besseren Wohngebieten liegen. Neben einer besseren Qualität der Neubauten (Energie sparend) sollte auch bei der Wohnraumaufteilung, schon auf eine gemischte Belegung geachtet werden. Der Student muss in einem solchen Neubau ebenso sein "zuhause" finden, wie auch die Großfamilie, der /die Rentner*in und Menschen mit Handicap. Ebenso muss ein Wohnraumtausch im Viertel leichter, unkomplizierter und für alle rentabel sein. Das heißt, wenn das Ehepaar feststellt (nachdem die Kinder ausgezogen sind) die Wohnung wird zu groß, und der Student hat inzwischen einen Job und gründet eine Familie, dann sollten beide ohne größere Probleme wechseln könne und für beide Parteien muss es sich auch lohnen (d,h, die Miete wird für beide Parteien nicht erhöht als Neuvermietung). Dies stärkt auch das Miteinander und die Verantwortung füreinander. Da vor allem auch die "2. Miete" inzwischen sehr hoch ist, müssen bei den Nebenabrechnungen Wohnungsgenauer abgerechnet werden. Durch den Einbau von Wasserzählern in der Wohnung und ein anderes Umrechnungssystem bei den Heizkosten (nicht mehr qm, sondern Personenanzahl in der Wohnung) lässt sich mehr Eigenverantwortung beim Umgang mit Energie erreichen. Die Ausrede, der Wohnungsbaugesellschaften, dass der Aufwand zu groß wäre, widerlegt sich durch die Stromabrechnung, die auch Zählergenau erfolgt.

Feldmoching

Ich hoffe sehr für die Bauern und die Lebensqualität, dass dort keine Enteignungen stattfinden um noch mehr hässliche Betonklötze hinzustellen. Vielleicht sollte man auch mal den Zuzug von Menschen, die keine Arbeit haben, etwas runterschrauben?

Grüne Stadtplanung sieht anders aus

Die Hälfte der Grün- und Erholungsflächen des Fidelioparks, des sogenannten hochsensiblen Klimaparks mit 43 Bäumen und einer bunten Blumenwiese - Zuhause vieler Vögel-, Bienen- und Insektenarten - wurde gerade unwiederbringlich zerstört; die Bäume wurden - in der Brutzeit - bis auf 5 Stück gefällt und die Böden werden abgetragen und anschliessend versiegelt. All das für den Bau des neuen Wilhelm-Hausenstein-Gymnasiums. Zudem gilt dieses Gebiet laut dem BUND Naturschutz als wichtige Frischluftschneise, die durch den Bau verengt wird. „Diese Entscheidung ist die Konsequenz aus einem Behördenversagen. Das Referat für Bildung und Sport hat die Sanierung des Hausenstein-Gymnasiums seit 2007 verpuscht und als Alternative einen Neubau-Plan aus dem Hut gezogen, für den laut Verwaltung nur das Areal am Salzsenderweg infrage kommt“, laut Ulrike Steinbacher, Süddeutsche Zeitung. Gerade im letzten Sommer hat die Bevölkerung einmal mehr die Auswirkungen des Klimawandels durch eine Hitzewelle zu spüren bekommen. Sobald man durch die Unterführung in Johanneskirchen fährt, die die Stadt vom Land trennt, ist die Luft dort sofort um ein paar Grad kühler. Es ist für mich unverständlich, wie das ignoriert werden kann. Die Stadt sucht meiner Ansicht nach nur nach kurzfristigen Lösungen – langfristig und nachhaltig sieht für mich anders aus.

Hintergrund: Das ehemalige Wilhelm Hausenstein platzt aus allen Nähten: Das ist klar. Aber warum?

Die Stadtverwaltung setzt auf Wachstum (mehr und mehr Wirtschaftsgiganten wie Amazon, Google und Apple lassen sich in München nieder – wollen wir wirklich, dass München das neue Isar- (Silicon) Valley wird?) – dabei wäre eine nachhaltigere und zukünftsträchtigere Lösung, z.B. u.a. zu dezentralisieren. Die Dörfer auf dem Land wieder durch Gewerbe und Arbeitsplätze sowie Infrastruktur attraktiver zu gestalten und somit die Landflucht zu stoppen. Die Erholungsgebiete in München lassen ein weiteres Bevölkerungswachstum und die damit verbundene Flächenversiegelung nicht mehr zu. Die Lebensqualität nimmt rapide ab. Wer sich die letzten Sommer im englischen Garten oder an der Isar aufgehalten hat, weil es in der eigenen Wohnung in der Innenstadt vor Hitze nicht zu ertragen war, weiss genau was ich meine. Die Menschen stapeln sich förmlich in den grünen Flächen, die noch übrig sind. Und die, die es sich leisten können, steigen in ihre Autos und fahren ins Umland. Dies führt zu riesigem Verkehrsaufkommen, Luftverschmutzung, Lärmbelästigungen und Ärgernissen der Bewohner an den bayerischen Seen und Bergen. Ganz geschweige denn von der CO2 Belastung.

*Da stellt sich mir die Frage, liebe Stadtverwaltung:
Wachstum um welchen Preis? Wie können Freiräume bei masslosem Wachstum noch erhalten werden?
Bitte setzen Sie ein klares Ziel zur Erhaltung der letzten dringend nötigen Grünflächen (z.B. Parks, Hinterhöfe, sowie dem Münchener Norden und Nordosten). Natur und Artenschutz sollte der zentrale Punkt bei der Planung der Zukunft sein.*

STEPP
2040

Grüne Stadtplanung sieht anders aus

Entschuldigung – hier nochmal lesbar zusammengefasst:

Die Hälfte der Grün- und Erholungsflächen des Fidelioparks, des sogenannten hochsensiblen Klimaparks mit 43 Bäumen und einer bunten Blumenwiese - Zuhause vieler Vögel-, Bienen- und Insektenarten – wurde gerade unwiederbringlich zerstört; die Bäume wurden - in der Brutzeit - bis auf 5 Stück gefällt und die Böden werden abgetragen und anschliessend versiegelt. All das für den Bau des neuen Wilhelm-Hausenstein-Gymnasiums. Zudem gilt dieses Gebiet laut dem BUND Naturschutz als wichtige Frischluftschneise, die durch den Bau verengt wird. „Diese Entscheidung ist die Konsequenz aus einem Behördenversagen. Das Referat für Bildung und Sport hat die Sanierung des Hausenstein-Gymnasiums seit 2007 verpfuscht und als Alternative einen Neubau-Plan aus dem Hut gezogen, für den laut Verwaltung nur das Areal am Salzenderweg infrage kommt“, laut Ulrike Steinbacher, Süddeutsche Zeitung. Gerade im letzten Sommer hat die Bevölkerung einmal mehr die Auswirkungen des Klimawandels durch eine Hitzewelle zu spüren bekommen. Sobald man durch die Unterführung in Johanneskirchen fährt, die die Stadt vom Land trennt, ist die Luft dort sofort um ein paar Grad kühler. Es ist für mich unverständlich, wie das ignoriert werden kann. Die Stadt sucht meiner Ansicht nach nur nach kurzfristigen Lösungen – langfristig und nachhaltig sieht für mich anders aus.

Hintergrund: Das ehemalige Wilhelm Hausenstein platzt aus allen Nähten: Das ist klar. Aber warum?

Die Stadtverwaltung setzt auf Wachstum (mehr und mehr Wirtschaftsgiganten wie Amazon, Google und Apple lassen sich in München nieder – wollen wir wirklich, dass München das neue Isar- (Silicon) Valley wird?) – dabei wäre eine nachhaltigere und zukünftsträchtigere Lösung, z.B. u.a. zu dezentralisieren. Die Dörfer auf dem Land wieder durch Gewerbe und Arbeitsplätze sowie Infrastruktur attraktiver zu gestalten und somit die Landflucht zu stoppen.

Die Erholungsgebiete in

München lassen ein weiteres Bevölkerungswachstum und die damit verbundene Flächenversiegelung nicht mehr zu. Die Lebensqualität nimmt rapide ab. Wer sich die letzten Sommer im englischen Garten oder an der Isar aufgehalten hat, weil es in der eigenen Wohnung in der Innenstadt vor Hitze nicht zu ertragen war, weiss genau was ich meine. Die Menschen stapeln sich förmlich in den grünen Flächen, die noch übrig sind. Und die, die es sich leisten können, steigen in ihre Autos und fahren ins Umland. Dies führt zu riesigem Verkehrsaufkommen, Luftverschmutzung, Lärmbelästigungen und Ärgernissen der Bewohner an den bayerischen Seen und Bergen. Ganz geschweige denn von der CO2 Belastung.

Da stellt sich mir die Frage, liebe Stadtverwaltung:

Wachstum um welchen Preis? Wie können Freiräume bei masslosem Wachstum noch erhalten werden?

Bitte setzen Sie ein klares Ziel zur Erhaltung der letzten dringend nötigen Grünflächen (z.B. Parks, Hinterhöfe, sowie dem Münchener Norden und Nordosten). Natur und Artenschutz sollte der zentrale Punkt bei der Planung der Zukunft sein.

Zuzug stoppen & Münchner fördern

Wohnraumvergabe unterliegt Angebot & Nachfrage. Daher den Zuzug von außerhalb Münchens stoppen bzw gebürtige Münchner, va wenn die Familie bereits seit Generationen hier lebt, besonders fördern bzw. bei der Wohnungsvergabe automatisch bevorzugen, va bei Sozialwohnungen. Es kann nicht sein, dass die einheimische Bevölkerung aus der Stadt verdrängt wird!!!

Einheimischenmodell

Das wäre ein Einheimischenmodell wie es manche kleinen Dörfer etc bereits praktizieren, obwohl sie eine sehr geringe Bevölkerungsdichte haben. Für eine bereits extrem dicht besiedelte Stadt sollte das ebenso eingeführt werden.

Ghettosierung

schafft Unruheherde und Ausgrenzung. Eine gesunde soziale Durchmischung schützt die innere Sicherheit. Hier gibt es bereits Leuchtturmprojekte, sogar mit freiwilliger Umsiedelung, die großen Erfolg haben.

Wohnraumverdichtung

...ist in zweifacher Hinsicht kontraproduktiv.

Platzmangel fördert Aggressivität und Gewalt. Platzmangel macht München als Wohnort unattraktiv.

Enge und Menschendichte fördert Bewegungsmangel und die Verbreitung ansteckender Krankheiten und ist im Sinne von Public Health kontraproduktiv (Stichwort Adipositasepidemie, Coronapandemie).

Wird wirklich mittelfristig so viel mehr Wohnraum benötigt oder wird es nicht bald eine Stadtfucht geben. Die Geschichte zeigte bisher eine Fluktuation von Stadt zu Land und zurück.

Wohnen und Arbeiten in der Region attraktiver und...

...Pendeln einfacher und umweltfreundlich machen und dadurch die Notwendigkeit für neuen Wohnraum und Wohnraumverdichtung reduzieren!

bestehenden Wohnraum bessere verteilen

Menschen leben in München nach Auflösung der Familie oder Tod des Partners in selbst wahrgenommen zu großen Wohnungen. Die gestiegenen Mietpreise und der große Aufwand verhindern, dass diese zum Wohnungstausch willigen Personen umziehen. Wäre nicht ein gelenktes, gefördertes Projekt „kostenneutraler Wohnungstausch“ denkbar?

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

zu Ihrer Frage haben wir folgende Rückmeldung der Stadt erhalten:

„Die Landeshauptstadt München arbeitet aktiv daran, durch Wohnungstausch den vorhandenen Wohnraum besser zu nutzen: so wurden in dem von der EU geförderten Projekt ASTUS (www.muenchen.de/astus) Bausteine erarbeitet, wie geeignete Tauschpartner*innen zu einem solchen Wohnungstausch motiviert werden können. Mit der Wohnungsbörse beim Sozialreferat wird inzwischen eine Tauschplattform für Mieter*innen der städtischen Wohnbaugesellschaften angeboten. Ähnliche Schritte sind für den Wohnungstausch von Eigentümer*innen vorgesehen. Um die Bereitschaft zum Wohnungstausch zu erhöhen, spielt die von Ihnen benannte Kostenneutralität eine wesentliche Rolle. Und das nicht

erst bei der Umsetzung eines Wohnungstauschs, sondern auch bei der Überzeugungsarbeit und Vorbereitung.“

*Herzliche Grüße
von Moderationsteam*

STEP
2040

Guter ÖV ist Voraussetzung für Quartiere

Eine gute Anbindung an den ÖV ist Voraussetzung für neue Quartiere. Das bedeutet: der ÖV muss zur Verfügung stehen, bevor erste Teile des Quartier bezugsfertig sind. Negativbeispiel ist derzeit z.B. Freiam, wo der vom Stadtrat beschlossene X5 immer noch nicht fährt, und die Schienenanbindung erst kommt, wenn das Quartier komplett bezogen ist.

Beispielsweise für die Quartiere 1, 2, 8, 9, 10, 20, 21 muss erst der ÖV gebaut werden, bevor das Quartier bezogen werden kann.

Beim Quartier 16 ist eine angemessene ÖV-Anbindung aufgrund der räumlichen Lage nicht vorstellbar, das Quartier daher ungeeignet.

Quartier stärken: Grosshadern

Wunsch Fussgängerzone Heiglhofstrasse zur Stärkung Dorfkern und für gemeinsame Nutzung mit den Nachbarn

Drogeriemarkt fehlt

Kinderbetreuung (wie überall) nicht genügend in gewünschtem Betreuungsumfang vorhanden.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Da ich in Harlaching wohne und arbeite, beschränken sich meine Ideen auf diesen Stadtteil. Ich habe sehr viele Ideen für Harlaching und sehe sehr viel Entwicklungspotential für einzelne Plätze, wie z.B. den Mangfallplatz oder dem Areal um Rotbuchenschule und TLG (Stichwort "Hollerbusch-Campus"). Daher würde ich mich sehr freuen, wenn diesem Stadtteil auch ein bisschen mehr Gestaltungsmöglichkeiten geboten werden könnten um den Aufenthalt im eigenen Quartier schöner zu machen. Gerne würde ich mich daran auch beteiligen!!!

Mit freundlichen Grüßen

Anneke Steinmüller

B. Sc. Landschaftsarchitektur

Fa. Schriftwerkstatt München

Landesentwicklung und Stadtentwicklung

Wenn am Untermain Menschen abwandern, weil die Arbeitsplätze fehlen und Arbeitsplätze abwandern, weil die Arbeitskräfte fehlen, dann hat das Ministerium für Landesentwicklungsplanung und xy-fragen seine Hausaufgaben nicht gemacht. Wenn Firmen in München bleiben, die auf dem Land digital verhungern würden, ... wenn Pendler von Bayerischen Wald geholt werden und selbst unser Installateur auf der anderen Seite vom Inn seinen Betrieb hat, weil er sich einen Standort München gar nicht leisten könnte, dann fehlt es an einem multizentrischen Konzept in BAyern. München darf dem nicht mit Vorschub leisten, indem noch mehr Konzerne hofiert und hergeholt werden.

Ein schwarzes Loch kollabiert auch, weil es zu viel Masse aufgesaugt hat.

verbesserte Begrünung von Neubauprojekten

Gerade bei Investorenprojekten zeigt sich, dass die Begrünung der Außenanlagen oft sehr einfalllos und pflegeleicht gestaltet wird. Es sollte geprüft werden, ob bei Neubauprojekten bei der Baugenehmigung, im städtebaulichen Vertrag oder bei der Erstellung des Bebauungsplan noch konkretere und weitreichendere Vorgaben gemacht werden können, um Aufenthaltsqualität (für Anwohner und Passanten) und Artenvielfalt zu steigern.

lieber kleinere Spezialitätengeschäfte statt Supermärkte

Es gibt den Trend, dass es immer weniger kleine Geschäfte (Gemüseladen, Fischladen, Schreibwarenladen, etc.) gibt und statt dessen immer mehr große Geschäfte der Supermarktketten (Rewe, Edeka) aufmachen. Dies wird zum Teil auch dadurch unterstützt, dass bei Neubauprojekten große Einzelhandelsflächen geschaffen werden. Diese stellen dann eine Konkurrenz zu den kleineren Geschäften in der Umgebung dar, die dann ggf. sogar schließen müssen. Klar ist es wichtig, dass neue Flächen für Einzelhandel geschaffen werden müssen, wenn in einem Gebiet eine Unterversorgung besteht. Aber müssen diese Flächen wirklich so groß sein, dass sie perfekt den Anforderungen der Supermarktketten entsprechen oder ist nicht auch eine kleinteiligere Aufteilung denkbar, so dass auch kleine Geschäftsinhaber eine Chance haben.

Gemischte Quartiere

Trotz der akuten Wohnungsnot ist auch wichtig Gewerbe in den Vierteln zu halten, bzw. wieder anzusiedeln. So können Wege und die damit verbundenen Umweltbelastungen für handwerkliche Leistungen reduziert werden

Wie weit in 15 Minuten kommen?

Nicht alle sind so privilegiert, und finden wohnortnah eine Arbeit bzw. arbeitsnah eine Wohnung. Einer der Hauptgründe für Mobilität. Es braucht immer auch Trassen, Korridore, Verbindungen, um aus dem Quartier schnell mal raus zu kommen. Momentan sind das meist die großen Ausfallstraßen, die in die Autobahn übergehen. Warum nicht in anderen Systemen vergleichbare, konkurrenzfähige und bequeme Funktionen schaffen: ein Schnellbahn-System, betriebsstabil auf eigenen Gleisen und kundenfreundlich im 10-Minuten-Takt mit Quartiers-Bahnhöfen und Umsteige-Hubs an den Subnetzknotten – hier sind Entwickler, Planer und Gestalter gefragt, die Stadtgesellschaft zu beteiligen und zusammen mit Betreibern sowie Politik und Verwaltung in Landeshauptstadt, Freistaat und Bundesrepublik an gemeinsamen Zielen aktiv, agil und ergebnisorientiert zu kooperieren – um inklusive und integrierende Angebote zu schaffen, die nachhaltig Wirkung entfalten.

Hochhäuser

...das München wie es ist, ist einzigartig !

Ich bin der Meinung und Überzeugung, nachdem ich mich umfassend darüber informiert habe (war unter anderem auch in der aktuellen Ausstellung im Hochhaus), dass München keine Hochhäuser braucht.

Weder um anderen Städten zu zeigen "wir können auch", noch um die Wohnungsnot verhindern zu wollen.

Man kann von Glück sagen, dass es bis dato keine (fast keine) Hochhäuser über das Maß von 100 Metern gibt, denn die Politik hinkt generell den gesellschaftlichen, der sozialen und der ökologischen Entwicklungen hinterher. Und gerade hier zeigen sich neue, andere Entwicklungen, die mit einem Hochhausbau "jetzt" nicht gerecht werden. Es sollte in der Entwicklung ein anderer Weg eingeschlagen werden als nur immer "weiter so" !

München hat den großen Vorteil, dass es nicht in allen Entwicklungen mitgemacht hat und die Stadtgesellschaft misslungenen Städtebau durch ihre Mobilität (Reisen) Städte miteinander vergleichen kann; Negativ-Beispiele von Stadtentwicklungen gibt es ausreichend. Diesen "Wissensvorsprung" sollte sich München erhalten.

Das Arbeiten und in diesem Zusammenhang das Zusammenleben ändert sich gerade und wird sich verfestigen. Warum in dieser Zeit Hochhäuser bauen, wenn nicht einmal klar ist, wie sich unser soziales und ökologisches Leben verändert?

Kurz: Hochhäuser sind inzwischen "aus der Zeit gefallen", d.h. ihr Konzept ist überholt und veraltet.

Aber wie gesagt, die politischen Entscheidungen dazu hinken wie immer hinterher.

Ein weiter großer Beweggrund liegt in den sogenannten "Investoren", die ihr und das Geld ihrer Anleger in einen sicheren Hafen bringen müssen, denn der Druck des ungebändigten Geldes ist gewaltig.

Warum diesem Druck folgen? Wenn nicht dieser Investor, dann ein anderer oder einfach andere Vorgaben, Rahmenbedingungen an den Investor geben.

Die Erpressbarkeit einer Demokratie ist unsäglich und treibt Bürger in die wachsende Staatsverdrossenheit.

Hochhausbau ist weder sozial, noch ökologisch, noch ökonomisch.

Hochhausbau zerstört unwiederbringlich gewachsene Strukturen und Stadtbilder!

mit freundlichen Grüßen

Angelika Luible

Wohnpolitik ist der wichtigste Faktor

Der wichtigste Faktor für starke Quartiere in München ist eine offensive Wohnungspolitik der Stadt. So sollte man möglichst keinen Grund an Privatinvestor:innen abgeben und ausländische Investments komplett eindämmen. Zusätzlich sollte die Stadt möglichst oft vom Vorverkaufsrecht nutzen sowie der Staat Bayern langfristig auch wieder daran arbeiten Wohnraum zu vergesellschaften. Bauprojekte sollten hauptsächlich an genossenschaftlich Bauträger gegeben werden, falls die Stadt nicht selbst baut. Zusätzlich sollten Sozialwohnungen für immer Sozialwohnungen bleiben und nicht nur für 20 Jahre.

Fehlende Zentren

Hallo,

ich habe diese inhaltliche Anmerkung bereits zweimal gestellt (an plantreff@muenchen.de und plan.ha2-33p@muenchen.de), ohne eine Reaktion bekommen zu haben:

Mir ist aufgefallen, dass die Zentren im Münchener Süden nach meiner Sicht nicht die Realität widerspiegeln.

Diese Zentren bilden als Quell- und Zielpunkte die Basis für die Verkehrsplanung (Kfz-Verkehr, Radverkehr, ÖPNV, etc.). Das ist meine Erfahrung in der Umsetzung des Radentscheids München und bei dem lahmenden Verkehrsplan für den Münchener Süden.

Wie ich verstanden habe, sind die Zentren abgeleitet aus früheren Planungen, die sich an Einkaufszentren verschiedener Stufen orientieren, jedoch wenig als Quellpunkt dienen können.

Im Münchener Süden (insbesondere BA19) im o.g. Plan gibt es nur als Zentren Fürstenried Ost und Sendling. Es fehlt das wichtigere Zentrum Fürstenried West.

Schaut man nach der Bevölkerungsdichte (z.B. nach Baublöcken), gibt es auch ein Zentrum als Quellpunkt und kleinerer Zielpunkt in der Nähe des südlichen Endes der Drygalski-Allee, was in dem genannten Plan fehlt.

==> Gibt es jemanden, mit dem ich die Ableitung der Zentren als Basis der Verkehrsplanung im Münchener Süden besprechen kann - mein Fokus ist im Moment die Radverkehrsplanung. Danke und viele Grüße <michael.haelsig@odfc-muenchen.de>

Wie weit in 15 Minuten kommen?

Nicht alle sind so privilegiert, und finden wohnortnah eine Arbeit bzw. arbeitsnah eine Wohnung. Einer der Hauptgründe für Mobilität. Es braucht immer auch Trassen, Korridore, Verbindungen, um aus dem Quartier schnell mal raus zu kommen. Momentan sind das meist die großen Ausfallstraßen, die in die Autobahn übergehen. Warum nicht in anderen Systemen vergleichbare, konkurrenzfähige und bequeme Funktionen schaffen: ein Schnellbahn-System, betriebsstabil auf eigenen Gleisen und kundenfreundlich im 10-Minuten-Takt mit Quartiers-Bahnhöfen und Umsteige-Hubs an den Subnetzknuten – hier sind Entwickler, Planer, Gestalter und Stakeholder-Manager gefragt, die Bürgerschaft zu beteiligen und zusammen mit Betreibern und Politik und Verwaltung in Landeshauptstadt, Freistaat und Bundesrepublik an gemeinsamen Zielen aktiv, agil und ergebnisorientiert zu kooperieren – um inklusive und integrierende Angebote zu schaffen, die nachhaltig Wirkung entfalten.

Hochhäuser sind weder sozial noch ökologisch, noch ökonomisch

Hochhäuser sind weder sozial noch ökologisch noch ökonomisch - dazu gibt es diverse bestätigende Studien.

- Hochhäuser sind immer Denkmäler für den Investor und seine Mannen.
 - Hochhäuser sind Bunker für Gelder, die untergebracht werden müssen und Gelder, die wieder Vermögen generieren.
 - Hochhäuser verdichten - die Vertikale
 - Hochhäuser treiben die Verteuerungsspirale nur weiter an
- Höchhäuser lösen keines unserer ggw. Probleme!

A1.5 Handlungsfeld Mobilität

Klimaneutrale Mobilität

Klimaneutrale Mobilität (öffentlicher Nahverkehr, Fuß- und Radverkehr) muss attraktiver werden, damit man sie auch nutzt. Dabei geht z.B. es um den Ausbau der Rad- und Fußwege, eine engere Taktung des S- und U-Bahnen und auch um die Preisgestaltung der Angebote.

Besserer ÖPNV

Der öffentliche Nahverkehr muss ausgebaut werden. Das steht für mich außer Frage. Aber er muss auch bezahlbar sein. Die Kosten für die geplanten Projekte dürfen nicht nur auf die Fahrgäste umgelegt werden. Ich erwarte mir großzügige Förderungen von Land und Bund, damit es sich alle leisten können, auch in Zukunft den ÖPNV zu nutzen. Neben neuen Linien braucht es aber auch Verbesserungen im Bestand. Viele Linien fallen regelmäßig aus oder haben extreme Verspätung. Hier muss nachgebessert werden.

Netz großzügig ausbauen und Starke Verbindungen

Netz breit ausbauen und starke Verbindungen..sind wichtig

Einfachste, günstigste und gesündeste Mobilität fördern

"Zu Fuß e.V." spiegelt mit seinen Visionen eine wünschenswerte Stadt wider. Die Realität in München ist anders. Obwohl zu Fuß gehen das nachhaltigste, gesündeste, billigste, für fast jede/jeden finanziell und körperlich machbarste Fortbewegungsmittel ist, hat es die schlechteste Lobby. In einigen Bereichen der Stadt sind gute Fußwege vorhanden. Ansonsten sind die Fußwege selten von zwei nebeneinander hergehenden Personen benutzbar. Oft muss auf die Fahrbahn ausgewichen werden. Kinder, die sich nur zu Hause oder auf dem Spielplatz in Sicherheit wähnen können, haben den Gehweg nur eingeschränkt zur Verfügung. Obwohl diese mit Fahrzeugen den Gehweg benutzen müssen, haben sie an parkenden Fahrzeugen vorsichtig vorbeizufahren. Eine Berührung und Beschädigung des behindernd parkenden Frzg. ist unbedingt auszuschließen!! . Rollstuhlfahrer etc. haben das Nachsehen. Gehwege dienen für die Anwohner zum Parken ihrer Autos und sonstigen Fahrzeuge. Die geförderten Car- und Bikesharing Objekte werden von den Nutzern behindernd auf den Gehwegen abgestellt. Und obwohl diese die Mobilität fördern sollen, schränken sie die Mobilität der Fußgänger massiv ein (wenn Sie nicht sogar, die Umwelt belastend, massenweise, in nicht mehr auffindbaren Landschaftlichen Flächen, zurückgelassen werden.)

Viele Radfahrer und E-Scooter Fahrer machen den Gehweg zu einem unsicheren Bereich für die am meist Verletzbarsten. Der Gehweg wird häufig befahren. Fußgänger fürchten, bei einem Zusammenstoß verletzt und auch beleidigt zu werden.

Auf den Gehwegen, öffentl. Verkehrsflächen und den wenigen Radabstellflächen blockieren Schrott- und Herrenlose Fahrräder (und dergleichen) den wenigen zur Verfügung stehenden Platz. Die Stadt könnte sich an anderen Städten Ideen holen, wie dieses Problem in den Griff zu bekommen ist. Für Mieter, Angestellte, Schüler, Bewohner etc. sollten gute, sichere, vor Niederschlag geschützte Abstellmöglichkeiten für die die Mobilitätswende vorantreibenden Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Mit Lademöglichkeit. Räder, etc. können häufig nur vor den Häusern, auf den Gehwegen, Grünstreifen und anderen Behelfsflächen abgestellt werden. Baurechtlich sollten "alltagstaugliche" Abstellflächen verfügbar sein.

Hingegen haben Dauerparker, Wohnwägen, Anhänger mit Segelschiffen darauf, keine Einschränkungen zu fürchten. Außer in Linzengebieten. Parken ist unbegrenzt möglich. Beachtet man, seinen Anhänger alle zwei Wochen vor und zurück zu schieben, kann dieser das Jahr über auf vielen Parkflächen gratis die Fläche für ca. 3 Anwohnerfahrzeuge blockieren. Zusätzlich stehen die meisten Pkw's statistisch nahezu ungenutzt das Jahr über auf öffentl. Verkehrsflächen. Anstatt in der baurechtlich, zum Zweck der Autounterbringung, genehmigten Garage des Anwesens. Die Garagen selbst dürften meistens unrechtmäßig als Aufbewahrungsraum zweckentfremdet worden sein und das angeschaffte Auto wurde in einer Größe angeschafft, die nur mehr vor dem Haus abgestellt werden kann. Da die Garage für die Anschaffung zu klein ist.

Bedauerlich ist, dass obwohl einem der kostenlose Verkehrsraum zum Parken (Abstellen) nicht zusteht, dies Verhalten nahezu uneingeschränkt geduldet wird. Auf der anderen Seite, für die immer mehr werdenden Radfahrer der Bedarf an Infrastruktur viel zu langsam angepasst wird. Fläche für diese zu fehlen scheint.

Vielleicht lässt sich das "schlechte Verhalten" mancher Radfahrer hoffentlich damit in den Griff kriegen, wenn diese angemessene Radverbindungsstrecken zu Verfügung gestellt bekommen. Die Radwegnetze müssen vorhanden, gut beschildert und für Personen ohne Ortskenntnisse, findbar und befahrbar sein. Die Radwege müssen breit genug sein, um ein gefahrloses Überholen zu ermöglichen. Ein schnelles Vorankommen muss durch

Schnellstraßen ermöglicht werden, aber unsichere, normale Radfahrer dürfen in ihrem Fahrverhalten nicht eingeschränkt werden.

Ein Umstieg in den ÖPNV sollte gut möglich sein.

Sowohl für die Fuß- als auch die Radwege wäre eine angenehme Wegführung entlang Grünstreifen, Parks und Alleen, wünschenswert. Bringt die Fortbewegung selbst bereits einen Erholungseffekt mit sich und es lassen sich auf der Arbeitsstrecke zusätzlich noch erforderliche Besorgungen machen, steht dem Umstieg vom Auto auf die Beine oder das Rad nichts im Weg. Gesundheit und das Klima freuen sich.



Kontrollen wären notwendig

Ich kann nur bestätigen: In unserem Viertel (Laim) werden Gehwege von Autos, Lieferwagen, Fahrrädern, Scootern nach Herzenslust zum Fahren und Abstellen benutzt und es gibt KEINERLEI Kontrollen und Sanktionen. Das müsste DRINGEND geändert werden!

Radverkehr stärken: dann aber auch kontrollieren!

Ich bin in dieser Stadt ÖPNV-Nutzer oder Fußgänger. Für mich als Fußgänger sind eindeutig, weit vor den Autofahrern, Radler die größte Gefahr, da diese Gruppe sich offensichtlich besonders wenig um die Verkehrsregeln schert.

Wenn denn dann unbedingt, und aus klimapolitisch nachvollziehbaren Gründen, der Radverkehr ausgebaut werden muss, muss damit zwingend einhergehen ein verstärkte Verkehrskontrolle und vor allem viel empfindlichere Strafen bei Verstößen.

Ansonsten haben die Fahrradfahrer ihren Spaß und der Fußgänger ist Freiwild.

Schnelle Radfahrer sollen auf der Straße fahren

Der Konflikt mit den Fußgängern entsteht doch nur dadurch, dass Radfahrer gern mit den Fußgängern auf zu schmalen Radwegen/Bürgersteigen zusammengepfercht werden. Außerdem ist das Regelwerk für Radler so ein Durcheinander, dass man sich nicht wundern braucht, wenn diese sich irgendwann ihre eigenen Regeln geben. Beispiel: Grünphase für Radler und Fußgänger gemeinsam. Viel zu kleine Aufstellflächen u.a. .

Mehr Platz fürs Rad

Durch den Ausbau des Radwegnetzes nimmt auch die Gefahr für die Fußgänger ab. Die Radler haben dann mehr Platz und müssen sich nicht die Verkehrsfläche mit den Fußgängern teilen.

Regeln

Ich stimme zu, dass Fußgänger:innen hin und wieder von Radfahrer:innen gefährdet werden. Dennoch würde ich daraus ableiten, dass sich Radfahrer:innen generell weniger an Regeln halten. Wenn ich mit dem Rad fahre, sehe ich ständig Radfahrer:innen aber auch Autofahrer:innen, die sich nicht an die Regeln halten. Die Gefahr, die von Fahrradfahrer:innen ausgeht ist jedoch wesentlich geringer. Ich selbst halte mich auch nicht an alle Regeln, da manche einfach nur für und zur Bevorteilung von Autofahrer:innen gelten. Die Regeln müssen einfach grundsätzlich Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen in dieser Reihenfolge im Gegensatz zu Autofahrer:innen bevorzugen. Dies geht dann auch mit einer Umverteilung des Straßenraums einher, sodass Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sich seltener in die Quere kommen.

Tramtangente Südost

Die bereits geplante neuen Tramlinien nach Neuperlach, Trudering und Riem durch eine Tramtangente verbinden. Dadurch kann der starke Verkehr Trudering-Riem und Trudering-Neuperlach reduziert werden.

"Blinder Fleck" Gräfelfing

Da Gräfelfing und Planegg nicht mehr städtisches Gebiet ist aber von städtischem Gebiet umgeben, sind zwar starke Verbindungen mit den beiden Ubahnlinien U 5 und U6 vorhanden, sollten aber auch durch starke Busverbindungen oder eine Trambahnlinie entsprechend angeschlossen werden um davon zu profitieren.

Autoverkehr effektiv reduzieren

Wenn wirklich "der Straßenraum neu geordnet" werden soll, müssen die Maßnahmen so scharf sein, dass Menschen auf lebensverträglichere Verkehrsmittel umsteigen wollen. Punkt fünf etwa liest sich, im Vergleich zum massiven Problem, das der Autoverkehr darstellt, sehr defensiv und teils nicht durchdacht (z.B. passen Parken und Effizienz/Platzsparen grundsätzlich nicht zusammen). Um ein starkes Konzept zu schaffen, sollten konkrete Maßnahmen aufgenommen werden, zu denen meines Erachtens Folgende gehören:

- eine City-Maut für den MIV, die an den internalisierten Kosten für Umwelt und Gesundheit und Infrastruktur gemessen wird, sowie Gebühren für Anwohner-Parktickets, die sich an den örtlichen Mietpreisen orientieren (ausgenommen systemrelevanter Verkehr und Parktickets für Menschen mit Behinderungen); Einnahmen könnten zur Finanzierung des ÖPNV genutzt werden
- massive Reduktion der Parkplätze im öffentlichen Raum, Bündelung von Parken in gebührenpflichtigen Parkhäusern, um Raum für aktive Mobilität, den ÖPNV und Plätze mit Aufenthaltsqualität zu schaffen
- eine offensive Kontrolle des Verhaltens von Autofahrenden, besonders bei derzeit geduldeten Gewohnheitseffekte (wie Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fuß-/Radwegparken oder Parken in Einmündungen)
- genug Raum für Umschlagplätze für Lieferdienste in den Vierteln, damit die letzte Meile emissionsarm mit Lastenrädern zurückgelegt werden kann; sowie Parkplätze für Handwerker*innen und Lieferfahrzeuge, auch in Wohnvierteln
- zügige, flächendeckende Umsetzung von Verbesserungen statt temporäre, lokale Testläufe und jahrelange Überprüfungen; viele Ideen haben sich als praxistauglich erwiesen (z.B. Popup-Radwege, Ergebnisse aus Versuchen von City2Share, temporäre Umwidmung von Parkplätzen) und sollten nicht in Schubladen verschwinden

Wenn der so freiwerdende Raum für den Umweltverbund genutzt wird, und dieser sicher, für alle zugänglich, bequem und attraktiv gestaltet wird, wird den Münchner*innen ein Umstieg nicht mehr so schwer fallen.

Dazu gehört leider vor allem der Mut der Stadtregierung, die notwendigen Schritte auch wirklich anzugehen und mit entsprechender positiver Kommunikation nach innen und außen zu unterstreichen. Ich wünschte, dies könnte in dem Konzept mit aufgenommen werden.

City-Maut

Ich lehne eine City-Maut grundsätzlich ab.

Öffentlicher Nahverkehr muss kostengünstig und zuverlässig sein. Dies ist nicht gegeben, siehe hier ständige Ausfälle der S-Bahn!

In die Innenstadt fahren zu müssen, umsteigen und in einen anderen Aussenbereich zu kommen, kostet unnötige Zeit. Bei mir sind das eine Verdopplung der Fahrzeit gegenüber dem Auto!

ÖPNV & Carsharing-Angebote ins Münchener Umland

- Es gibt viele Münchener, die unter der Woche ein Auto in der Stadt stehen haben und es am Wochenende für Ausflüge ins wunderbare Münchener Umland nutzen (siehe Verkehr auf der A8/95 am Samstag und Sonntag) und somit die Stadt zuparken

- Nach wie vor ist das Car-Sharing Angebot (weil zu teuer) und der ÖPNV (weil häufig zu voll, unflexibel und schlecht ausgebaut [zum 20. mal vom Tegernsee zum Schliersee ist dann auch irgendwann langweilig]) eine zu unattraktive Alternative

--> Bitte diesen Hebel nicht vergessen, sonst bleiben viele private Autos auch in der Zukunft in der Stadt stehen.

Umweltverbund stärken

Zu-Fuß-gehende, Radfahrende, Tram und S-Bahn - der Umweltverbund gehört ans Tageslicht und nicht in den Tunnel.

"Mittlerer Ring" - der einzige Ring?

Was für die Autofahrenden seit den 1970er Jahren der "Mittleren Ring" bedeutet, fehlt bis heute noch immer für Radfahrende und S-Bahn-fahrende: der Altstadt-Radl Ring und der S-Bahn Vollring.

Ich träume ja davon, dass dem

Ich träume ja davon, dass dem mittleren Ring eine Fahrspur pro Seite weggenommen wird und stattdessen einen Busring oder S-Bahn-Ring realisiert wird. Allerdings ist mir nicht klar, wie man dann Haltestellen umsetzt. Dazu müsste man den mittleren Ring wahrscheinlich ganz zu einem S-Bahn-Ring umbauen.

schnelle Schiene statt schwarzer Asphalt

Ob der S-Bahn-Ring auf oder neben dem Mittleren Ring Sinn macht, ist fraglich. An anderer Stelle auf der Landkarte ist München umgeben von ringförmigen Eisenbahnstrecken. Dort müssen aber nicht die Autos runter, sondern die Güterzüge (die vom Brenner-Basistunnel zum Rangierbahnhof München Nord und umgekehrt fahren). Neue Quartiers-Bahnhöfe entlang dieser Eisenbahnstrecken verbinden gewachsene Viertel und neue Siedlungen - Umsteige-Hubs an den Subnetzknöten bilden den Einstieg in den Fernverkehr im Deutschland-Takt und in die europäischen Magistralen.

"Quartiers-Bahnhöfe" - Architekturwettbewerb ausrufen

Neue Quartiere und gewachsene Viertel als kleinste urbane Einheit - warum nicht diese Elemente bis 2029 vernetzen und vertakten entlang des S-Bahn Vollrings? In den letzten Jahrzehnten sind aktiv Fabrik- und Gewerbeflächen de-industrialisiert, im Flächennutzungsplan umgewidmet und mit neuem Wohnraum bebaut worden: neue Tiefgaragen schaffen neuen Autoverkehr - Quartiers-Bahnhöfe und einen Einstieg in die S-Bahn sucht man vergebens: Baumkirchen Mitte, Bernbacher und Paulaner am Nockherberg, Großmarktviertel, Theresienhöhe (Bahndeckel), Laim, Neulustheim, Moosach, Eggarten, Oberwiesenfeld, Domagkpark um nur einige zu nennen..

München: Weltstadt mit Herzinfarkt..

..oder Weltstadt mit Herz und Verstand?

Verkehrs- und Umweltprobleme mit Stillstand, Verboten und wenig attraktiven Anreizen zu lösen, ist der falsche Ansatz.

Es müssen urbane Systemfunktionen und echte Begeisterungsfaktoren geschaffen werden, damit aus Überzeugung ein Umdenken einsetzt.

Ein wichtiger mehrheitsfähiger Beitragsleister ist ein S-Bahn Netz mit polyzentrischen Verbindungen auf dem S-Bahn Vollring, Quartiers-Bahnhöfen mit architektonischer Ästhetik, neuen ET43X Triebzügen im München-spezifischen Design und 2-gleisigen S-Bahn Trassen auf allen Außenästen: eine klimafreundliche und sozial-gerechte Mobilität, die neue grüne Freiflächen schafft, wo heute Asphalt ist.

Das, was drei Jahrzehnte lang versäumt wurde, muß in den nächsten zehn Jahren aufgeholt werden: hinweg über Grenzen der Parteipolitik und Verantwortlichkeiten in Stadt, Land, Bund.

Besserer ÖPNV

Vor allem die eingleisigen S-Bahnverbindungen ins Münchner Umland sind unglaublich störungsanfällig, weshalb es einen Ausbau von den Gleisstrecken (zweigleisig) benötigt. Des Weiteren wären Verbindungen zwischen den außenliegenden Stationen der S-Bahnlinien sinnvoll, sodass einem die gesamte Strecke in die Innenstadt und wieder nach draußen erspart bleibt.

Mehr für Radfahrer(innen)

Strassen müssen an Fußgänger und Radfahrer zurückgegeben werden. Wir brauchen Platz für Fußgängerwege, Radwege, Elektrowege, ...

Endlich sichere Radinfrastruktur

Bitte bauen Sie endlich großflächig sichere, also baulich abgetrennte, Radinfrastruktur in dieser Stadt. Seit Jahren passiert kaum etwas auf diesem Gebiet, fast nur mediale Scheinlösungen wie ständig zugeparkte Radwege, weil eine bauliche Abtrennung fehlt und die Polizei sich weigert, Behinderungen aktiv zu beseitigen oder überhaupt zu ahnden oder s. g. „Fahrradstraßen“, die ohne das Schild kaum als solche zu erkennen sind.

Aktives Reduzieren der Pendler-Anzahl

München sollte nicht nur durch verbesserte Mobilität auf die wachsende Pendlerzahl reagieren. München sollte vielmehr aktiv darauf hinarbeiten, das weniger Unternehmen nach München kommen. Jeder neu geschaffene Arbeitsplatz bewirkt entweder mehr Pendler oder mehr Wohnraumbedarf. Beides senkt unweigerlich unsere Lebensqualität. Das Problem sollte offensiv an der Wurzel gepackt werden. Statt neue Unternehmen anzulocken, sollte München alles in seiner Macht Stehende tun, dass sich neue Unternehmen nicht mehr hier ansiedeln.

Besser als aktives Reduzieren

Besser als aktives Reduzieren wäre m.M.n. die Beteiligung von neuen Firmen an der Schaffung des Wohnraums, den ihre Ansiedlung in München erfordert. So wie jeder Neubau passende Parkplätze schaffen muss, könnte ja auch jede Ansiedlung eines Unternehmens mit dem Nachweis des benötigten Wohnraums verbunden werden.

Und wenn uns Corona eines gelehrt hat: mindestens in der IT muss keiner mehr an den Firmenstandort pendeln. Und auch in anderen Industrien gibt es sicher Potential das man (ggf. verpflichtend) heben kann.

Wohnraumangebote und Jobtickets für neue Beschäftigte

Unternehmen ab 500 Beschäftigte müssen verpflichtet werden, für Wohnraumangebote im MVV-Bereich zu sorgen und Jobtickets anstelle von Dienstwägen oder Privatparkplätzen auszugeben.

Radentscheid Maßnahmen transparent begründen und priorisieren

Es sind derzeit 40 Maßnahmen vorgesehen und weitere geplant, siehe <https://www.muenchen.de/rathaus/Serviceangebote/verkehr/verkehrsplanung/...> Es gibt aber keine transparente, nachvollziehbare Priorisierung der Maßnahmen nach Nutzen, Gewinn an Sicherheit und Wirksamkeit für die Verkehrswende. Dadurch werden teilweise Maßnahmen mit niedriger Wirksamkeit (St.Magnus Str) vorgezogen und andere mit hoher Wirksamkeit zurückgestellt.

Radverkehr: Mehr Messstellen für Radverkehr

Es gibt derzeit nur 6 Raddauerzählstellen im Stadtgebiet:

<https://www.opengov-muenchen.de/pages/raddauerzaehlstellen>

Für eine Priorisierung von Maßnahmen wären mehr Daten notwendig, so wie für KfZ in der Verkehrsmengenkarte_2019_KFZ

(Natürlich sagen IST-Zahlen noch nichts über den künftigen Bedarf, aber besser als gar nichts beim Vergleich von Maßnahmen)

Radverkehr: Prio von Radwegen vs Naturschutz und Denkmalschutz

Vielfach werden dringend benötigte Radwege durch die Untere Naturschutzbehörde blockiert, z.b. am Harlachinger Berg. Holpriges Kopfsteinpflaster steht unter Denkmalschutz.

Dort wo Radwege dringend notwendig sind, sollte die Verkehrswende höhere Priorität bekommen. Ohne Verkehrswende sterben die Bäume sonst eh ab.

Radverkehr: Kein Mischbetrieb in verkehrsreichen Tempo30 Zonen

Vielfach wird bei fehlenden Radwegen einfach ein Tempo30 Schild aufgestellt und damit begründet, dass Radfahrer auf der Straße fahren können. Dies widerspricht subjektivem Gefahrenempfinden und auch der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen), die einen Mischbetrieb bei Tempo30 nur bis 800 KfZ/h zulässt. Bei einem Mischbetrieb muss die Verkehrsmenge der Autofahrer reduziert werden und/oder durch Modale Filter eine Verkehrsberuhigung stattfinden.

Radverkehr: Sicherheitsmaßnahmen, Tempo30 bevor Unfälle passieren

Vielfach werden Tempo-30 Anträge abgelehnt, weil es noch keine Unfälle gab (beispiel Antrag BA19 auf Tempo30 in Tierparkstraße westlich der Brücke). Ebenso müssen andere Sicherheitsmaßnahmen durch konkrete durch die Polizei bestätigte Unfälle begründet werden.

Dies widerspricht der Vision-Zero der Stadt selbst: Maßnahmen VOR Unfällen!

Maßnahmen VOR Unfällen!

Da müssen sich dann auch die Radfahrer besser an die Straßenverkehrsordnung halten.

Radlraudis, die meinen dass die Straße ihnen gehöre, tragen oftmals durch Rücksichtslosigkeit zu Unfällen bei,

die nicht nur PKWs, sondern auch Fußgänger und Andere Radfahrer betreffen.

Anderer Umgang mit Unfällen

Eine weitere Sache ist, dass bei jedem Unfall analysiert werden sollte in welchem Maß die Infrastruktur Schuld am Unfall ist. Hierbei sind 30er-Schilder an sich noch keine Infrastruktur! Die Straße muss auch durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (Schikanen, anderer Straßenbelag, Bodenschwellen, etc.) so umgestaltet werden, dass man gar nicht mehr schneller als 30 fahren kann.

Radverkehr besser vernetzen über attraktive Achsen

Radschnellwege sind zu monozentrisch auf die Altstadt entlang der durch Autoverkehr unattraktiven Hauptverkehrsachsen ausgerichtet. Querverbindungen der äußeren Stadtviertel und die Einbindung attraktiver Grünschnitten fehlen. Der Plan Radverkehr ist v.a. in den äußeren Stadtvierteln ziemlich dürrtig.

Für den Münchner Norden kann ich folgendes anfügen:

1. ehemalige Tramschneise durch Milbertshofen als Radschnellweg konsequent ausbauen und stadteinwärts über Luitpoldpark / Belgradstr. sowie nach Norden zur Panzerwiese verlängern. Da steckt viel Potential drin, da hier extensiv genutzte Bereiche nutzbar gemacht werden könnten.
2. Verlängerung und Verbesserung der Ost-West Verbindung Nymphenburg - Olympiapark - Petuelpark Richtung Blutenburg im Westen und Isar - Bogenhausen / Oberföhring im Osten
3. Aufwertung Radweg Nordtangente zwischen Allach - Rangierbahnhof - Milbertshofen - Oberföhring; Weil Frankfurter Ring / Moosacher Str. unattraktive Routen für Radler sind

Autoverkehr in Tunnels ableiten.

Den Autoverkehr in Tunnels ableiten und an den Oberflächen mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer schaffen.

Das würde auch Platz für mehr Grünflächen sorgen und der Verkehr staut sich nicht mehr an der Oberfläche auf.

Das wäre Umweltfreundlicher und entlastet die Anwohner.

Tunnels sind unbezahlbar

Ein Kilometer Autobahn kostet 100 Mio. € - ein km Tunnel ein Mehrfaches davon.

Aber die bestehenden U-/S-Bahntunnel können während personenverkehrsfreier Nachtzeiten für Waren- und Pakettransporte sowie für Abtransport von verdichteten "Wertstoffen" (bisher Abfall genannt) in Containern genutzt werden, um die Belastung der oberirdischen Verkehrswege zu reduzieren.

Privilegien des Autoverkehrs reduzieren

Autos nehmen sich aktuell oft mehr Raum, als zur Verfügung steht, auf Kosten anderer Verkehrsmittel. Leider wird das mit der Entschuldigung "ist halt hoher Parkdruck" bisher akzeptiert.

Wünsche:

- Parken und Halten auf Fuß- und Radwegen konsequent überwachen und ahnden. Aktuell ist das ein absolutes Kavaliersdelikt, weil Autofahrer wissen, dass sie weder Strafzettel noch Abschleppen befürchten müssen.
- Anwohner-Parkausweise in Parklizenzengebieten sollten die tatsächlichen Kosten widerspiegeln, einen privaten PKW dauerhaft auf öffentlichem Raum zu parken. Die paar Euro Verwaltungsgebühr im Jahr sind ein Witz - ein privater Stellplatz kostet ca. 30-70 Euro im Monat, ein Parkausweis sollte in der gleichen Größenordnung liegen.
- Lieferdienste wie Paketzusteller, aber auch Möbeltransporte, Pflegedienst oder Handwerker, parken fast grundsätzlich auf Radwegen, weil sie auf Haltemöglichkeiten nahe am Einsatzort angewiesen sind. Hier würden ausgewiesene Ultrakurzzeit-Halteplätze für genau diese Zielgruppe helfen.
- Gehwegparken sollte konsequent geahndet werden. In vielen Stadtvierteln, wie z.B. Trudering, sind die Gehwege der meisten Wohnstraßen durchgängig zugeparkt - für Rollstuhlfahrer oder Mütter mit Kinderwagen ist da kein Durchkommen.
- Es fehlen immer noch zu viele Radwege. Es könnten viel mehr Wege in der Stadt mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, wenn es weniger gefährliche Stellen gäbe, an denen Radwege fehlen. Es darf eigentlich nicht angehen, dass eine vielbefahrene Straße auf beiden Seiten über zusätzliche Autospuren zum Parken verfügt, aber keinerlei Radweg zur Verfügung steht (Beispiele: St-Veit-Strasse Ecke Kreillerstrasse, Am Knie, viele Straßen in Trudering).



Mehr dedizierte Carsharing-Parkplätze

Carsharing wäre für eine Stadt wie München eigentlich perfekt:

Eigentlich braucht man dank gutem ÖPNV kein Auto - aber dann gibt es doch mal den Ausflug in die Berge oder die Fahrt zum Möbelhaus, für die man 1x im Monat ein Auto braucht.

Bedarf an Carsharing ist also da, Anbieter gibt es genug, wirtschaftlich wäre es auch, und es würde helfen, die benötigten Parkplätze zu reduzieren (und außerdem den Autoverkehr, da der einfache Schritt ins eh vorhandene Privatauto ein klein wenig aufwändiger wird).

Woran es aktuell scheitert ist, dass es kaum Stellplätze für Carsharing-Anbieter gibt. Und damit steht und fällt das Konzept: ob ich Carsharing nutze, oder lieber doch ein eigenes Auto anschaffe, hängt vor allem davon ab, ob ich eine Carsharing-Station in 10 Minuten zu Fuß erreichen kann.

Vorschläge:

- Carsharing-Stationen mit 2-3 Parkplätzen sollten genauso regelmäßig über die Stadt verteilt sein wie Bushaltestellen.
- Es sollten vor allem die Carsharing-Anbieter mit festen Standplätzen gefördert werden (Stattauto etc) - die Freefloater wie DriveNow machen eher dem Taxi oder ÖPNV Konkurrenz.
- Bei Neubaugebieten sollten Carsharing-Standplätze fest vorgesehen werden. Die absolut beste Variante des Carsharing ist, wenn in der Tiefgarage einer Wohnanlage einige Carsharing-Autos stehen - dann ist die Benutzung von Carsharing fast genauso einfach wie ein eigenes Auto zu haben, und damit können viele private PKW entfallen.

Carsharing per App ohne fixe Standplätze

Wir reden von 2040. Bereits ab 2025 werden selbstfahrende Mietautos (ferngesteuert) dem Kunden vor die Haustür gefahren - feste Standplätze in allen Gebäuden sind deshalb überflüssig.

So viele Ziele, weil man jahrzehntlang geschlafen hat

Wir brauchen sichere, breite, durchgehende Radwege, von den Straßen mit Schwellen oder Barrikaden getrennt.

In der MVG-App angezeigte Verbindungen müssen auch in der Realität funktionieren.

Es braucht eine Ringbahn, so wie in Berlin.

Gibt es die Möglichkeit von doppelstöckigen U- und S-Bahnen? Wäre da Platz in den Tunneln?

Mehr Sicherheitspersonal, bitte!!!!!! In was für einer Gesellschaft und Situationen man sich als MVG-Kunde teilweise befindet, sei es in den Zügen oder an den Haltestellen, besonders spät abends, ist wirklich übel.

Mehr Kontrollen!!!!!! Alkoholverbot, Maskenpflicht, etc. schön und gut. Wenn das aber null kontrolliert wird, gibt es regelmäßig Ausreißer.

Die E-Scooter bitte abschaffen. Werden Missbräuchlich verwendet, absichtlich hirnerbrannt mitten auf den Gehwegen abgestellt, zu zweit gefahren, oder nicht auf Verkehrsregeln achtend benützt.

Mehr "Blitzer" an bekannten Raserstraßen.

Parken auf Gehwegen ahnden. Paketzusteller OK, Pflegedienste OK. Alles andere: Strafzettel.

Lärmbelastung erkennen und angehen.

Und ganz ehrlich: STEP40? Alles verpennt und jetzt hat man plötzlich Pläne?

Und was soll 40 heißen? Erste kleinere Verwirklichungen bis 2040? (Puh, da hat man noch viel Zeit, was?) Es darf nicht teurer werden, als 40.000 Euro? Realisierung nur, wenn bei den nächsten Wahlen Rot/Grün 40% bekommen?

selbstfahrende Elektro-Shuttlebusse

Bad Birnbach, Karlsruhe und bald auch Hamburg machen es vor: mit der App auf dem Handy einfach den Shuttlebus herbeirufen - viel bequemer, als den nächsten Elektro-Tretroller zu finden. Um schnell ans Ziel zu kommen, gibts separate Fahrspuren - vorbei an Allen anderen.

Radverkehr Maßnahmen für durchgängiges Radnetz

Die von der Verwaltung definierten Maßnahmen zum Radentscheid sind vielfach vereinzelte, punktuelle Verbesserungen. Siehe <https://stadt.muenchen.de/Serviceangebote/verkehr/verkehrsplanung/verkeh...>

Die REM Forderung 2. „Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz“ wird damit nicht immer erfüllt. Also: Die Maßnahmen sollten in Hinblick auf ein durchgängiges (!) Netz überprüft und priorisiert werden.

City-Maut – sofort

Eine Citymaut wäre sofort realisierbar:

Jeder, der mit seinem Auto in die Stadt (innerhalb des Mittleren Rings) fahren möchte, muss ein MVV-Ticket dafür lösen.

Vorteile:

Infrastruktur (Fahrkartenschalter / Bezahlsystem über handy) vorhanden

wer ein ticket z.B. ein Monats- oder Jahresticket besitzt, nimmt auch häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel, da sie bereits bezahlt sind (all-inclusiv-Faktor)

Die eingenommenen Gelder sollen dem MVV zugute kommen – für Ausbau und Reduzierung der Fahrpreise

sozialverträglich, da arme Menschen keine Autos besitzen und niedrige MVV-Fahrpreise für sie ein Vorteil sind

Die Überwachung könnte – wie bei der Parkraumüberwachung – die Verkehrspolizei übernehmen

Selbstverständlich müsste an diesem Konzept noch einiges nachgearbeitet werden – aber – es wäre schon einmal ein Grundgedanke, der zu weniger Individualverkehr in der Stadt und eine Verbesserung des ÖV führen könnte.

E-Autos sind zwar besser für die Luftqualität in der Stadt – brauchen jedoch genau so viel Parkraum wie Benziner (Flächenversiegelung!) und stehen genau so lange im Stau.

Natürlich müssen zusätzlich die Radwege weiterhin ausgebaut werden und Gehwege so konzipiert werden, dass das Zu-Fuß-Gehen auch angenehm ist (z.B. beschattet (Alleen) und abgetrennt von Radwegen und Straßen durch Büsche und Bäume.

Das wäre in der Tat einfach

Das wäre in der Tat einfach umzusetzen - und ein Anreiz den ÖNPV auch zu nutzen. Mit den eingenommen Geldern den ÖNPV ausbauen und finanzieren dass Rentner die ihren Führerschein abgeben (z.B. ab 75) ab dann umsonst mit dem ÖNPV fahren. Das trägt auch noch zur Verkehrssicherheit bei?

Verbote vs. Chancen

An sich ein guter Vorschlag - ob Verbote für Viele (City-Maut, Parklizenzen) mehrheitsfähig sind, bleibt abzuwarten. Hier entsteht ganz nebenbei ein enormer Handlungsdruck in der Verwaltung und bei den Betreibern des ÖPNV: zum großen Teil ist das U-Bahn und S-Bahn Netz aktuell kaum in der Lage, noch viele weitere zusätzliche Mitfahrende aufzunehmen, die vorher Auto gefahren sind. Die Systeme sind - bewußt? - an der Kapazitätsgrenze, auf Verschleiß gefahren, marode, überfüllt - kein Tag ohne Ausfälle, Verspätungen.. ..hier muß massiv Aufholarbeit geleistet werden: Betriebsstabilität sichern, Bahnhöfe aufwerten, Bahnen erneuern - darüber hinaus müssen neue Strecken und neue Zugangspunkte geschaffen werden, um neue Mitfahrende zu gewinnen

Autozulassung mit MVV-Jahresticket verknüpfen

Private Fahrzeuge und Dienstwägen sollten als vereinfachte Citymaut eine scanfähige MVV-Jahreskarte erwerben und auf der Fahrt in die Innenstadt an der Windschutzscheibe befestigen. Gelegenheitsfahrer können an Mobilitätsstationen an der Stadtgrenze Tagestickets erwerben (wie an der Grenze für Österreich).

Ausbau der Radwege - Vision Zero

Der Ausbau der Radinfrastruktur ist definitiv ein Schritt in die richtige Richtung, jedoch stellt sich hier die Frage wie diese Radwege konkret aussehen.

Radschutzstreifen und dergleichen sind zwar schnell aufgemalt, aber häufig zugeparkt, im Winter wird der Schnee drauf geschoben und aufgrund des niedrigen Sicherheitsempfindens, insbesondere für nicht so sichere Radler wie Kinder oder Senioren, verständlicherweise unbeliebt.

Die Ampelphasen entlang der großen Straßen sind, sofern sie überhaupt abgestimmt sind, auf Autofahrer abgestimmt. Für Radfahrer gibt es keine Grüne Welle, dabei zeigen andere Länder schon wie durch Messschleifen und individuelle Ampelphasen die Wartezeiten nicht nur für Radfahrer minimiert werden können.

Radwege müssen zudem breit genug für Überholmanöver sein um effektiv genutzt werden zu können, ansonsten wird am Ende doch wieder auf Straße und Gehweg ausgewichen.

Auch Kreuzungen, insbesondere die fatalen Unfälle durch Rechtsabbieger, können durch bauliche Maßnahmen reduziert werden. Durch durchgehende Fuß- und Radwege, die einem abbiegenden Autofahrer spürbar zeigen, dass er diese Wege kreuzt und nicht diese Wege die Straße kreuzen werden Geschwindigkeiten und Unfälle reduziert und Verletzungen fallen aufgrund der geringeren Geschwindigkeit harmloser aus. Wer bewährte bauliche Lösungen übergeht, kann sich am Ende nicht schockiert zeigen, wenn die Vision Zero nicht erreicht wird.

Radwege als Stadt-Umlandverbindungen sind schön und gut, aber die Radfahrfreundlichkeit darf in den Nebenstraßen nicht enden. Eine Straße die zu klein oder unbedeutend für einen Fahrradweg ist, kann nicht so wichtig sein, als dass die eine 50er-Zone sein müsste.

Auch sind große Radparkplätze an zentralen Orten sinnvoll, aber ein Vorteil des Fahrrads ist die Möglichkeit der schnellen unkomplizierten Stopps. Hierzu sind viele kleinere Stellplätze entlang der Fahrradrouten erforderlich, insbesondere in Straßen mit vielen Geschäften. Wenn man sein Fahrrad nicht sicher und unkompliziert abschließen kann ist es ein weiteres Argument doch lieber das Auto zu nehmen, dabei können auf einem Auto-parkplatz problemlos eine Vielzahl an Fahrräder sicher abgestellt und angeschlossen werden.

Wenn wir wollen, dass Menschen lieber aufs Fahrrad als ins Auto steigen hilft der Blick in Städte und Länder in denen das bereits der Fall ist. Was wir dort sehen ist klar: Fahrradinfrastruktur ist kein nachgeschobener Gedanke, der mit etwas Farbe gewürdigt wird, sondern zentraler Planungsinhalt, der baulich verwirklicht wird.

Radinfrastruktur umfasst auch sicheres Parken und Abstellen

Radverkehr: Das größte Problem ist tatsächlich im gesamten Stadtgebiet das wettergeschützte und vor allem sichere Abstellen, egal ob ich zum Arbeiten, Einkaufen oder z.B. zum Arzt in die Stadt fahre. Für lange Alltagswege legt man sich gerne auch ein komfortables und performantes Rad zu. Das kann man aber andererseits quasi nirgends wettergeschützt und sicher abstellen. Auch das stärkste Schloss wird an öffentlichen Plätzen geknackt werden, wenn nicht zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Kameras) zur Verfügung stehen. Das wäre für mich einer der wichtigsten Aspekte zur Förderung des Radverkehrs und dafür reichen aus meiner Sicht ein paar Fahrradparkhäuser an wenigen Stellen im Stadtgebiet nicht aus.

Radverbindung Pasing-Laim

Meiner Meinung nach braucht es zwischen Pasing und Laim eine andere Führung des Radweges. Der derzeitige Verlauf des Radweges am Nymphenburger Park entlang kostet viel Zeit und stellt einen Umweg dar. Ein neuer Radweg sollte (wie z.B. im Bereich Laim-Donnersberger Brücke) nah an den Bahnschienen entlang führen, um eine schnelle Verbindung zu ermöglichen.

Mut zum Handeln

Ich wünsche mir von einer Stadt 2040, dass Mut zum Handeln bei der Verkehrswende vorhanden ist. City-Maut, ÖPNV+Fahrradpriorisierung wäre eine Chance München noch lebenswerter zu machen. Die eingeschlagenen Wege (Einbahnstraßenöffnung für Fahrräder, mehr Fahrradabstellmöglichkeiten, bessere Fahrradwege usw.) sollten weiter stark verfolgt werden und noch mutiger angegangen werden.

Radwege - Konzeptstandards umsetzen

Abbiege- und Dooring Unfälle zwischen Auto und Fahrrad sind die schwersten und häufigsten. Der Gesetzgeber hat es bis heute nicht geschafft, Überwachung von Abbiegevorgang und Türöffnung als Zulassungskriterium für Kraftfahrzeuge zu setzen - die Zulieferer haben die Technik seit Jahren serienreif in der Schublade liegen. Auf die Selbstverpflichtung der KFZ-Industrie ist nicht zu setzen. Deshalb muß die Lösung über die Geometrische Gestaltung des Straßenraumes kommen: geschützte Kreuzungen und Dooring Streifen.

animierter Blinker

deshalb haben manche Autos den animierten Blinker mit Lauflicht Effekt - ist doch was fürs Auge

Bauliche Vorrichtungen müssen Standard sein

Rad- und Fußgänger haben keinen Blechmantel mit Airbag um sich, und keinen Rechtsschutz in der Versicherung mit eingeschlossen. Die theoretischen Bußgeldvorschriften können diese nicht tatsächlich vor Schaden bewahren oder Ersatzansprüche durchsetzen. Lächerlich, da dann im Falle eines Verstoßes die Fahreigenschaft des Frzg-Führers festgestellt werden müsste. Bei den mir regelmäßig widerfahrenden Begegnungen mit Kraftfahrzeugen konnte ich mir weder das Kennzeichen zweifelsfrei merken, noch Fahrzeugtyp. Und wer hinter dem Steuer saß, sah weder ich, noch hätte ich einen Zeugen gehabt. Würde mit den wenigen Angaben eine Anzeige Aussicht auf Erfolg haben! Ja wohl kaum jemals. Ein Kratzer am Fahrzeug wird mit einem möglicherweise körperlichen Schaden eines Radfahrers oder Fußgängers in die Wagsschale geworfen. Wenn dann noch dem Radfahrer ein Fehlverhalten zur Last gelegt werden kann, z. B. kein Licht, na dann wird der Frzg-Führer eine höhere Schadensrechnung für eine Bagatelle, trotz höherer Schuldzuweisung, in die Schale werfen können. Radwege und alle baulich dazugehörenden Bestandteile müssen die Sicherheit gewährleisten können. Nur dann kann das Radfahren zu jeder Jahres- und Tageszeit eine viel bessere Alternative, anstatt Auto zu fahren, sein. Radfahren sollte Jedem und Jeder möglich sein, und der Gehweg sollte nicht die sichere Alternative sein, da einem die Fahrbahn zum Radeln zwischen parkenden und fahrenden Fahrzeugen zu gefährlich ist.

Die Verkehrswende passiert nicht nur auf dem Asphalt..

..sondern auch auf der Schiene!

Jetzt endlich das umsetzen, was Fridays-for-Future fordern bis 2030 fertig zu haben, was im Koalitionsvertrag der Stadtregierung einen eigenen Eintrag findet, was gewählte demokratische Parteien in ihren Wahlprogrammen führen, was das Fachgutachten Klimaneutralität als Maßnahme V-2-3 mit sehr hoher Wirkung und sehr hoher Priorität empfiehlt: öffentlicher Personennahverkehr mit der S-Bahn auf dem Eisenbahn Süd- und Nordring.

Lieferzonen

Als Bewohner des Gärtnerplatzviertels (Baaderstraße) fällt mir immer wieder auf, wie schlecht in München das Konzept der Lieferzone funktioniert.

In den Seitenstraßen der Fraunhoferstraße sind zu wenige solcher Zonen vorhanden, und die wenigen existierenden sind konstant zugesperrt von PKWs, mit der Konsequenz, dass Handwerker und Lieferanten "notgedrungen" auf dem Radweg in der Fraunhoferstraße parken und so Radfahrer gefährden.

Nach meinem Eindruck muss hier in mehreren Schritten konsequent vorgegangen werden:

1. Ausweisen vieler weiterer Lieferzonen
2. Offensive Kommunikation an die Gewerbetreibenden wo genau diese Lieferzonen zu finden sind (damit diese ihre Lieferanten darauf hinweisen können)
3. Große Lieferunternehmen (Paketzusteller, Lieferando, Flaschenpost, etc.) könnte man analog dazu möglicherweise zentral durch das MobReferat informieren?
4. FreiSCHLEPPEN von Lieferzonen, falls durch PKW (z.B. Anwohner) belegt - Strafzettel bewirken NICHTS!

Wenn das Konzept eine Chance auf Gelingen haben soll, dann ist es mMn essentiell, dass die Zonen zu jeder Zeit frei und ansteuerbar sind.

5. Wenn all dies geschehen: Konsequentes Verfolgen von Halte- und Parkverstößen auf Radwegen (s. Fraunhoferstraße) oder Verunmöglichung von Parkverstößen durch physische Barrieren.

Allgemein: Der Radweg in der Fraunhoferstraße ist zwischen ca. 09:00h und 10:00h Vormittags faktisch unbenutzbar.

Mindestens alle 20 Meter befindet sich ein Lieferant, Handwerker, "nurmalkurzwasholen", etc.

Kritisch (vulgo: saugefährlich) ist die Situation zum Beispiel stadtauswärts zwischen Baaderstraße und Erhard-/Auenstraße vor der Rischart Bäckerei/dem Käfer-Laden und etwas weiter vorne vor der Commerzbank.

Am problematischsten empfinde ich jedoch die Situation an derselben Stelle in der Gegenrichtung zwischen Erhardstraße und Reichenbachstraße. Hier ist der Radweg immer wieder komplett zugesperrt (wie bereits beschrieben) und wenn nicht, dann steuern hier Autofahrer*innen oft genug über den Radweg, drängeln sich so am Ampelstau vorbei und biegen in die Baader-/Reichenbachstraße ab. Hier muss dringend irgendeine physische Barrikade her (Poller, Blumenkästen, ...).

Weiter machen mit dem aufzählen von Misständen könnte ich zum Beispiel bei dem teilweise völlig absurden zweite-Reihe-Parker Chaos in der Baaderstraße.

Fakt ist: München hat noch enorm viel Arbeit vor sich, wenn es den zerstörerischen und behindernden Autoverkehr in der Stadt irgendwie unter Kontrolle bekommen will und da reicht es nicht, sich hinter mittelmäßig umgesetzten Leuchtturm-Projekten für den Radverkehr zu verstecken.

Auch Radwege in Mittellage müssen unbedingt verschwinden!

Was ist eigentlich mi Elektroautos?

Die heimische Industrie fährt Sonderschichten - produziert auf dem Stadtgebiet Münchens. Das spült Gewerbesteuererinnahmen in die Stadtkasse.
Sind Elektroautos wirklich so grün, wie es das Marketing verspricht? Warum gibt es nicht längst mehr davon? Reicht bspw. der Brandschutz in den Tiefgaragen nicht aus? Hätten sich Immobilien-Entwickler, Architekten und Autobauer besser mal miteinander unterhalten..

jährliche Re-qualifizierung für Führerschein-Inhabende

Auch mal an die Fahrschulen denken: menschliche Unsicherheitsfaktoren reduzieren. Baukranführende werden jährlich re-qualifiziert - der Führerschein ist meist ein Leben lang gültig - ein KFZ fährt auch alle zwei Jahre zum TÜV. Hier ansetzen und eine Lebensalterabhängige re-qualifizierung für Führerschein-Inhabende fordern.
Wenn Baukranführende ein 1,6 Tonnen schweres Auto in 3,5 Metern Höhe am Haken haben, entspricht die Energie der eines gleich schweren Autos, das 30 km/h fährt. Bei 50 km/h hängt das Auto bereits in 9,8 Metern Höhe am Baukran. Bei 130 km/h sind es 66,5 Meter. Bei 180 km/h sind es 127,4 Meter. Nur damit es besser vorstellbar ist, wenn das Auto vom Kran herunterfällt.

Barrierefreiheit

Alle öffentlichen Verkehrsmittel müssen für geh-, seh-, hör- und lernbehinderte Fahrgäste barrierefrei werden.
Die bisherigen Sharing-Angebote eignen sich alle nicht für Menschen mit Behinderungen.
Daher sind weiterhin Behindertenstellplätze im öffentlichen Raum nötig. Auch den barrierefreien Wohnungen müssen Behindertenstellplätze zugeordnet werden.

Carsharing ausweiten

Um mehr Menschen dazu zu bewegen, auf ein eigenes Auto zu verzichten, sollten die Carsharing-Angebote ausgeweitet werden. Vor allem in den Randgebieten gibt es bisher teilweise keine Möglichkeiten, in Laufweite an Carsharing-Autos zu kommen.

Autofahren unattraktiver machen

Die Stadt können Hebel nutzen wie: Parkgebühren in der Stadt teurer machen. Im Moment ist es günstiger, zu zweit mit dem Auto in die Stadt zu fahren, als mit dem MVV.
Wenn das Auto die teurere Alternative ist, würden vielleicht mehr Leute auf den öffentlichen Verkehr umsteigen.

Preis, Fahrzeit und Komfort bestimmen das Verkehrsmittel

Citymaut und Parkgebühren verteuern den Individualverkehr, was den Wohlhabenden ziemlich egal ist. Die Lösung heißt daher Fahrzeitverkürzung beim ÖPNV und -verlängerung beim eigenen Fahrzeug durch fehlenden (kostenlosen) Parkplatz vor der Haustür, Tempo 30 bzw. Anliegerstraßen ohne Durchgangsverkehr.

Tempo 30 / Shared Space / Lieferzonen / angemessene Parkgebühren

Flächendeckende Einführung von Tempo 30.

In Bestands- und Neubauquartieren Einführung von Shared Space (Vorrang des Fuß- und Rad- vor dem Autoverkehr (siehe Begegnungszonen in Österreich; Änderung der StVo diesbezüglich (sich als Kommune dafür stark machen)!

Einrichtung einer Vielzahl von Mobilitätsstationen und Lieferzonen (und dezentralen Mikrodepots > Lieferung mit Lastenrädern, siehe City2Share). Alle Lieferdienste verpflichten es UPS gleich zu tun.

Deutliche und angemessene Parkgebührenerhöhung, damit wertvoller Raum in der Stadt nicht mehr zu Billigpreisen vorgehalten werden muß. Parkplätze (jeden zweiten) umwandeln (Grün/Aufenthalt etc.). Digitale Parkraumüberwachung mit Scancars.

Vom Kfz-Verkehr sicher getrennte Radwege

Die abmarkierten Radfahrstreifen sind häufig zugeparkt, sind bei Schneefall nicht mehr sichtbar und bei nasser Witterung wird man von den Autos eingesaut. Und auf Streifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegerfahrbahn würde ich ein Schulkind niemals fahren lassen.

Vom Kfz-Verkehr sicher getrennte Radwege

Die abmarkierten Radfahrstreifen sind häufig zugeparkt, sind bei Schneefall nicht mehr sichtbar und bei nasser Witterung wird man von den Autos eingesaut. Und auf Streifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegerfahrbahn würde ich ein Schulkind niemals fahren lassen.

Maßnahmen in Sachen Zukunft der Mobilität

- günstigeren ÖPNV! -> der ÖPNV muss günstiger werden und nicht stets teurer! -> aufgrund der geringen externen Kosten des ÖPNV (v.a. im Vergleich zum Automobil) -> siehe <https://www.unikims.de/blog/autoverkehr-kostet-die-kommunen> -> ÖPNV darf nicht nur "kostendeckend" gedacht werden im Sinne Ausgaben = Ticketeinnahmen!!! (aktuell arbeitet der MVV / die Stadt leider überhaupt nicht so ... es braucht Taktverstärkungen, entgelt und gebührenfreien ÖPNV und keine immer weiteren Preiserhöhungen)
- die aktuellen Planungen haben teilweise einen zu starken Fokus auf die Innenstadt! -> mehr ÖPNV / Rad und weitere Planungen in den Randbezirken (vor allem auch im Münchner Osten, wo eine Radschnellverbindung Richtung Haar/Vaterstetten noch fehlt)
- mehr Absprachen und eine integrierte Verkehrsplanungen in der ganzen Region Oberbayern / Metropolregion München um München selbst zu entlasten! hier braucht es mehr Initiative der Stadt
- es braucht eine massive Reduktion der Parkplätze für private Kfz! -> auch wenn dies zu Beginn auf Unmut stoßen wird, profitieren langfristig alle von der (schmerzhaften) Anpassung -> siehe Amsterdam, Barcelona oder Kopenhagen!!! hier muss den Bürger*innen mehr zugestanden und zugemutet werden! = Raus aus der Komfortzone und rein in eine lebenswertere Stadt!

Ausbau eines bezahlbaren, verlässlichen ÖPNV

Um vor allem Berufspendler*innen und Besucher*innen zum Umsteigen vom PKW zu gewinnen, muss der ÖPNV - vor allem ins Umland und in die Alpen - Gas geben! Insbesondere in den Randgebieten, in den viele Familien sich ansiedeln, wächst der Ausbau der Schiene längst nicht im Ansatz so rasant wie die Wohnblöcke und Einfamilienhausreihen. Das wird in Zukunft noch Frust und Ausfälle geben, wenn da nicht schnell ange-setzt und Lösungen gefunden werden.

1. Der motorisierte

1. Der motorisierte Individualverkehr ist stark einzuschränken. Auch Elektroautos verstopfen Straßen und Gehwege und sind nicht nennenswert umweltfreundlicher als Benzin- oder Diesel-PKWs. Insbesondere müssen dazu die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum eingeschränkt bzw. durch entsprechende Bepreisung unattraktiv gemacht werden. Illegales Parken auf Geh- und Radwegen ist (endlich!) durch entsprechende Kontrollen zu unterbinden (erfolgt z.B. in Laim bisher überhaupt nicht!)
2. Elektrischer ÖPNV ist auszubauen, insbesondere der schienengebundene ÖPNV. Planung und Realisierung von Straßenbahnstrecken müsste stark beschleunigt werden; dass z.B. die Westtangente 30 Jahre gebraucht hat und - wenn es gut geht - 2026 oder 27 in Betrieb geht, ist unsäglich. U-Bahnen sollten hingegen wegen der extremen Bau- und Unterhaltskosten nur ausnahmsweise noch realisiert werden.
3. Für Lieferdienste u.ä. sind eigene Haltezonen auf Kosten von Parkplätzen einzurichten. Derzeit halten Lieferwagen fast ausnahmslos auf Geh- und Radwegen und gefährden deren Nutzer*innen.

München zur Radstadt verwandeln und Single-Autofahrer minimiere

München hat noch viel in Sachen Radwege aufzuholen. Je mehr man mit dem Rad fährt, umso mehr fällt einem das schlechte Radwegenetz auf. Zu eng, komische Führungen, Unebenheiten, Gefahrenstellen... da ist noch viel zu tun. Gleichzeitig muss die Zahl der Personen, die alleine m Auto in der Stadt unterwegs sind, deutlich reduziert werden: Mehr ÖPNV-Angebote und -Verbindungen, Förderung von Fahrgemeinschaften, Auto-„Komfortzonen“ (z.B. 6-spurige Leopoldstr) zurückbauen usw. Auch die Begrenzung der Parkmöglichkeiten in der Innenstadt könnte helfen.

Verzahnung von ÖPNV und Radverkehr

Sprich Radmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (Fern und Nah) vereinfachen und verbilligen.

Die obengenannte "erste und letzte Meile" ist in fast allen Fällen am besten mit dem Rad zu bewältigen.

Das will ich aber in beiden Fällen mit dem eigenen Rad tun, auf das meine Satteltaschen passen (und wo sie bleiben können) und das nicht 3-5 extra kilos hat, nur um per Internet ausleihbar zu sein. (Da bin ich wie die Autofahrer s.u.)

Und ich will auch nicht 5 Sitzplätze in der Bahn blockieren, oder einen ganzen Ausstieg in der S-Bahn.

Es braucht also vernünftig gestaltete Fahrrad-Abteile/Waggons und eine wie auch immer geartete Subvention der Fahrrad mitnahme.

Dazu muss die Bahn mit ins Boot geholt werden, damit sie die Fahrradfahrer als natürlichen Verbündeten, der das am besten leisten kann, was der Bahn naturgegeben (Schiene) schwer fällt: Die "erste und letzte Meile", also muss es die Bahn den Fahrradfahrern leichter machen ihr Rad auf den Meilen dazwischen dabei zu haben.

Erweitern könnte man dieses Konzept auch auf kleine an Fernverkehrs-Waggons anklimbare Elektro-Autos. Ein grosser Teil der Autofahrer will Autofahren vor allem, um den eigenen (neben Wohnung und Arbeitsplatz 3ten) Lebensraum dabei zu haben (Ich stehe im Stau? Egal ich bin ja zuhause in meiner Karre) So könnte jeder auch im Zug seine Gummistiefel, Bowlingkugel oder was er sonst so nicht braucht auch im Zug dabei haben, kann bei seiner eigenen Musik rauchen oder nicht, und trotzdem sich im Gang die Füße vertreten, oder im Speisewagen ein Bier trinken (Alkoholfrei, weil er muss ja nachher noch fahren)

Die Neuverteilung der Trassen für den Güterzugverkehr..

..durch das Stadtgebiet Münchens ermöglicht öffentlichen Personennahverkehr mit der S-Bahn auf dem Eisenbahn Südring und Nordring. Wir brauchen nicht über Verkehrswende reden, ohne mit der Deutschen Bahn zu sprechen. Quartiers-Bahnhöfe und Umsteige-Hubs an den Subnetzknöten entlang des polyzentrischen S-Bahn Vollrings, 10-Minuten-Takt, 2-gleisige Ausbauten auf allen Außenästen und neue Ziele in die benachbarten Regional- und Oberzentren

Vorschläge für INKLUSIVE Mobilität

Der Facharbeitskreis Mobilität des Behinderbeirates arbeitet gerade an einem 11 Punkte Vorschlag bzw. einem Diskussionspapier zur Unterstützung von Menschen mit Gehbehinderung. Hier die Überschriften:

01. Behindertenstellplätze an ÖPNV-Zugängen mit Aufzug
 02. Einfahrberechtigung für Fahrräder von Behinderten in Fußgängerzonen
 03. Einfahrberechtigung für Fahrräder von Behinderten in Friedhöfen
 04. Mitnahme von zugelassenen Elektro-Mobilen in Bussen
 05. Citybus in der Altstadt
 06. Leih-Räder (2+3 Räder) mit tiefem Einstieg
 07. Freigabe breite Radwege für Senioren-Mobile von Behinderten
 08. Kompensation von entfallenden Parkplätzen durch Behinderten-Stellplätze
 09. Elektro-Roller Sharing Anbieter (2+3 Räder, Sitz) für Behinderte in Fußgängerzonen
 10. Punktuelle Ausleihmöglichkeit von Elektro-Mobilen
 11. Elektro-Roller mit Sitz (2-, 3-, oder 4-Räder) mit 6-15 km/h für Radwege
- "Auto raus...darf für Menschen mit Gehbehinderung nicht heißen....bleib zu Haus"
Diskussion mit dem Mobilitätsreferat 2022

..pssst, die Eisenbahn versteckt sich..

..lange, laute Güterzüge rumpeln oberirdisch durch das Stadtgebiet Münchens zum Rangierbahnhof - warum nicht den Nikolaus-Express 24/7/365 als Ring-S-Bahn fahren lassen und in jeder Himmelsrichtung einen Subnetzknotten als Umsteige-Hub schaffen - ergänzt um neue Quartiers-Bahnhöfe - Chancen verwirklichen, die sich mit der "schnellen Schiene" bieten - das Angebot auf den Gleisen der Deutschen Bahn Netze verdichten, vertakten, vernetzen - mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik, neuen Fahrzeugen mit genügend Platz zur Fahrradmitnahme - klimafreundliche Mobilität im Umweltverbund

ÖPNV muss günstiger werden, Parken teurer bzw. komplett verboten

München hat eines der teuersten Tarifmodelle in Deutschland und gleichzeitig eine der günstigsten Parkangebote in der Innenstadt. Die Preise müssen auch der Prioritäten des STEP2040 angepasst werden und zwar zügig. Ein sehr einfaches und effektives Mittel.

Kinder im Straßenverkehr

Bitte mitdenken, Kinder fahren Fahrrad, Wege zumindest zu allen Schulen sollten so sicher sein, dass Kinder dort fahren können

Wo bleibt der motorisierte Individualverkehr

Eine Verbesserung beim ÖPNV und dem Ausbau der Radnetze stehen nichts entgegen, aber man sollte den motorisierten Individualverkehr nicht vergessen. Auch wenn dieser 2040 wahrscheinlich größtenteils auf Elektro oder Sonstiges umgestellt ist, das Auto bedeutet Freiheit. Freiheit selbst zu entscheiden, wann ich losfahren möchte und mit wem. Als Anwohner im Innenstadtbereich finde ich es eine Frechheit, dass immer mehr Parkflächen verschwinden und die Leute nicht mehr wissen, wo sie ihr Fahrzeug parken können. Auch wenn man dies nur am Wochenende benutzt. Nicht jedes Haus hat eine Tiefgarage...Das Autofahren, egal ob beruflich bedingt oder zu Freizeitwecken wird zur Hölle gemacht. Der Rettungsdienst und die Müllabfuhr kommen nicht mehr durch, weil die Straßen verengt werden. Handwerker finden keinen Stellplatz mehr, wenn sie für Kunden anfahren müssen. Auch das muss bei der Straßenplanung bedacht werden. München ist eine Stadt und kein Dorf. Große Einfallstraßen mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h braucht es auch in Zukunft. Wenn alle davon reden, dass Tempo 30 eingeführt werden soll, dann sollen sich die Herrschaften erstmal selber an der Nase fassen und die Begrenzung einhalten.

Ein Auto fürs Wochenende in der Innenstadt parken - geht 's noch?

Das ist das dümmste, was ich bisher gelesen habe. Ein Mietwagen für den Wochenendausflug ist deutlich billiger.

Die Teilzeitfahrer und Parkplatzblockierer müssen als Erstes aus der Innenstadt verschwinden, ebenso die Camping- und Bootsanhänger.

Mehr Fahrstreifen führen zu mehr Stau

Auch wenn es erstmal paradox klingt, ist es tatsächlich so, dass der Bau von neuen Fahrstreifen für Autos keine Besserung schafft. Dazu muss man nur mal über den großen Teich schauen, nach Los Angeles. Man kennt die 12-spurigen Highways, die in die Metropole führen, aber trotz der vielen Spuren total verstopft sind. Fügt man einer Straße eine neue Spur hinzu, führt das ganz kurzfristig zu einer Entlastung. Das lockt aber neue Fahrer an, die vom Stau genervt waren und stattdessen den ÖPNV genutzt oder ein Fahrrad genutzt haben ("angebotsinduzierte Nachfrage"). Schnell merkt man dann von dieser Entlastung kaum noch was.

Nicht was ich mir vorstelle, aber was man sich als Autoliebhaber denken könnte: Parkplätze aufgeben, um neue Autospuren bauen. (Aber wo diese Maschinen dann abstellen?) Führt letztendlich auch dazu, dass Leute ihren privaten Wagen aufgeben müssen. Also, wo sollen die Spuren herkommen? Häuser abreißen? Gute Idee in München.

Vision Zero bedeutet Tempo 30 auf allen Straßen

Für dieses Ziel muss Tempo 30 auf allen Straßen (außer Hauptverkehrsadern wie der äußere Ring) eingeführt werden. Der Bremsweg reduziert sich von 27 m (bei Tempo 50) auf 13 m (Tempo 30), das Gesichtsfeld vom Autofahrer wird größer, und aufgrund der niedrigeren Geschwindigkeit verringert sich das Verletzungsrisiko erheblich. Zum Vergleich kann folgendes Bild verwendet werden - der Verletzungsgrad ist bei Tempo 30 vergleichbar mit einem Sprung aus dem 1. Stock, bei Tempo 50 aus dem 3. Stock und bei Tempo 70 aus dem 6. Stock (autsch). Zudem lässt sich eine Reduzierung des Straßenlärms um 3 dB(A) erwarten.

Brüssel hat am 01.01.2021 Tempo 30 eingeführt. Hier zeigen erste Ergebnisse, dass der Verkehrsfluss nahezu gleichgeblieben ist. Gleichzeitig wird hier die Radinfrastruktur massiv und vor allem schnell ausgebaut. So werden Anreize zum Umstieg auf das umweltfreundlichere Verkehrsmittel geschaffen.

Park & Bike Anlagen fehlen

Neben den Park & Ride Anlagen müssen auch Park & Bike Anlagen an den Radschnellrouten entstehen. Hierbei ist es wichtig, dass auch wertvolle Fahrräder sicher und wettergeschützt abgestellt werden können. Bei den Park & Ride Anlagen soll ein Fahrrad-Dienst vor Ort sein, so dass schnelle Reparaturen und Wartungen unkompliziert möglich ist. Abschließbare Boxen in ausreichender Ausstattung sollten vorhanden sein. Bei der Einführung dieser Anlagen (P&B + Radschnellweg) müssen Anreize für das Ausprobieren geschaffen werden. Dies kann beispielsweise durch einen Ausleihservice von GUTEN, SCHNELLEN Rädern, durch finanzielle Anreize (pro x km gibt es einen Gutschein für Reparaturen/Wartungen), etc. erfolgen.

Radvorrangs-Netz fehlt

In der ganzen Ausführung wird kein einziges Mal auf das Radvorrangs-Netz (Rad-Entscheidungs-Maßnahme) eingegangen. Dieses Netz hat eine große Bedeutung neben den Radschnellwegen. Das Radvorrangs-Netz muss mit einer deutlich höheren Geschwindigkeit als heute ausgebaut werden. Andere Städte gehen hier viel progressiver vor und schaffen Radwege, die iterativ gestaltet werden, d.h. erst Kennzeichnung, temporäre Abtrennungen, dann Umbau der Infrastruktur.

In der Beschreibung wird von einem Radschnellweg-Ring gesprochen, dieser ist auf der Karte ist der Ring nicht eingezeichnet.

Einführung einer City-Maut ab Mittleren Ring

Um den ÖPNV zu stärken, aber auch für stärkere Anreize für den Fuss- und Rad-Verkehr zu setzen, ist eine City-Maut ab dem Mittleren Ring notwendig.

Die City Maut soll preismässig an den Kosten für eine Tageskarte für das Gesamtnetz MVV orientieren (heute 14,80 €). Die Mehreinnahmen sollen für den massiven Ausbau des ÖPNV, als auch für eine Verbesserung der Radinfrastruktur verwendet werden. Bewohner in diesem Gebiet erhalten einen Anspruch auf ein sog. 365 € Ticket.

Ja, sobald der S-Bahn-Ring fertig ist.

Ob Verbote und Bepreisung mehrheitsfähig sind, wird sich zeigen - während die konzeptionell zukunftsfähige Entwicklung des ÖPNV und insbesondere des S-Bahn Netzes politisch und verwalterisch seit Jahrzehnten aktiv vernachlässigt werden. Hier machen wir es unseren Volksvertretenden zu einfach: zuerst wirksame, alternative Infrastrukturen in Betrieb nehmen, dann reglementieren.

frühe Erschließung von Neubau-Gebiete mit Radwegen

Mobilitätsverhalten sind auf etablierten Routinen zurückzuführen. Verhaltensveränderungen gelingen leichter, wenn Routinen grundsätzlich neu aufgebaut werden, d.h. z.B. bei Umzug in das neue Eigenheim. Dieser Effekt muss von Anfang an verstanden und ausgenutzt werden. Bei Neubau-Gebieten muss von Anfang an eine gut funktionierende alternative Infrastruktur vorhanden sein. Das bedeutet - gute Erschließung mit Öffentlichen Verkehrsmittel, aber auch Radwege für den Nah- UND FERN-Verkehr. Beispiel Freiham - hier sollte schon bei Einzug der ersten Bewohner eine gute Verbindung für Radfahrer in Richtung Innenstadt, aber auch für die Benutzung von Öffentlichen Verkehrsmittel (S-Bahn) vorhanden sein.

drastische Erhöhung der Parkgebühren

Öffentlicher Raum muss wieder als ein Teil der allgemeinen Öffentlichkeit zurückgedacht werden. Heute wird die Bereitstellung von öffentlichen Parkplätzen direkt vor Ort als eine allgemeine Selbstverständlichkeit betrachtet. Durch den Parksuchverkehr afu der Straße entstehen immer wieder gefährliche Situationen für den Radfahrer. Um Verkehrsberuhigung zu erreichen, müssen Autos weg von der Straße geparkt werden. Inseln, die komplette Autofrei sind (und nicht nur die Altstadt) sind in allen Quartieren zu entwickeln. Das Konzept muss daher so sein, dass rechtzeitig Parkhäuser angefahren werden können, und die letzte Meile zu Fuss oder mit alternativen Verkehrsmittel erreicht werden kann.

mehr Superblocks mit Quartiersgaragen schaffen - auch im Bestand

Bereits heute sind einige Anwohnerstraßen komplett mit ruhendem KFZ überlastet. Betroffen sind vor allem ältere Siedlungen, bevor der KFZ-Verkehr stadtplanerisch priorisiert worden ist. Hier müssen am Rande dieser Siedlungen Quartiersgaragen geschaffen werden, damit die engen Straßen frei von parkenden Autos werden. Diese können in Spielstraßen umgewandelt werden, einzelne Kurzzeit-Parkplätze für den Be- und Entladen sind nah bei den Wohnhäuser zu finden, ebenso für bewegungseingeschränkte Personen. Breitere Straßen können mit einem komfortablen Radweg ausgestattet werden, welches zu den nächsten Einkaufszentrum oder Schulen führt. Damit wird das eigene Auto aus Bequemlichkeit die erste Wahl für die Erledigung.

rechtzeitige Entwicklung der Bewohner bei Parkplatzentfall

Wenn Parkraum knapp ist, aber Platz für mehr Fussgänger, Radfahrende und ÖPNV-Nutzer benötigt werden, entsteht hoher Druck auf Lokalpolitiker. Häufig wird es von der Bevölkerung als Bedrohung "sie wollen mein Auto wegnehmen" verstanden und sind stark verärgert. Ziel muss es sein, parallel zur Entwicklung der Infrastruktur die Bevölkerung zu entwickeln und auf den Wandel vorzubereiten. D.h. bereits bei der Projektplanung sind Dialoge mit den Anwohner durchzuführen, um die Verträglichkeit mit Alternativen Mobilitätskonzepte frühzeitig zu implementieren. Dazu können besondere Angebote geschaffen werden, z.B. durch temporäre besonders günstige Car-Sharing Angebote, günstiger Verleih von Lastenräder, Angebote für Radfahr-Schulen, Seminare "Wie komme ich im MVV-Dschungel zurecht", etc. Das alles soll von lokalen Gruppen mit persönlichen Ansprechpartner begleitet werden, damit auch die ältere Bevölkerung genügend Anleitung finden.

Prämie für autoverzichtene Familien

In der Stadt ist Parkraum knapp, 50 % der Münchner besitzen ein Auto. Auch mit dem Umstieg auf Elektroautos wird keine Reduktion des Platzbedarfs, im ruhenden als auch im stehenden Verkehr (im Stau) erreicht. Deshalb müssen mehr finanzielle Anreize für den Verzicht auf das eigene Auto erreicht werden. Hierzu soll es pro Familie, die auf komplett autofrei umstellen, finanziell mit Subventionen unterstützt werden. Diese Prämie soll sich an den derzeitigen Subventionen von E-Autos orientieren, d.h. derzeit wären es einmalig 9.000 € pro Fahrzeug. Dies könnte z.B. in Form von Gutscheinen jährlich mit 4.500 € für Car-Sharing oder ÖPNV ausgezahlt werden.

Verzicht auf Auto mit CO²-Einsparung vergüten

Der CO²-Ausstoß bei durchschnittlich 10.000 km Fahrleistung pro Jahr kann einfach ermittelt und kompensiert werden (siehe *atmosfair*). Wenn diese Emission vermieden wird, muss es einen Ausgleich für den freiwilligen Verzicht geben, entweder in Form eines Jahrestickets für den ÖPNV oder als Gutschein für andere öffentliche Einrichtungen oder Leistungen (wie Schwimmbäder, Stromverbrauch etc.)

mehr Lieferparkplätze schaffen

Pandemiebedingt kam es zu einer Verschiebung des Einkaufsverhaltens. Immer mehr Menschen kaufen online ein, Supermärkte bieten einen Lieferservice an, wie auch fast alle Restaurants. Ebenso müssen Läden, Kneipen und Restaurants, aber auch Supermärkte selbst beliefert werden. Das schafft Konflikte, da die Parkraum-Situation in München überhitzt ist. Daher sind Lieferzonen, mit deutlich visuellen Kennzeichen auf der Parkfläche (Vorschlag: blauer Hintergrund mit queren roten Strich und Liefersymbol in der Mitte) an allen neuralgischen Stellen zu installieren. Diese Flächen können auch als "Park&Kiss" Flächen verwendet werden, wenn der Sohn seine gehbehinderte Mutter zum Arzt oder Bahnhof bringen muss.

Autofahren im Stadtbereich erschweren

Neben finanziellen Belastungen durch höhere Parkgebühren oder einer City-Maut könnte man noch die Ampelphasen fußgängerfreundlicher gestalten. Neben ausgewogeneren Phasen für alle beteiligten Richtungen müssten auch die (durchaus sinnvollen) Sonderschaltungen für Busse und Trams hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Fußgänger und Radfahrer verbessert werden. Das beste Beispiel ist, wenn ich vom Nockherberg kommend an der Kreuzung mit der Tegernseer Landstr. als Fußgänger oder Radfahrer rot bekomme und dann parallel zu meiner gewünschten Richtung die Tram mit einiger Verzögerung fahren darf. Da könnte man in Zusammenarbeit mit den Fahrradverbänden sicher noch einiges verbessern.

Desweiteren wäre es noch eine Möglichkeit, Durchfahrtsmöglichkeiten durch die kleineren Straßen zu erschweren. Gut gemacht ist das zum Beispiel hinter dem Gasteig, wo eine schnelle Durchfahrt nicht einfach möglich ist.

Eröffnung von Supermarkt-Parkplätze /-häuser

Häufig sind Parkplätze und Parkhäuser von Supermärkten, aber auch ShoppingMalls nur während den üblichen Einkaufszeiten geöffnet. Diese sollten für die Allgemeinheit geöffnet werden, mit einem 24/7 Betrieb. Dadurch kann mehr öffentlicher Parkraum verlagert werden und Platz für Freiflächen entstehen. Ein gutes Beispiel wäre in Moosach Bunzlauer Platz und Bunzlauer Straße. In der Nähe sind 3 Parkhäuser vorhanden (Moosacher Meile, Aldi und P&R Memminger Platz). Die ca. 75 öffentliche Parkplätze können entfallen, damit mehr Bäume gepflanzt werden können und Platz für Konsumfreie Treffen freigemacht werden. Auch können Sitzplätze von Cafés mehr in Richtung Sonne entstehen.

80% abgasfreier Verkehr = realistisch?

Das Ziel bis 2025 80% abgasfreier Verkehr zu erreichen ist lobenswert, unklar ob es realistisch ist. Wie hoch ist der Anteil heute? Um das Ziel in 3 Jahren zu erreichen, sollte ein sehr definierter Umsetzungsplan vorhanden sein. Wo kann ich den finden? Wichtig ist, dass Aussagen klar eingehalten werden, mit einer klaren Vorstoßrichtung. Aussagen sollen Ziele sein, kein Wunsch. Aussagen, wie kürzlich von Herrn Reiter getätigt, dass nur eine Minderheit der Bevölkerung eine bessere Radinfrastruktur wünscht, sind extrem dumm. Der ÖPNV kann nicht mit der notwendigen Schnelle ausgebaut werden. Daher sind schnellere Alternativen zu entwickeln. E-Autos sind keine allgemeine Lösung, der Platzbedarf bleibt der gleiche.

Ohne Stufenplan sind alle Reduktionsziele obsolet

Wenn man 2025 80% erreichen will, dann muss man 2022 und Folgejahre jeweils 20% schaffen. Alles andere sind unrealistische Hirngespinnste und Wählerverdummung. Das heißt, pro Jahr sind 140.000 Individualautos von der Straße zu verbannen. Derzeit ist das Gegenteil der Fall, da bisher keinerlei Aktionen beschlossen, geschweige denn ergriffen wurden. Das kann nur mit einem Bündel von Maßnahmen gelingen, wie Rückbau/Umwidmung von Verkehrsraum, Verlangsamung der Verkehrsströme und vor allem Verteuerung des Individualverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, des Carsharings und vor allem des Fuß- und Radverkehrs.

Kartenmaterial nicht übersichtlich

Erstmal herzlichen Dank, dass wir uns als mündige Bürger beteiligen dürfen. Aus Betroffene Beteiligte machen ist vielleicht in manchen Phasen mühselig, aber es sollte allen Akteuren ein gutes Feedbackmittel sein, dass richtige für die Bevölkerung zu tun. Beim zur Verfügung gestellten Kartenmaterial habe ich einige Wünsche:

- 1) die Karte in 3 verschiedene Karten auflösen - ÖPNV, Rad- und Fussverkehr, Straßennetz
- 2) deutlicher kennzeichnen - der IST Zustand, der SOLL-Zustand, was ist noch in Planung
- 3) klares Erwartungsmanagement betreiben - welcher Stand wird bis wann erreicht
- 4) Einzeichnen von wichtigen Zentren
- 5) klares Konzept vorlegen

Radfahrer positiv besetzen

Der Radverkehr muss eine deutliche Erhöhung im Stellenwert erleben. "Autofahrer" erleben die heutigen Radfahrer oft als "Rowdies", bei schlechtem Wetter als "armer Teufel" oder als stark privilegiert "er darf gegen die Einbahnstraße fahren". Bei allen Maßnahmen ist darauf zu achten, dass der Graben zwischen "Auto-" und "Fahrrad-Fahrer" nicht tiefer ausgehoben wird, sondern mehr als Angebotserweiterung verstanden wird. Der Blickwinkel der "Autofahrer" muss daher um das Fahrradfahren POSITIV erweitert werden. Trends, wie gerade der stärkere Fokus auf die eigene Gesundheit, müssen aktiv ausgenutzt werden. Beispielsweise durch eine stadtweite Kampagne: "Radfahrer*innen kennen kein Rücken, der Workout ist schon erledigt." - mit passendem Foto natürlich.

Roteinfärbung von Fahrradwegen aufgrund Risikoanalyse

Fahrradwegen sind an allen Kreuzungen, Einmündungen, bei engen Zweirichtungs-Radwegen konsequent rot einzufärben. Insbesondere wenn auf der Kreuzung Wartebereiche für Linksabbieger eingezeichnet sind. Es muss von der gelebten Praxis abgewichen werden, dass er "Blut fließen muss" (sprich ein Unfall hat sich ereignet), bevor eine Sicherheitsmaßnahme umgesetzt wird. Lernerfahrungen sind nicht nur lokal auf eine Stelle anzuwenden, sondern muss über das ganze Stadtgebiet ausgerollt werden. Nur durch wiederholende Muster sind Regeln für alle Verkehrsteilnehmer klar ersichtlich. Standardisierte Risikoanalysen sind bei spezifischen Verkehrssituationen anzuwenden. Ziel ist es objektives Bild des Risikos zu erreichen, bevor ein Unfall überhaupt passiert

Schulstraßen einrichten

Das erstrebenswerte Mobilitätsverhalten sollte von Klein an gefördert werden. Wenn man beispielsweise von Klein an gewöhnt ist, mit dem Fahrrad zu fahren, muss dieses Verhalten später nicht erst umgestellt werden. Mobilitätsverhalten basiert auf Routinen.

Heute ist die Situation vor Schulen sehr gemischt. Besonders störend werden Elterntaxis empfunden, die jeden Morgen einen Verkehrskollaps vor der Schule provozieren. Temporär, für den KFZ geschlossene Straßen, auch Schulstraßen genannt, sollen errichtet werden, so dass die Schüler*innen sicher zur Schule fahren können, auch in ihrem typischen Verkehrsverhalten (Anreise in Pulken, oft nebeneinander fahrend). Die Anreise zu Schule muss fehlertolerant ggü. den schwächsten im Straßenverkehr ausgelegt sein, d.h. Kinder.

schnellere Verkehrswende - mehr Pop-Ups

Learnings muss nicht immer auf eigenen Erfahrungen beruhen, es dürfen auch Good-Practices aus anderen Städten wie Brüssel, Paris, ... (also Städte die auch in der Transformation sind) kopiert werden. Dadurch sparen wir uns 2 Jahre Pilotphasen ein. In Brüssel findet die Verlagerung von KFZ-Verkehr zu Radverkehr iterativ statt. Bei einem Beschluss, wird sehr kurzfristig die Markierung angepasst. Fahrradwege an stark befahrenen Straßen werden beispielsweise mit Betonbänken abgegrenzt. Diese sind schnell errichtet und auch nachträglich verschiebbar. So kann der Straßenraum an die Entwicklung des Radverkehrs permanent angepasst werden. Also - bitte erst mehr in POP-Ups aufbauen, entwickeln lassen und dann permanent umbauen.

wirkliche Fahrradstraßen schaffen

Die heutigen Fahrradstraßen sind gut, wenn sie funktionieren würden. Beispielsweise Clemensstraßen oder Blütenburgstraße - bei Einhaltung des Sicherheitsabstandes zum ruhenden Verkehr (Dooring), ist in der Regel kein Platz zum Überholen von KFZ vorhanden. Also theoretisch. Die Praxis ist leider häufig anders - man fühlt sich nahezu vom Autofahrer durch dichtes Auffahren bedrängt "endlich Platz zu schaffen", manchmal wird auch gehubt, wenn überholt wird, mit zu geringem Abstand. Sind das die Straßen die auch unsere 12 jährigen Kinder fahren lassen wollen? Ich habe meine Zweifel. Daher - bitte mehr Mut liebe Stadt. Mehr richtige Fahrradstraßen schaffen, mehr Umwandlung in Einbahnstraßen für den KFZ-Verkehr, Parkplätze raus. Macht Kampagnen um allen Verkehrsteilnehmer zu erklären, das in Fahrradstraßen eigentlich nicht überholt werden soll.

Mobilität skalieren - wie weit in 15 Minuten vorwärts kommen?

Vorbild Paris: die 15-Minuten-Stadt ist das Thema der Zeit. Zu Fuß legen wir in 15 Minuten ca. 1 bis 1,5 Kilometer zurück, mit dem Fahrrad sind es leicht 5 Kilometer und mehr. Mit Bus und Tram entsprechend der Häufigkeit der Haltestellen ist es ähnlich, meist um die 5 Kilometer. Was ist mit Schnellbahn- und U-Bahn Netzen, die uns in 15 Minuten deutlich weiter weg bringen? Leistungsfähige Trassen in Sammelverkehrssystemen auf der "schnellen Schiene" ermöglichen dies. Im Stau jedenfalls dauern 15 Minuten eine gefühlte Unendlichkeit - München ist DIE Stau-Hauptstadt in der Bundesrepublik. Appell, die Lösungen im Umweltverbund zu finden.

Umweltverbund am Tageslicht stärken

Zu-Fuß-gehende, Radfahrende, Tram, S-Bahn - der Umweltverbund gehört ans Tageslicht, Autos und Güter in den Tunnel.

Wahrnehmung, Aufmerksamkeit, Rücksichtnahme

tip zum googlen: Cambridge Street Code
auch gut: NACTO urban bikeway design guide

ÖPNV sinnvoll und schnell ausbauen

Ich bin zwar selbst Fan von U Bahnen, da sie ein gewisses Prestige mit sich bringen und eine Stadt erst richtig zur Großstadt machen. Das Problem bei neuen U Bahn Strecken (zB U9 oder U5 Verlängerung) ist, dass es von der Planung bis zu den ersten Fahrten gut 10 bis 15 Jahre dauert. Das Verkehrsproblem besteht aber jetzt schon und muss gelöst werden. Grenzwerte der Luftverschmutzung an der Landshuter Allee werden regelmäßig überschritten. Hier muss jetzt was passieren. Die Pläne früherer Regierungen (Tunnel) und der aktuellen Regierung (Ummauern) lösen dieses Problem nicht. Das Problem ist der MIV. Schnelle Lösungen, die durch Experimente erprobt werden können, können Streichung von Parkplätzen und dedizierte Busspuren sein. Mit mehr Expressbuslinien, die nicht alle 300 Meter halten, könnten auf dem mittleren Ring mehr Pendler dazu gebracht werden ihr Auto stehen zu lassen oder gar zu verkaufen. Das könnte in Pilotprojekten getestet werden. Bei U Bahn Linien geht das nicht. Dort können nur Simulationen und Schätzungen vor der tatsächlichen Umsetzung zum Einsatz kommen. Und was noch hinzu kommt: eine U Bahn Strecke ist in der Umsetzung extrem kostenintensiv und leider müssen hier auch Bäume gefällt werden, die wichtig für den Klimaschutz sind. Werden Parkplätze langfristig gestrichen, können dort Grünstreifen entstehen. Ggf langfristige sucht muss München (zumindest im Inneren Bereich) möglichst autofrei werden. Oslo macht es vor. Lasst es uns nachmachen.

Parkplatz für Räder

Die Möglichkeit das eigene Rad zu Hause wettergeschützt unterstellen zu können, muss auch bei den Wohnungsbaukonzepten bedacht werden. Heute fehlt es an Raum das eigene Rad im "Radlkeller" unterstellen. Vor der Haustür ist auch kein Platz. Vorallem keiner, der sicher und überdacht ist. Für Lastenräder oder Ebikes ist das noch schwieriger.

Radstellplätze

Wieso nicht Parkplätze überdachen, mit Bollern ausstatten und in Radstellplätze umwandeln?

ModerationskommentarAntwort der Stadt zum Beitrag Radstellplätze

Hallo Gast,

vielen Dank für Ihren Beitrag. Die Stadt hat hierauf geantwortet:

Danke für die kreative Idee. Sie wurde innerhalb der Stadtverwaltung bereits als mögliche Idee diskutiert. Potenzielle Nachteile wie Denkmalschutzaspekte, versperrte Licht- und Sichtverhältnisse für angrenzende Wohngebäude und -fenster sowie Nutzungskonkurrenzen wie Begrünung, Aufenthalt und Bepflanzen sind hier als Herausforderungen zu verstehen, die ordentlich abgewogen und geplant werden müssen. Unbestritten ist die Notwendigkeit der Schaffung attraktiver und möglichst auch überdachter Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum im bestmöglicher Abstimmung aller Belange. Wir werden die Idee aber nochmal mit dem Vorschlag zur Prüfung an die Fachabteilung weitergeben.

Herzliche Grüße

vom Moderationsteam

Alle Punkte

Kein 5G zum Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln, günstige oder freie Fahrt im MVV für alle, keine Nachteile für Ungeimpfte, gleiche Rechte alle.

Seit der Ölkrise 1973..

..ist den Autobauenden immer etwas neues eingefallen, um die Attraktivität des Autos in der Gesellschaft aufrecht zu erhalten und weiter zu stärken - weshalb alternative Mobilitätskonzepte leider meist ein Minderheitenprogramm darstellen.

Dabei sind strukturelle, funktionale, klimafreundliche Veränderungen dringender denn je.

Genügte 1973 ein "turbo" Schriftzug in Spiegelschrift, war es ab 1985 die "Katalysator-Technik", die technisch schon aufwendiger ist. Die 1990er Jahre brachten uns bis 2015 ein Vierteljahrhundert lang Mobilmachung mit der "Diesel" Technik - anfangs in knalligen Bonbon Farben. Nun ist es die Elektrifizierung von Kleinstfahrzeugen, Zwitterprodukten zwischen e-Bike und e-Auto, die uns die Industrie verspricht für die Lösung unserer Mobilitäts- und Klimaprobleme.

Frankfurt und München haben getauscht: Internationale Automobilausstellung gegen Eurobike - die aus Friedrichshafen kommt und München gern gehabt hätte (die Versuche der ISPO Bike sind ja letztlich gescheitert).

In Berlin findet alle zwei Jahre die Innotrans statt - weltweite Leitmesse für Schienenverkehrstechnik: Lokomotiven, Waggonen, Triebzüge, Leit- und Sicherheitstechnik, Schienen, Weichen, Bahnsteige.

München und die Eisenbahn - das ist wie das Weihwasser und der Teufel.

S-Pedelec fördern als Pendleralternative zum Auto

Eines der Probleme ist der Pendelverkehr aus dem Umland in die Stadt. Eine schnelle Alternative zum platzintensiven Auto könnte das S-Pedelec sein. Leider wird die Nutzung in D durch das Nutzungsverbot von Radwegen ausgebremst. Das Totschlagargument: mit 45 km/h ist das S-Pedelec zu gefährlich. Das Argument impliziert, dass S-Pedelegs sich nicht an den Verkehr anpassen würden und praktisch ständig zu schnell fahren würden. Mit diesem Argument dürfte man kein KFZ mit mehr als 100 PS in eine Tempo 30 Zone lassen.

Wenn man wirklich eine Verkehrswende wirklich will, muss auch diese Alternative gefördert und nicht ausgebremst werden. Es würde auch ein paar % weniger MIV Pendler bringen.

Tunnels umwandeln

Da hat man hunderte Millionen vergraben für drei Tunnels am Mittleren Ring: Und was hats gebracht? Noch mehr Verkehr.

Wie wäre es damit diese Tunnels umzuwandeln: eine Hälfte für ein schienengebundenes Verkehrsmittel (U-Bahn, Straßenbahn), die andere Hälfte als Parkplätze. Die Stadt innerhalb dieses Mittleren Rings wird autofrei (Ausnahmen für Anwohner und Lieferverkehr möglich).

Aber bitte keine Parkplätze schaffen

Umwandlung bitte in nachhaltige Mobilität und evtl Räume für Jugendkultur? Künstler? Sport?

Autoverkehr schnell und effektiv reduzieren

Für mich sind die Ziele und konkreten Pläne gut.

Um die Reduzierung der PKW in so schneller Zeit zu schaffen müssen meines Erachtens aber einige Maßnahmen schneller und effektiver umgesetzt werden.

Parklizenzzgebiete im gesamten Stadtgebiet, City-Maut und vor allem einfach eine Kontrolle der Verkehrsregeln für alle Verkehrsteilnehmer ist sehr wichtig.

Als Familie ohne Pkw, die hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs ist, sind wir täglich mit zugewandten Kreuzungen, Gehwegen, Fahrradwegen und Überwegen konfrontiert.

Meiner Meinung nach wird viel zu wenig kontrolliert bzw. geahndet. Wie kann es sein, dass Gehwegparken toleriert wird?

Aber auch einige Fahrradfahrer gefährden sie anderen Verkehrsteilnehmer beispielsweise durch fahren auf der falschen Seite. Hier wäre eine Aufklärungskampagne für Regeln für Fahrradfahrer wichtig und genauso eine Ahndung der vergehen.

Generell habe ich den Eindruck, dass bei der Diskussion um Parkdruck, Gehwegparken u.ä. die äußeren Stadtbezirke nicht ganz ernst genommen werden.

Klar, der Widerstand ist hier groß, aber das darf nicht auf Kosten der schwächeren Verkehrsteilnehmer gehen!

Autoverkehr muss reduziert werden.

Und gute Gesetze zum Schutz der nachhaltigen Verkehrsteilnehmer endlich umgesetzt werden.

Das Mobilitätsreferat sollte sich dafür einsetzen, dass zb ein elektronisches system etabliert wird, über das Fotos v Parksündern direkt an d Polizei weitergegeben werden und direkt auch abkassiert wird.

*Oder mal ein Pilotprojekt mit richtig hohen Summen (300,- aufwärts für Gehwegparker) und einer Beteiligung von 5 Prozent an den BA des durchs Falschparken geschädigten Viertels, falls es Anwohner*innen anzeigen.*

Günstigeren ÖPNV

Fahrkarten sind in München teurer als in Berlin, Bremen, usw. In London sind Busfahrten besonders günstig und hier wird mit einer City-Maut der ÖPNV subventioniert. Wir brauchen auch in München nicht nur einen Ausbau vom ÖPNV, sondern auch bezahlbare Preise!

Corona Effekt beachten

Bitte beachten dass der Verkehr gerade wegen Corona stark reduziert ist. Viele Arbeiten zuhause und machen weniger Ausflüge- wenn jetzt nichts getan wird dann kommt der Kollaps !

Verkehr

Um mich herum sind Zonen 20 30 40 und die Müllerstr ist 50 Km/h – vollkommen wirr und unsinnig. Zu viele Schilder – hier kann man Kosten sparen, Feinstaub durch Reifenabrieb und Gleisabrieb minimieren. Ebenso Lärm – wenn man das Viertel durchgängig in eine 30 Zone umwandeln würde.

Solange die Stadt München noch über Parkautomaten Geld verdienen will, haben wir in den Vierteln das Rumgekurve von Parkplatzsuchenden. Nur Anwohner, sonst keiner.

Punkt! Eine Situation, die von der Stadt selbst verschuldet ist.

MVG – wieder eine Preiserhöhung. Ist das die Verkehrswende von Rot / Grün? Für meinen Französischkurs in Schwabing muss ich hin und zurück 6 Euro zahlen, wenn ich nicht mit dem Rad fahre. Für 5 Stationen mit der U-Bahn. MVG und Bahn müssen günstig sein, sonst steigt keiner vom Auto auf die Bahn um. Vollkommen irrwitzig.

365 Eur Ticket jetzt!

Wird auch bereits von einigen gefordert

Mittlerer Ring

Warum kann man nicht endlich mal einen langen Tunnel von der Autobahn A 995 (beispielsweise ab Taufkirchen) bis zum Knotenpunkt zur Autobahn A 95 / A 96 bauen, um damit den Verkehr aus der Stadt München zu leiten bzw. zu reduzieren ???

Wieso sollte eine Umgehungsstraße/ Tunnel Autos reduzieren?

Ist mir nicht bekannt, dass Umgehungsstraßen oder Tunnels Autoverkehr reduzieren.

Der Autoverkehr wird dadurch nur regional weniger störend. Um den Preis hoher Kosten sowie Klimafolgen durch mehr Autos.

*Freut Autofahrer*innen macht aber aus Umweltschutzgründen keinen Sinn.*

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

vielen Dank für Ihren Beitrag. Wir haben hierzu eine Rückmeldung von der Stadt erhalten:

Der Ringschluss der Autobahn im Münchner Süden und Südwesten ist unter der Gesamtabwägung von Kosten und Nutzen kein Projekt für die Zukunft. Um ein paar Teilgründe zu nennen: Das Projekt hätte unbeschreiblich hohe Auswirkungen auf die dort lebende Bevölkerung und die Umwelt (Perlacher Forst, Forstenrieder Park, Münchner Grüngürtel und regionale Grünzüge) sowie eine unverhältnismäßig hohe Kostenrechnung, insbesondere in der vorgeschlagenen Tunnellage.

Die Stadt München würde zudem durch das Projekt gar nicht direkt betroffen sein und hat hier in diesem Bereich auch keine Federführung oder Gestaltungsfähigkeit – sie plant keine Autobahn (Aufgabe des Bundes auf Basis des Bundesverkehrswegeplans) und ist zudem durch die Lage der vorgeschlagenen Autobahn nicht direkt räumlich betroffen.

Viele Grüße

vom Moderationsteam

80% ÖPNV, Fuß und (E-)Rad ist noch viel zu wenig.

Wir müssen das Auto selbstverständlich viel stärker zurückdrängen. Die Zeit des privaten Autos ist vorbei, anders wird das 1,5 Grad limit nicht einzuhalten sein.

Wie hoch der Anteil der E-Autos dabei ist, ist aus Klimagründen leider ziemlich unerheblich. Schließlich gibt es kein Konzept, wie der Energieverbrauch in dieser Dimension nachhaltig substituiert werden kann.

Daher ist die Forderung nach 80 % inkl E-Autos völliger Blödsinn.

Zumal es nicht gelungen ist den Flächenverbrauch v Privatautos massiv zu reduzieren. Im Gegenteil sind Privat PKWs sogar noch größer geworden und verbrauchen ungleich mehr Fläche als alle anderen Verkehrsmittel (je Person/km)

Im Plan ist Ausbau der A99 vorgesehen

Habe ich das richtig verstanden?

Eine weitere Spur? Damit werden hier deutlich mehr Autos fahren können.

Könnten Sie das bitte erklären?

Es ist ein Zubringer durchs Hartelholz eingezeichnet. Über die Panzerwiese im Hasenberg, ein FFH Gebiet, Landschaftsschutzgebiet, Naturschutzgebiet und Bannwald.

Um die Klimaziele in München zu erreichen ist das ja völlig kontraproduktiv. Außerdem verstieße der Bau durch ein Gebiet dieses Schutzstatus gegen geltendes Recht in Deutschland und auf EU Ebene.

Was soll das???

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

haben Sie vielen Dank für Ihren Beitrag. Hier folgender Hinweis der Stadt:

Der Ausbau der A99 ist ein Projekt des Bundes und wurde im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Das Projekt wurde nachrichtlich in die Karten des Entwurfs zum Stadtentwicklungsplan 2040 aufgenommen.

Freundliche Grüße

vom Moderationsteam

Ausbau A99

Ausbau A99 im Münchner Norden ist kontraproduktiv weitere Gelder für Autobahnen auszugeben statt für Fahrradverkehr und ÖPNV Im Münchner Norden ist ohne Rodung weiterer Wälder auch keine Verbreiterung möglich. Im Westen und Osten sind auch Verbreiterungen nicht zielführend den Autoverkehr weiter zu verflüssigen.



STEP
2040

The graphic features the word 'STEP' in a large, bold, sans-serif font above the year '2040'. Each letter is filled with a different pattern and color: 'S' has blue and purple stripes; 'T' has pink and orange stripes; 'E' has green and purple polka dots; 'P' has yellow and blue stripes; '2' has pink and green stripes; '0' has blue and orange polka dots; '4' has green and yellow stripes; and the final '0' has yellow and purple polka dots.

BMW-Autobahnabfahrt zum FIZ an Schleißheimer Str

Ein Autobahnanschluss für BMW im Münchner Norden - Verlängerung der Schleißheimer Straße zur A99 ist im Step2040 Plan eingezeichnet - das ist völlig indiskutabel und zerstört wichtige Biotope im Münchner Norden. Die Panzerwiese und Hartelholz sind als Naturschutzgebiet, FFH-Gebiet, Bannwald und LSG streng geschützt. Auch ein geplanter Tunnel ändert hier nix daran das hier großflächig (bis zu 10 ha) Wald gerodet werden muss. Wir brauchen hier im Münchner Norden nicht mehr Autos - diese Autobahnabfahrt zur Schleißheimer Str würde mehr Autos anziehen und die bestehenden Straßen im Münchner Norden nur mehr belasten. An statt dem lieber ein Radschnellweg Olympiapark bzw. BMW-FIZ-Feldmoching-Oberschleißheim-Unterschleißheim entlang der S1. Evtl auch ein P&R-oberhalb des Autobahnkreuzes Feldmoching mit Umstieg auf die S1.

Naturschutzfachlicher Hintergrund

Die betroffene Fläche ist streng geschützt als:

- Europäisches Schutzgebiet: Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH) DE 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ Hier gilt ein Verschlechterungsverbot. Da auch besonders FFH-Arten gefährdet wären, ist die Autobahnabfahrt durch den europäischen Schutz nicht darstellbar
- Naturschutzgebiet Panzerwiese und Hartelholz NSG-00611.01
- Landschaftsschutzgebiet „Hartelholz“, Stadt München LSG-00596.01 sowie LSG „Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching bei München, Ober- und Unterschleißheim“ LSG-00436.01, im Westen beim Autobahnkreuz noch LSG Schwarzhölzl LSG-00120.13
- Bannwald (Hartelholz, Frauenholz, Korbinianholz wurden 1985 als Bannwald ausgewiesen) BannwaldV München Nord
- Etwas Südlich der Abfahrtskulisse ist noch der wertvolle geschützte Landschaftsbestandteil Saatkrähenkolonie Hasenberg

Durch den Autobahnbau A92/A99 sind in den letzten 50 Jahren bereits 100 ha Wald im Korbiniani- & Hartelholz vernichtet worden. In den letzten Resten besteht noch ein kleines Naturwaldreservat Fasanerie (2020 auch als Naturwald geschützt nach Art 12a BayWaldG, s. BayernAtlas-Naturwald). Das wertvolle Naturwaldreservat Fasanerie - das 2020 auch als Naturwald geschützt wurde, beherbergt eine für Bayern extrem seltene Fülle von Urwaldreliktarten. Hier wurden 6 Urwaldreliktarten nachgewiesen u.a.: *Corticeus fasciatus*, *Euryusa coarctata*, *Abraeus parvulus*, *Osmoderma eremita*, *Xylita livida*. Einige der wenigen Fundorte für Bayern, die sich auch in die angrenzenden Waldgebiete ausbreiten. Jeder weitere Einschnitt in das Ökosystem z.B. durch Straßenbau ist nicht zu vertreten. Auch eine Tunnelvariante benötigt eine Verbreiterung der Autobahn für Einfädel- und Ausfahrtsspuren und somit einige Hektar Waldverlust. Außerdem muss der Tunnel, die Unterführung unter der Autobahn sowie der Anschluss an die Autobahn sowie der Anschluss an die Schleißheimer Straße gebaut werden. Für die Bauzeit muss der Wald gerodet bzw. die wertvolle Heide auf der Panzerwiese aufgerissen werden. Hiermit werden nationale und europäische Schutzkategorien und Werte verletzt (Verschlechterungsverbot). Dies führt zur weiteren Verinselung der Biotope und Gefährdung streng geschützter Arten.

- Ca 1,6 km für Auf-/Abfahrt; Wald - geschützt als FFH, angrenzend an Naturwald Fasanerie. Im Norden junger Eichen-Mischwald, nah an Naturwald. Hohes Risiko der

Gefährdung von Urwaldreliktarten des nahen Naturwaldes sowie wärmeliebende gefährdete Arten durch sehr wertvolle Waldwiesen. Im Süden mittelalter Nadel- und Laubmischwald mit einzelnen Starkbäumen. Auch hier vermutlich mit Urwaldreliktarten. Geschützt als europäisches FFH-Gebiet 7735-371, Bannwald und Landschaftsschutzgebiet LSG-00436.01 im Norden sowie südlich der Autobahn LSG-00596.01, evtl auch im Westen noch LSG-00120.13

- Der Tunnel mit 2 Fahrspuren mit je ca 1 km sowie Tunnelausfahrt mit einigen Metern. Durch LSG-00596.01, europäisches FFH-Gebiet 7735-371, Bannwald und NSG-00611.01 geschützt. Im nördlichen Teil ist Laubmischwald und im Süden ca 300 Meter Strecke wertvollste Heidefläche. Zwar wird es oberhalb des Tunnels wieder Renaturierungsmaßnahmen geben, aber die ursprüngliche Natur ist erstmal weg.

- Während der Baumaßnahmen werden wohl größere Flächen in Anspruch genommen werden müssen. Ich schätze, dass hierfür mindestens 5,6 ha Wald nördlich der Autobahn und mindestens 6,0 ha Wald südlich der Autobahn sowie 1 ha Heidefläche zu mindestens zeitweise betroffen sein wird. Dieser Wald ist für das Hasenberg ein sehr wichtiger Naherholungsbereich, durch die Zerschneidung fällt dieser Bereich weg. Auch ist mit mehr Lärm zu rechnen, insbesondere da der Wald zwischen Autobahn und Hasenberg verringert wird. Heute ist er an seiner schmalsten Breite nur 200 m breit. Er ist ein sehr wichtiger Lärmschutz für das Nördliche Hasenberg/Frauenholz gegen die extrem laute Autobahn.

Verkehrslenkungseffekt

Durch die Autobahnab-/zufahrt wird mehr Lärm und Verkehr erzeugt. Bislang hat fast jedes Umgehungsstraßenprojekt zu mehr Autoverkehr, Lärm und Emission geführt. Unklar wird auch sein inwieweit die Fuß- und Radwegbrücke als wichtige Verbindung Hasenberg-Oberschleißheim erhalten bleibt.

Der Verkehr von Norden, Richtung Schleißheimer Str / BMW könnte statt heute entweder über Neuherberg/Ingolstädter Str oder über Oberschleißheim/Feldmoching/Dülferstr dann direkt über die Schleißheimer Str abgewickelt werden. Der zu erwartende vermehrte Autoverkehr wäre aber massiv. Der Verkehr auf der Schleißheimer Str und der angrenzenden Straßen wird stark ansteigen. Die Schleißheimer Str wird diesem Verkehrsaufkommen nicht gewachsen sein. Schon jetzt gibt es dort viele Verkehrsunfälle und der Lärm und die Luftqualität ist hier nicht angenehm.

Im Verkehrsentwicklungsplan Oberschleißheim werden sogar zusätzliche 18.300 Kfz/24 für die Autobahnausfahrt angegeben. Bislang hat die Schleißheimer Str Nord nur 11.000 Kfz/24 und ab Dülferstr 18.000 Kfz/24 d.h. im nördlichen Teil wird der Verkehr sogar mehr als verdoppelt.

Für dieses Szenario sollten alternative Verkehrsmittel attraktiv angeboten werden - wie eine attraktive S-Bahn mit Anschluss an den Nordring, P&R Autobahnkreuz Feldmoching, Regiotram und Tramverbindungen in den Norden sowie Radschnellverbindungen von Unter-/Oberschleißheim zum FIZ, um das Pendleraufkommen in klimafreundliche Bahnen zu bringen. Es kann nicht sein das zu Zeiten der notwendigen Autoverkehrsreduktionsziele von 50 % zur Erreichung der Klimapolitik hier noch weiterer Autoverkehr geschaffen und gefördert wird.

Von der Grün-Roten Rathausregierung wurde das Projekt Autobahnausfahrt Schleißheimer Str konsequenter Weise 2020 auf Eis gelegt. Leider wurde die Planung nach Berichten der AZ 4.2020 wieder aufgenommen. - auch mit mehreren Varianten entweder

westlich über die Panzerwiese oder mit einem Megatunnel vom FIZ über Feldmoching zum Kreuz-Feldmoching. Dieses scheint in der aktuellen Politik kontraproduktiv zu einem Ausbau einer guten ÖPNV und Radinfrastruktur vom Münchner Norden nach Schleißheim.

STEP
2040

Park&Ride Parkplatz oberhalb A99/A92 Autobahndreieck Feldmoching

Statt Autobahnabfahrt Schleißheimer ein großes Parkhaus oberhalb des BAB-Kreuzes. Direkt Anschluss an die S1 die unterhalb durchkreuzt sowie Radschnellweg Oberschleißheim.

Radschnellweg Oberschleißheim

Der Radschnellweg Oberschleißheim sollte östlich und nicht westlich der S1 angelegt werden. Hier läuft schon eine ausbaufähige Forststraße lang. Dieser Radschnellweg sollte dann zwischen Neubebauung Raheinstr/Ratoldstr und S-Bahn entlang geführt werden (Bebauungsplan-Änderung hier nötig um hier eine ausreichende Breite zu erreichen). Und dann wie angegeben die Eggarten-Siedlung auf der ehemaligen S-Bahn Schienen am Geisterbahnhof Olympiazentrum bis zum Olympiapark/Borstei/Dachauerstr geführt werden.

Radtangenten

Neben Radschnellwegen sind auch Tangenten und Rad-Ringe mit einzuplanen

Autoarme Innenstadt

Diese Konzepte sollten nicht nur in der Innenstadt geschaffen werden, sondern auch in Zentren ausserhalb des Mittleren Ringes.

Mobilitätskonzepte in Quartieren

Die angegebenen Mobilitätskonzepte in Bestandsquartieren - ist teilweise falsch da hier teils noch kein Quartier besteht sondern diese erst in Planung sind z.B. Bayernkaserne, Lerchenauer Straße, Eggarten. Insgesamt ist das völlig unzureichend da hier auch in bestehender Bebauung in vielen Münchner Quartieren sinnvolle Mobilitätskonzepte entwickelt werden könnten. Die Mobilitätsplanung darf sich nicht nur auf gerade im Bau befindliche oder geplante Quartiere beschränken

Handlungsfeld 1) uneingeschränkte, barrierefreie, bezahlbare Mob

Wichtig sind barrierefreie und bezahlbare Mobilität - Hierzu gehören prioritär mal Ausbau barrierefreundliche Bahnhöfe [https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/media-pool/03-Plaene Bahnhoeefe/Netz...](https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/media-pool/03-Plaene/Bahnhoeefe/Netz...) Gerade die S-Bahn hat hier viele Bahnhöfe noch nicht umgebaut. Es ist nicht akzeptabel das hier immer noch viele Bahnhöfe nicht mit einem Rollstuhl erreichbar sind.

Uneingeschränkte Mobilität - kann nicht für alle Verkehrsmittel gelten - um den Modalsplitt für ÖPNV, Rad und Fußverkehr zulasten des Kfz's zu erhöhen muss es Beschränkungen für den Motorisierten Individualverkehr geben.

Handlungsfeld 2) Ziel 80 % des Verkehrs abgasfreies Kfz / ÖPNV /

Der Modalsplitt 2017 muss von Kfz (34 %), ÖPNV (24 %) / Rad (18%) / Fuß (24 %) massiv auf ÖPNV, Rad und Fußverkehr verlagert werden. Der private Autoverkehr muss massiv abnehmen. Es reicht nicht den Kfz-Verkehr auf Elektro umzustellen. Elektroautos verbrauchen zu viel Platz (Parkplätze und Straßen statt Lebensraum) und viel zu viel Energie - Diese Energie - auch wenn es aus der Steckdose kommt und aus Wind & Sonne hergestellt wird - wird für andere Anwendungen dringender gebraucht um die Klimaziele zu erreichen. Wir können davon ausgehen das Verbrenner im MIV bis 2035 verboten werden und jetzt schon das eAuto boomt - Ein Ziel bis 2025 hier 80 % abgasfreien Verkehr zu erreichen ist somit kein echtes Ziel. Das Ziel muss hier heißen den Modalsplitt auf mind. 80 % ÖPNV, Rad & Fußverkehr zu erreichen.

Ziel 5 Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren - Schienenverkehr

Wie können Güter von dem LKW auf die Schiene gebracht werden? Viele dezentrale Schienenanschlüsse und Güterhaltepunkte wurden in den letzten Jahren vom Gleisnetz getrennt. Auch besteht kein Konzept wie München an den Brennertunnel anschlossen werden kann.

Ziel 5 Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren - Logistikkonzepte

Hier fehlen Logistikkonzepte von der Schiene zur Haustür. Beispiele von UPS mit Transporträdern von Mobilitätshubs sollten ausgebaut werden. Hier müssen sich auch die Logistikfirmen zusammenschließen das nicht jeder Haushalt mehrfach täglich von verschiedenen Lieferdiensten wie Amazon, DPD, DHL, UPS, Hermes, ... angefahren werden. Diese Lieferdienste verstopfen die Straßen, parken in 2. Reihe oder im Parkverbot und verpestet die Luft. Hier sollten Konzepte wie die heutigen Paketstationen lieferdienstübergreifend im Quartier angelegt werden oder lieferdienstübergreifende Auslieferung organisiert werden.

richtige Richtung aber viel zu dünn für ein utopische Ziel

Ich kann kein Konzept erkennen, das geeignet wäre, den Individualverkehr drastisch zu reduzieren, schon garnicht binnen 4, resp. 14 Jahren (80% / 100% klimaneutral). Mit den paar vorgestellten Massnahmen wird man nicht weit kommen. Der sinnvolle Tramausbau im BA19 beispielsweise wird weniger als 1% des Verkehrs aufnehmen. Der Ausbau des Radwegenetzes mag 1-2 weitere % bringen, dann noch 5% der Autofahrer die wegen Parkplatznot oder Geldmangel das Handtuch werfen und ihr Auto aufgeben bis 2035 und das wars schon. Es wird auch nicht möglich oder nicht finanzierbar sein, die privaten Autofahrer in großer Mehrheit auf Elektromobilität umzusetzen. Auch das dafür erforderliche E-ladenetz werden wir jedenfalls in 4 Jahren nicht haben. Hiesiger Strom wird auch bis 2035 nicht 100% klimaneutral sein, es sei denn mit Buchungstricks. Zudem wird eine weiter wachsende Stadt sämtliche Wege verlängern und Pendeln wird nicht klimaneutral, schon garnicht in diesem Zeitraum. Nicht zu vergessen, dass auch der öffentliche Transport bis 2035 nicht klimaneutral sein wird, ich sehe keinen Weg dahin.

Deutlich und inklusiv ausbauen

Viele Bürger mit Handicap können auch heute nur in Begleitung den ÖPNV benutzen. Beim Ausbau ist an blinde, sehbehinderte, gebehinderte, gehörlose und alte Menschen zu denken. Damit dieser Personenkreis in Selbstbestimmung auch den ÖPNV nutzen kann, muss noch viel passieren. Außerdem müssen die Taktzeiten verkürzt werden - auch zu ungewöhnlichen Zeiten (Nacht und Feiertagsverkehr) und der ÖPNV muss zuverlässiger werden. Ferner sollte daran gedacht werden, dass es immer noch Menschen gibt, die kein Smartphone nutzen wollen oder können.



Kommentar des BUND Naturschutz zum Handlungsfeld Mobilität

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz möchte folgende Kritikpunkte zum Handlungsfeld Mobilität in Kombination mit der Frage „Wie erreichen wir die Verkehrswende?“ anbringen:

Zuerst einmal vorweg: Alle im Themenbereich aufgezeigten Maßnahmen sind sehr sinnvoll und stellen eine Verbesserung dar. Und auch fast alle Kommentare die bereits dazu abgegeben wurden finden unsere volle Zustimmung. Das Einzige, was aus unserer Sicht weiterhin fehlt (und auch weiterhin fehlen wird) ist der 10 Minuten-Takt der S-Bahn außerhalb des Stammstreckebereichs. Durch die zweite S-Bahn-Stammstrecke wurde dieser Takt unmöglich gemacht – unter anderem aus diesem Grund zweifeln wir weiterhin die Sinnhaftigkeit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke an und bevorzugen einen raschen Ausbau eines kompletten S-Bahn-Rings.

Betrachtet man aber das Gesamtkonzept und den Gesamtplan aus dem Handlungsfeld Mobilität, so stellen wir fest, dass die konkreten dahinterstehenden Maßnahmen und die möglichen Verbesserungen hinsichtlich Lärm, Klima, Aufenthaltsqualität etc. fehlen. Je klarer Ziele und Ergebnisse formuliert sind, umso besser kann der Weg dahin ausgearbeitet und bewertet werden. Aus den vorgeschlagenen Maßnahmen geht leider nicht hervor, welche Maßnahme welchen Nutzen hat oder haben könnte und in welchen Zeitrahmen und unter welchen Bedingungen es umsetzbar wäre. Priorisieren können die Teilnehmer:innen durch Ihren Dialog zwar in einem eigenen Bereich, allerdings fehlt die Entscheidungsgrundlage dazu aus unserer Sicht.

Klar ist doch: Die Verkehrswende wird nicht allein durch Maßnahmen erreicht, sondern dadurch, dass Menschen diese Maßnahmen akzeptieren und umsetzen. Je klarer sie informiert und einbezogen werden, umso größer sind die Erfolgchancen.

Zu einer ordentlichen Bewertung sowie Priorisierung müssten die Beteiligten die konkreten Zahlen kennen – beispielsweise: Wie hoch ist der Anteil des Abgase emittierenden Verkehrs heute in der Innenstadt und welche Maßnahmen können in welchem Umfang dazu beitragen, dass der Anteil bis 2025 auf 20% sinkt? Der Münchner Stadtrat hat das Ziel bereits beschlossen – jetzt ist die Umsetzung dran. Dazu muss klar werden: Welche Maßnahmen sind in welchen Zeiträumen realisierbar – ein zweiter S-Bahnstammstreckentunnel wird sicherlich nichts dazu beitragen können, das Ziel 80% Anteil Umweltverbund im Modal Split bis 2025 zu erreichen. Eigentlich muss klar benannt werden, wieviel Autoverkehr und wieviel Autostellplätze wir uns überhaupt noch leisten können. Dann erst könnten die Maßnahmen hinsichtlich Effektivität und Akzeptanz bewertet werden. Denn eines ist klar: So wie bisher wird der Autoverkehr nicht behandelt werden können – schöne Straßen mit echter Aufenthaltsqualität, ausreichend breite Radwege und angenehm zu nutzende Fußwege sowie ein gut und schnell ausgebauter ÖPNV mit Bus- und Tramspuren UND Autosspuren mit der heutigen Leistungsfähigkeit sind schlicht nicht möglich. Das entspricht der Realität und diese muss klar kommuniziert werden.

Ebenso erscheint es schwierig, Maßnahmen zu bewerten, wenn nicht klar dargelegt ist, inwieweit sie selber beim Bau beispielsweise Klimagase freisetzen oder einen anders hervorgerufenen negativen klimatischen Effekt erzielen, also wie viele Treibhausgasemissionen entstehen bei der Errichtung und Betrieb des Vorhabens, wie viele können durch das Vorhaben eingespart werden.

Das heißt konkret anhand eines Beispiels: Die U-Bahn-Verlängerung nach Pasing wird den positiven klimatischen Effekt, den die dort vorhandenen Bäume erzielen, vorerst für

40 Jahre zunichtemachen. Was bedeutet das dann für diese Maßnahme, wie hoch kann sie weiterhin bewertet werden?

Sehr geehrte Damen und Herren, ohne konkrete Angaben ist jede Maßnahme ein „nice to have“ – aber, so fragen wir uns, gelingt so wirklich die Verkehrswende? Wir bleiben kritisch!

Mit freundlichen Grüßen

BUND Naturschutz



ÖPNV attraktiver machen

ÖPNV attraktiver gestalten - sollte ein Allgemeingut sein. Klimaticket oder 365 € Ticket für alle! Autofahren unattraktiver und teurer machen - warum gibt es immer noch einen Ganzjahresparkausweis für 30 € ??? Als Beispiel ist hier die Stadt Freiburg zu nennen. Keine Angst vor den Autokonzernen und Autoliehaber:innen - sondern an die Zukunft denken! Es ist 5 nach 12.

Kommentar des LBV zum Themenfeld Mobilität

Sehr geehrte Damen und Herren,
dem Kommentar des BUND Naturschutz ist wenig hinzuzufügen. Ein Punkt scheint uns, dem Landesbund für Vogelschutz, aber oftmals vernachlässigt: Die Wahl des Verkehrsmittels ist von der einfachen Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels und der Gewohnheit beeinflusst. Neue Wohnquartiere müssten daher zwingend so entwickelt werden, dass ein gutes ÖPNV-Angebot besteht, noch bevor der erste Bewohner, die erste Bewohnerin einzieht! Wer seinen Alltag im neuen Wohnumfeld erstmal mit Individualverkehrsmitteln organisiert hat, der wird sich so schnell nicht umstellen. Umgekehrt: Wer in einer Stadt der kurzen Wege und des leicht verfügbaren ÖPNV lebt, der vermisst womöglich gar kein Auto. Wien macht's vor.

Für Freiamt kommt dieser Hinweis zu spät, wir hoffen aber, dass Sie ihn für weitere Stadtentwicklungsprojekte beherzigen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr LBV



Weisheiten eines Hoffnungsvollen Radfahrer

Vorerst: Welche Ziele sollen erreicht werden? Weniger Autos, mehr Fahrräder, mehr Sicherheit, effizienter Transport möglichst vieler Personen.

Hier ein paar Ideen/Guidelines, wie die Verkehrswende meines Erachtens am besten zu erreichen ist, primär aus Sicht des Radausbaus:

1. Verkehrsteilnehmer trennen: Es gibt mittlerweile genug Beispiele dafür, dass ein kleiner weißer Streifen am Rand einer Autospur herzlich wenig Sicherheit bietet, wenn ein Autofahrer einen schlechten Tag hatte und mit 50 (also 59)km/h und 50cm Abstand am Rad vorbeifährt (Und in München darf man schon glücklich sein, wenn man überhaupt so einen Streifen bekommt). Ebenfalls passiert es ständig, dass Radwege einfach zu engen Gehwegen gequetscht werden: für den Radfahrer ist kein Überholen möglich, ohne auf den Fußweg auszuweichen, und Fußgänger gehen einen Schritt zurück und sind schon auf dem Radweg.

Mögliche Lösungen hierfür:

- 30km/h für Autos innerhalb der Stadt, zumindest für alle nicht-Schnellstraßen (Mittlerer Ring oä) und Straßen die potenziell mit anderen Fahrzeugen/Fußgängern geteilt werden.
- Klare Trennung von Straße, Radweg und Fußweg, zB durch Physikalische Barrieren (Sogar meinetwegen parkende Autos), Erhöhung des Wegs oder Farbe, letzteres hilft zwar weniger gegen Unfälle, aber es gibt zumindest einen psychologischen Effekt für Autos, Räder und Fußgänger
- Breitere Rad und Fußwege, dass zumindest überholt werden kann und wenigstens(!) 3-5 Personen nebeneinander gehen können (Wo soll der Platz her? zB jetzige Parkplätze umwandeln, größere Autostraßen in Tunnel verschieben)
- Bei Baustellen klar kennzeichnen wo Räder und Fußgänger entlang fahren sollen, zB mit Barrieren, Linien und Stickern

2. Radfahren so vorteilhaft wie möglich gestalten: Radfahren braucht körperliche Anstrengung, man ist den Elementen ausgesetzt und hat natürlich eine geringere Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit. Außerdem sind existierenden Strecken häufig voller Laub (Straßen jedoch frei :) und bei Strecken senkrecht zu Ausfahrten ist teils das Ständige auf und ab so nervig, dass viele Radfahrer lieber nebenan auf der Straße fahren. Es gilt also mehr Leute davon zu überzeugen Rad zu fahren und neue und alte Radler zu überzeugen die neue Infrastruktur auch zu nutzen, dafür reicht nicht nur erhöhte Sicherheit:

- Die direktesten Strecken sollten für Fahrräder verfügbar sein, eg schnellstrecken durch Parks und entlang (autofreien?) Hauptstraßen (natürlich möglichst getrennt von anderen Verkehrsteilnehmern)
- Radwege möglichst gerade & flach halten, vor allem auf den Schnellstrecken wo höhere Geschwindigkeiten gehalten werden sollten
- Gut gekennzeichnete Speedbumps und kurvigere Radwege wo gezielt gebremst und langsamer gefahren werden soll
- Radwege mit zu plötzlichen Anstiegen vermeiden oder alternativen bieten, lieber Unterstatt Überführungen da hier der Schwung am Ende wieder genutzt werden kann
- Radwege im Herbst und Winter häufiger (oder überhaupt mal) räumen
- Ampelschaltwerke an Rad statt Autogeschwindigkeiten anpassen
- Falschparken auf Radwegen lieber durch Hindernisse und Barrieren als höhere Strafen verhindern

3. Parkmöglichkeiten und Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz: Jetzt schon fehlen an vielen Stellen Abstellplätze (Man will im Idealfall ja weder sein Rad auf der Autospur

abstellen noch Fußgängern wertvollen Platz stehen):

- Fahrradstellplätze sollten deutlich ausgebaut werden, nicht zuletzt, weil diese (hoffentlich) immer zahlreicher werden sollten und größere Lastenräder immer häufiger zur Verwendung kommen dürften.
- Die Anzahl dieser zusätzlich in Nähe von Bahn & Busstationen erhöhen (siehe Beispiele in Belgien & den Niederlanden, überhaupt gibt es hier viel Städte einer ähnlichen Größe, die ein Beispiel sein könnten)

Vielen Dank für das Lesen und in Betracht ziehen,
JBT

PS: Noch ein paar Ideen die nirgends mehr hingepasst haben:

- Mehr Kreisverkehre (können zb sehr sicher Ampeln & Stoppschilder ersetzen)
- DEUTLICH mehr Autofreie (bzw nur für Anwohner erlaubte) Straßen als geplant
- SUPERBLOCKS (kann nicht sein, dass Wien uns da schlägt)
- Autos == laut, Rad == leise, Noise Pollution freut sich also auch
- Engere Autostraßen == Langsamere Autofahrer
- Hollandradverkauf fördern (für die meisten Menschen angenehmer zu fahren)
- Mehr Ambition! Wenn Paris das schaffen will, sollten wir es längst schaffen



Leistungsfähige Infrastruktur für eine Metropole

Vorschläge für eine Leistungsfähige und den Bedürfnissen einer Millionen-Metropole/ des Umlands Gerechtigkeit werdenden Infrastruktur:

Untertunnelung des gesamten mittleren Rings mit mindestens 3 Fahrspuren pro Richtung. Bau einer Express Tram/Stadtbahn im Ringschluss auf der freigewordenen Oberfläche.

Hochwege für den Radverkehr auf allen wichtigen Verkehrsachsen. Eine Überdachung mit und ohne Photovoltaik zum Witterungsschutz ist empfehlenswert.

Schaffung von smarten Fahrspuren, also temporäre Zuweisung von Auto-Spuren für den Radverkehr bspw. In der Rushhour und den Sommermonaten. Markiert als Grüne Spur.

Förderung von Carpooling, bspw. Durch Integration in eine Mobilitäts-App mit entsprechender Vergütung als Anreiz.

Ringschluss der A99

Adaptive Ampelschaltung zur Optimierung des Verkehrsflusses, auch unter Berücksichtigung von Radfahrern. Dadurch Rücknahme der Vorzugsschaltung für ÖPNV.

Mobilität/ÖPNV

Das U-Bahn-Netz muss stark erweitert werden. Nur eine Verlängerung der Linien ist keinesfalls ausreichend, da die beförderten Personenmengen so nicht zu bewältigen sind. Es müssen komplett neue U-Bahn-Linien gebaut werden.

Die Tram muss ebenfalls in den Untergrund verlegt werden, um die dadurch frei werdenden Verkehrsflächen für den Fahrradverkehr nutzen zu können.

Stand der 1960er Jahre

Der Beitrag spiegelt das Denken der 1960er Jahre wieder: ÖV in den Untergrund verdrängen, damit ihn keiner sieht. Dabei ist die Tram deutlich flächeneffizienter als der Radverkehr, sogar wenn man zu schmale und kurze Fahrzeuge wie ihn München verwendet. Richtig wäre: Tram modernisieren mit 60 Meter langen und 2,65 Meter breiten Fahrzeugen. Rad ist sinnvoll für disperse Verbindungen - in der Altstadt braucht das Rad einfach zu viele Abstellflächen, da ist der ÖV weitaus effizienter.

Innovationen umsetzen

Munich Urban Colab, Inzell-Initiative, Stiftung Deutsches Zentrum Mobilität der Zukunft (DZM) - alles da, um die Mobilität der Zukunft zu entwickeln. Welche wirksamen, nachhaltigen, innovativen Lösungen kommen von dort?

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

die Stadt hat auf Ihre Frage geantwortet:

"Das neue Innovations- und Gründungszentrum Munich Urban Colab (MUC), ein Kooperationsprojekt der UnternehmerTUM und der LHM, bietet einen Ort für neue Formen der branchenübergreifenden und interdisziplinären Zusammenarbeit. Startups sollen zusammen mit etablierten Unternehmen, der

Wissenschaft, mit Talenten sowie der LHM und den Bürgerinnen und Bürgern innovative Smart City-Konzepte entwickeln und testen. Dabei sollen Themen wie Wohnen, Arbeiten, Handel, Energieversorgung und vor allem Mobilität aufgrund der Relevanz im urbanen Kontext eine zentrale Rolle spielen. Durch die vielen verschiedenen Stakeholder, die gebündelt an einem Ort agieren, bietet das MUC hervorragende Voraussetzungen für die Zusammenarbeit mit relevanten Partnern. Bereits ansässige Initiativen sind beispielsweise der Digital Hub Mobility, das EIT Urban Mobility oder das Zukunftscluster MCube, mit denen das MOR bereits erfolgreich verschiedenste Projekte zur nachhaltigen Mobilität umgesetzt hat oder dies in den nächsten Jahren noch tun wird. Dazu zählen bspw. Projekte zur Aufwertung des öffentlichen Raums, Reduzierung der Autoabhängigkeit oder Elektrifizierung des Wirtschaftsverkehrs.

Auch mit dem DZM, das derzeit auch im MUC beheimatet ist, strebt das MOR ebenfalls eine enge Kooperation zur Verbesserung der Mobilitätssituation ausgerichtet an der Mobilitätsstrategie 2035. Aufgrund der Neuheit des DZM haben wir noch keine gemeinsamen Projekte durchgeführt.

Im Rahmen von Inzell wurden seit den 1990er Jahren zahlreiche kooperative Projekte angestoßen, welche die Basis für eine erfolgreiche Umsetzung wichtiger Maßnahmen für eine nachhaltige stadtverträgliche Mobilität bilden. Zu diesen Maßnahmen zählen zum Beispiel das Parkraummanagement in München, das seit vielen Jahren erfolgreich umgesetzt und auch im Rahmen der Inzell Initiative weiterentwickelt wurde. Vor allem der kooperative Ansatz verhalf einer derart einschneidenden Maßnahmen wie dem Parkraummanagement zu einer großen Akzeptanz.

Auch das Projekt City2Share wurde über die Inzell Initiative initiiert. In City2Share wurden mit die Grundlagen für die Shared Mobility Strategie der LHM entwickelt und getestet. Zudem wurde auf dem Zenetiplatz die Aufwertung des öffentlichen Raums auch mit kreativen und partizipativen Elementen erprobt, die jetzt eine immer breitere Umsetzung finden. In Zusammenarbeit mit ups wurde zudem eine Paketzustellung mit Lastenrädern erfolgreich umgesetzt, die auch nach Projektende noch erfolgreich weiter betrieben wird. "

Herzliche Grüße
vom Moderationsteam



Innenstadtsterben

Hi!

Bei weiterer massiver Einschränkung des Individualverkehrs wird die Innenstadt dann schlicht und ergreifen tot sein. Ich fahre jetzt schon höchstens noch am Sonntag mal in die Stadt, wenn man tatsächlich noch wo parken kann. Und ich sehe auch genau keinen einzigen Grund, wieso ich das in Zukunft anders handhaben sollte. Wenn man mich als Autofahrer in der Stadt nicht will, auch recht. Internet hat alles und auf dem Land geht es den Leute eh am Ar*** vorbei, ob in der Stadt irgendwelche Radwegerweiterungen gebaut werden.

Beim ÖPNV sehe ich keine Chance, daß mich der noch mal freiwillig wohin befördern dürfte. Meine theoretische Verbindung dauert damit 1h gegenüber 12 Minuten mit dem Auto. Thema durch, ich habe meine Zeit ja nicht gestohlen. Und besser wird das nicht... Wo dann auch die ganzen Fahrer herkommen sollen für all die zusätzlichen Angebote, das erschließt sich mir auch nicht.

E-Autos in Masse sehe ich in der Stadt auch noch lange nicht, da müßte es in jeder Straße ja am Ende quasi nur noch Ladestationen geben und auch das ist eher nicht zu erwarten. Momentan ist das nur was für reiche Eigenheimbesitzer und die entsprechenden Förderungen eine Unverschämtheit gegenüber den Normalsterblichen.

Nicht die Münchner mit dem

Nicht die Münchner mit dem Auto sind das Problem, sondern die vielen Pendler und Fahrzeuge von außerhalb. Einführung einer Citymaut für alle Ohne M-Kennzeichen. Nahverkehr ausbauen, wenn ich mit dem Auto innerhalb der Stadt 9min brauche und mit den Öffentlichen 33min, dann fahre ich natürlich Auto.

Radwege wieder zurückbauen

Nicht alle können Radfahren. Rentner sind auf ihre Autos angewiesen. Auch im Winter ist das Radfahren nicht der richtige Weg. Vorschlag: Radwege im Winter zurückbauen, damit der Autoverkehr wieder fließt.

Verkehrswende und Neuaufteilung des öffentlichen Raums

Die vorgestellten Konzepte und Ideen sind gut und wichtig. Bei der Neuaufteilung muss den Verkehrsteilnehmern ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger mehr Raum eingeräumt werden - zu Lasten des bislang priorisierten Privat-PKW: mehr Raum im Sinne des flächenmäßigen Raums, der den einzelnen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung steht, als auch im Sinne einer Neuregelung der Verkehrsregelung. Also mehr Raum für ÖPNV (eigene Fahrspuren), mehr Raum für Radfahrer (mehr und breitere Fahrradwege, auch wegen der zunehmenden Geschwindigkeitsunterschiede bei Radfahrern), breitere Gehwege (in hoch frequentierten Bereichen) und mehr Fußgängerzonen. Zudem eine Umstellung der Verkehrsregelung zugunsten der Verkehrsteilnehmer ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger, z.B. durch eigene Grünphasen für Radfahrer/Fußgänger bzw. für Busse, unabhängig von den Grünphasen für PKW. Flächendeckende Einführung von Tempo 30 - mit Ausnahme Mittlerer Ring oder wichtigen Ein-/Ausfallachsen - ist wichtig, auch um Feinstaubemissionen zu reduzieren. Der Innenstadtbereich sollte großflächig autofrei werden, indem die Zufahrt nur Anwohnern gestattet ist und Ortsfremde auf P&R-Angebote ausweichen müssen. In einem erweiterten Ring um den Innenstadtbereich herum sollte eine City-Maut eingeführt werden. Anlieferungen und Zulieferdienste sollten zwingend auf alternative Transportmittel umgestellt werden, weg vom Diesel-Transporter (so wie z.B. von UPS bereits mit seinen Lastenbikes praktiziert), um Raum zu schaffen und Stickoxid- sowie Feinstaubemissionen zu reduzieren. Die Verbesserung der Luftqualitätswerte (und des Verkehrslärms) durch Reduktion des Individual-PKW-Verkehrs und des Diesel-getriebenen Lieferverkehrs reduziert zudem sekundäre Kosten der Gemeinschaft, indem dadurch bedingte Erkrankungshäufigkeiten (Herz-Kreislaufkrankungen) reduziert werden.

Sharing- und On-Demand-Angebote: im Stadtgebiet unnützlich

Auch wenn es gerade modern ist: Sharing- und On-Demand-Angebote sind nicht Teil der Lösungsstrategie im Stadtgebiet. On-Demand ist sinnvoll im dispersen ländlichen Raum, davon ist im Stadtgebiet München nichts zu sehen. Ergänzend mag dies sinnvoll sein, um das Nachtnetz täglich in alle Stadtteile auszuweiten (Beispiel: Isartiger), aber das Basisangebot ist und bleibt Linienverkehr. Bitte daher auch: darauf konzentrieren, die Hinweise auf Sharing/On-Demand aus dem ÖV-Kapitel streichen.

Urbane Seilbahnen sind Blüenträume

Das Thema Seilbahnen am Frankfurter Ring wurde schon untersucht und ist durchgefallen: teurer, langsamer und mit weniger Kapazität als eine Tram. Es passt nicht hinein, aufgrund der Bauform ist jede Station aufwändig und verlängert die Fahrzeit.

Das Thema Seilbahn dient derzeit im wesentlichen zur Verzögerung der sinnvollen Trambahn am Frankfurter Ring - weil Mut und Konsequenz fehlen, um die richtige Erkenntnis umzusetzen: Verkehrsflächen vom Auto zum Umweltverbund umzuverteilen. Daher bitte: Seilbahnen aus der Karte streichen, mit den vier Verbundverkehrsmitteln S-, U-, Trambahn sowie Bus ist München gut ausgestattet.

ÖV ausbauen: nicht nur großflächig, sondern auch schnell

Die Überschrift von Kapitel 1 sollte richtigerweise lauten: »Den Öffentlichen Nahverkehr konsequent ausbauen«. Denn es geht nicht nur um das Netz (also: Abdeckung), sondern auch um Kapazität und Ausbaugeschwindigkeit.

Im Text fehlt ebenso ein Hinweis darauf, dass es ums Tempo geht. Beispielsweise wie folgt: „Das Angebot soll *schnell* *und* massiv ausgebaut werden“.

Sinnvoll ist folgende Ergänzung: Kurzfristig sind Verbesserungen nur im Busbereich möglich. Aufgrund der hohen Realisierungsgeschwindigkeit von Tramstrecken und des günstigen Verhältnisses von Leistungsfähigkeit zu Kosten wird der ÖV-Ausbau der Stadt sich im wesentlichen auf die Tram stützen. Neue U-Bahn-Strecken sind nur in Einzelfällen sinnvoll, wie zur zentralen Erschließung einer SEM Nordost mit mindestens 30.000 Einwohnern.

Nahmobilität: kurze Wege festschreiben

Die wichtigste direkte Maßnahmen bei Nahmobilität ist: kurze Wege festschreiben. Im stark verdichteten Bereich (z.B. innerhalb des Mittleren Rings, Pasing) ist der Bedarf des täglichen Lebens in 5 Minuten zu Fuß zu erreichen, ansonsten in 15 Minuten zu Fuß ("15-Minuten-Stadt). Dies muss von vorneherein Planungsgrundsatz der Siedlungen sein. Wie attraktiv das sein kann, ist in der Maxvorstadt und dem Westend zu sehen. (Und: 10 Minuten mit dem Rad ist zu weit, das sind 30 Minuten zu Fuß: Radfahren ist nicht für alle attraktiv, und das bedeutet dann: Auto.)

Zudem muss Nahmobilität immer das Thema „Vision Zero“ bedenken: In den Wohnquartieren darf es keinen Durchgangsverkehr geben, die Straßen sind Aufenthaltsräume für die Anwohner und nicht zum Durchrasen oder Abstellen von Autos.

Die Reduzierung des Autoverkehrs in „Altstadt und der Innenstadt“ ist weitaus zu wenig. Im gesamten Stadtgebiet muss der Autoverkehr weniger werden! Überall gibt es Flächenkonkurrenz, zu wenig Grün, und: kleine Kinder werden durch Autos gefährdet. Vision Zero muss überall gelten!

Citymaut

Dazu gibt es Leuchtturmprojekte, die auf München auch passen könnten. Navigationsgeräte lotsen Fernreisende auf dem Weg von Nord nach Süd und umgekehrt mitten durch die Stadt. Eine Citymaut könnte Abhilfe schaffen..

Radverkehr stärken -> B+R, Sicherheit, Schutzkreuzungen

Zu Ziffer 3, um den Radverkehr zu stärken wären hochwertige Radabstellanlagen an allen U-/S-/Trambahnstationen außerhalb des Mittleren Ringes sinnvoll. Gerade in den nicht durchgehend 6stöckig bebauten Bereichen ist das Rad eine wichtige Ergänzung der Öffentlichen Verkehrsmittel. Am Rande des Stadtgebiets ermöglicht es auch ein dichtes Verbindungsnetz, und zugleich ist genug Fläche zum Abstellen vorhanden (anders als in der Innenstadt).

Wichtig ist überall: Mehr Sicherheit. Vision Zero ist überall nötig. Dazu werden die bestehenden Kreuzungen in Schutzkreuzungen umgebaut, sprich: die Abbiegegeschwindigkeit des Autoverkehrs wird reduziert. Die erfolgreichen Konzepte aus den Niederlanden werden auch in München realisiert.

Stadtregion: Pendeln mit ÖV und Rad verbessern

Das Pendeln zwischen Stadt und Region wird vor allem durch einen attraktiven ÖV erleichtert. Bei den doch eher längeren Wegen sind Bus, Tram und S-Bahn-Verbindungen wesentlich. Nur die Referenz auf den Radverkehr ist weitaus zu kurz gesprungen, es braucht auch den ÖV. Vorschlag: Satz „Attraktive und sicherere Radschnellverbindungen zu Zielen außerhalb Münchens werden massiv gestärkt.“ ersetzen durch: „Über den schnellen + konsequenten Ausbau des ÖVs hinaus werden attraktive ... gestärkt.“

Park+Ride: Irrweg der 1960er Jahre

Park+Ride-Anlagen im Verdichtungsraum sind ein Fehler und teurer Irrweg: Sie sind an den meisten Tagen des Jahres eher unbenutzt (siehe heutige Anlagen beispielsweise am Kieferngarten (wird demnächst sogar abgerissen), in Fröttmaning etc). Sie dienen nur dazu, dass der ÖV Überlaufgefäß für den Autoverkehr ist. (Was anderes sind wohnortnahe P+R-Anlage für Anwohner von Einödhöfen, aber darum geht es hier nicht.)

Besser ist, wenn möglichst früh die Leute auf den Umweltverbund umsteigen (am besten gleich an der Haustüre). Dafür ist der ÖV im gesamten Verbundgebiet zu stärken, frühzeitiges Umsteigen zu fördern und auch Angebot und Qualität der S-Bahn zu verbessern.

Es wäre wünschenswert, wenn der STEP2040 sich von der Verkehrspolitik der 1960er lösen könnte, und P+R dorthin ablegt wo sie hingehören: zu den teuren Irrwegen einer autogerechten Siedlungspolitik. Wir brauchen dagegen die menschengerechte Siedlung!

P+R ja, aber nur für

P+R ja, aber nur für Fahrräder nach niederländischem Vorbild.

Wieso kein Schienenverkehr aus der Region?

Wieso werden neue, autofixierte Mobility Hubs beschrieben, ohne Schienenanschluss? Das paßt doch nicht! Die Verbindung in die Innenstadt kann mit der S-Bahn erfolgen, die konsequent ausgebaut gehört. Umstieg auf den ÖV wohnortnah, und nicht an der Autobahn. Expressbusse kann es in Einzelfällen als Vorlaufbetrieb brauchen aber doch nicht als Dauerlösung, sie sind weitaus unattraktiver als die Schiene. Und Verbindungen mit dem Umland und im Umland natürlich auch mit der Tram.

Busspuren für Busse!

Die Idee, auf ÖV-Spuren auch Autos fahren zu lassen, kann man bestenfalls als abwegig bezeichnen. Der Haupteffekt ist: der ÖV steht dann im Stau. Es spricht nichts dagegen, auf einer Autobahn eine Spur nur für Fahrzeuge mit mehreren Personen zuzulassen. Aber: ÖV-/Busspuren sind für den ÖV reserviert zu halten. Dies entspricht auch einer Stellungnahme, die der VDV mit Unterstützung der SWM zu den entsprechenden Überlegungen auf Bundesebene abgegeben hat. Wie das Planungsreferat gegen die fachlich wohlbegründete Haltung der SWM/MVG sowas in einen Entwurf zu schreibt, kann ich nicht nachvollziehen.

Daher: Text ändern auf: „kann erhöht werden, indem bestehende MIV-Spuren nur von Fahrzeugen mit mehreren Insassen“.

Muttenthaler Straße: Für größere Quartiersentwicklung ungeeignet

Der Bereich entlang der Muttenthaler Straße ist für eine größere Wohnentwicklung absolut ungeeignet. Die Verkehrsanschließung ist unpassend, entlang der Straßen sind im wesentlichen einzelstehenden Häuser. Hier paßt es nicht!

Öffis billiger, Parken teurer, Öffis ausbauen, Wege sicherer

Öffis müssen billiger als Autofahren incl. Parken sein (auch für Familie/mehrköpfig im Auto unterwegs)

Anwohnerparkausweise überall in MUC (Kosten vgl. mit mtl. Miete Stellplatz)

Ausgewiesene Lieferzone, Logistik-Hubs (man muss bestelltes nicht am nächsten oder gar gleichen Tag schon bekommen)

Strenge Kontrollen mit Abschleppen verkehrswidrig parkender Autos (zB auf Gehwegen)

Kontrollen der Gehwege auf Überwachung durch Hecken (zB Thuja!) und entsprechende Strafzetteln

Carsharing für alle erreichbar mit max 15min Gehzeit

Erweiterung Öffis aber auch Verstärkung Öffis: zusätzlich zu UBahn/SBahnlinien muss es auch passende Buslinien geben (um bei Ausfall einer Verbindung eine Alternative zu haben und um die Aus- bzw Überlastung der Züge zu reduzieren)

Sichere Radwege, Kontrolle der Auto/Radfahrer und Fussgänger (vgl auch Benutzung von Handy von allen Beteiligten im Strassenverkehr, egal wer - immer gefährlich, fehlende gegenseitige Vorsicht- und Rücksichtnahme)

Seit einigen Jahren bin ich (AEZ, 1 Kind) glücklich ohne Auto. Einzig für (spontane) Ausflüge am WE vermissen ich das Auto, meist sind wir aber dann mit Freunden gemeinsam in deren Auto unterwegs.

In die Arbeit fahre ich mit Rad (ungern, da besonders abends zu stressig/zuviel los auf den Strassen obwohl Bewegungsfaktor super wäre) oder Ubahn. Bei 5 Fahrten dieses Jahr 2x mit deutlichen Verspätungen (unzuverlässige Ubahn bedeutet Problem Arbeitsstunden und Kinderbetreuung. Fehlende Ausweichmöglichkeiten). Ubahn bereits jetzt überfüllt, bei Verlängerung Ubahn wird diese noch voller. Querverbindungen und Ringbahnen (Innen, Mitte, Aussen) müssen dringend her.

Das Auto muss unbequem werden, Fossilfrei ist zu fördern

Die verschiedenen Mobilitätskonzepte bringen nichts, wenn man viel Zeit mit Warten auf den Anschluss verbringt. Wiener U-Bahn: 5 Minuten Takt bis 20 Uhr, dann 7 Minuten. Dort interessiert kein Fahrplan mehr. Geht man runter, kommt ein Zug. Die Münchner U-Bahn ist kaputt gespart und fehlinvestiert, das sieht man täglich an den Störungen. Störungen der Strecke durch alte Technik. Störungen an Zügen, die nicht mehr als schön aussehen. Neue Wandfarbe am Sendlinger Tor macht den Bahnsteig nicht breiter, das Gedränge bleibt und wird durch noch längere Linien, mangels Umsteigepunkte, verstärkt. Kann man keinen engen Takt fahren, ist der Innenraum zu vergrößern. Welcher Luxus muss für 10 Minuten in einem U-Bahnzug herrschen? In Hongkong gibt es eine durchgehende Sitzbank auf EINER! Wandseite. Viel Platz für viele Leute, ok, mal stehen ist gesund. Diese Sitzbank ist aus Stahl - Vandalismus, dreckige Bezüge - Fehlanzeige. Und kein gegenüber, die Schuhe abzuputzen (Service für Sitzende). Diese neue Verkehrswende beschränkt sich bei den Autobauern auf alte Vergangenheit: 1 Köpfchen in 1 Kiste und das mit richtig viel PS und Panzermaßen. OK, bissel e dazu. Warum wird die Umweltzone nicht um PS- und Gewichtsgrenzen erweitert? Und jenseits des Rings verlängert? Das wäre ein Statement zu einer Fahrzeugwende. Denn Rennwägen gehören auf die freie Autobahn und SUV ins Gelände. Beides ist in einer Stadt nicht von Nöten. Es ist schön, draussen im Grünen an der frischen Luft zu wohnen und den Stadtlebenden den Abgasdreck und Lärm beim Pendeln zu hinterlassen. Ein Vorteil sollte reichen, auf das Abschaffen der Pendlerpauschale ist hinzuwirken. Auch eine Signalwirkung zu sparsameren Autos oder Kosten-Sharing. Da nun alle Eigenheimbesitzer ihre Steuererleichterung mit Wallboxen abgegriffen haben, sind die Mehrheit der Wohnenden - die Mieter - zu unterstützen, sich auch elegant mit eigener Tankstelle, der e-Mobilität anzuschließen. Der Ladestau an den öffentlichen Säulen nimmt durch steigende Zulassungen stetig zu. Der (derzeit zu langsame) öffentliche Ausbau kann nicht die Lösung sein.

Ausspielen der Verkehrsteilnehmer

Warum wird der Krieg auf den Strassen immer noch befeuert? Beispiel Fraunhofer Str. Wie sollen dort Einzelhändler beliefert werden, ohne die Radfahrenden in den Autoverkehr zu zwingen? Was bringen höhere Strafen seitens StVO, wenn diese so gut wie nicht durchgesetzt werden - gilt für alle Verkehrsteilnehmenden. Können nicht Parallelstrassen (Anwohner-, Stadtteil-Strassen) als Fahrradstrassen zu einem Netz neben dem KFZ-Verkehr verbunden werden? Damit auch zur Sicherheitserhöhung, die Verkehrsteilnehmenden getrennt und entspannter unterwegs sein können? In Österreich gibt es in Orten die Ansage "30 ausser Hauptstrasse XY" Bis auf Einfallstrassen ist die Geschwindigkeit zu reduzieren, diese zu kontrollieren. Jedoch die ganztägige Gängelung auf Hauptstrassen (Lerchenauer etc.) wegen Pausenlosem Schul- Kita-Betrieb zu überdenken, bzw. die Ampelphasen anzupassen. Es werden Strafen der EU wegen der Luftqualität verhängt. Demnach geht das Konzept Landshuter Allee wohl nicht auf. Vor Jahren suchte die LHM einen Grüne-Welle-Ingenieur. Könnte das zur Dreck- und Abgas-Reduzierung einmal beitragen? Funktioniert es nur in Augsburg oder Ingolstadt schon seit Jahrzehnten?

Parkplätze, Verkehrsführung

Ich hätte getne deutlich mehr kostenlose Parkplätze in der Stadt und weniger bekloppte Radlwege! So wie es vor 20 Jahren war, das war toll!

Keine neuen Straßen!

Um konsequent den Autoverkehr zu reduzieren muss es auch heißen: keine neuen Straßen. Nicht die von BMW gewünschte Verlängerung der A92 nach München. Nicht die zusätzlichen Fahrspuren am Föhringer Ring. Sondern: konsequente Flächenumverteilung und Rückbau der MIV-Spuren zugunsten des Umweltverbunds, der Aufenthaltsqualität und der Grünflächen

Radvorrangnetz Priorisieren

Das Radvorrangnetz gemäß Ziel 2 im Radentscheid soll bei allen Maßnahmen berücksichtigt werden.

Zum Beispiel auch in diesen Netzkarten und nicht nur die wenigen Radschnelwege.

<https://www.munichways.de/radvorrangnetz/>

Radvorrangnetz im Radstadtplan hervorheben

Im Radstadtplan sollen die tatsächlich attraktiven Wege nach MunichWays und das Radvorrangnetz nach Radentscheid hervorgehoben dargestellt werden.

<https://www.munichways.de/radvorrangnetz/>

Tempo 30!

Tempo 30 wird den Verkehr für alle "schwachen" Teilnehmer sicher und besser machen

Tempo 30 überall!

Eine Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 in ganz München hätte viele Vorteile: Reduktion der Luftverschmutzung, Reduktion des Lärms, Minimierung der Gefahr von Unfällen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum, Reduktion des zeitlichen Vorteils gegenüber dem Umweltverbund. Andere Städte zeigen, dass es geht.

Radverkehr - vom Stachus zum Olympiapark fast ampelfrei

Die Brücke über die Schwere-Reiter-Straße bauen und den Abschnitt Heißstraße für den Autoverkehr sperren.

Zustimmung

Hierzu gibt es Stadtrats- und BA-Anträge, aber die beauftragte Machbarkeitsstudie kommt und kommt nicht - wohl bis Tatsachen geschaffen wurden, die die geplante Route unmöglich machen. Dabei könnte man über diese Route, da weitestgehend auto- und ampelfrei, sicher und attraktiv von der Innenstadt bis Moosach und weiter nach Dachau radeln.

Anwohnerparken teurer machen

Derzeit liegen ja die Gebühren für Anwohnerparken bei 30 Euro im Jahr. Dabei ist diese Fläche in München-Schwabing eigentlich eine Jahresmiete 583 Euro wert (vgl. <https://difu.de/nachrichten/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-dar...>). Diese günstige Gebühr ist eine Bevorzugung von Autobesitzern. Teurere Parkgebühren wären ein Anreiz das eigene Auto abzuschaffen. Dadurch würden dann Parkplätze frei, die wiederum in attraktive Aufenthaltsflächen umgewandelt werden könnten. Derzeit gibt es Garagenplätze, die dauerhaft leerstehen, z.B. im Schwanthaler Forum, obwohl auf den angrenzenden Straßen ein Mangel an Parkplätzen besteht. Erst wenn das Parken im Außenraum teurer ist als die Miete eines Stellplatzes, wird so etwas nicht mehr vorkommen.

Die Stadt München sollte sich beim Land Bayern dafür einsetzen, dass dieses die gesetzlichen Voraussetzungen für die höheren Gebühren für Anwohnerparken schafft und diese dann schnellstmöglich in ganz München umsetzen.

Zustimmung

Große Zustimmung zu diesem Punkt. Das überall herumstehend Parkblech heizt im Sommer die Stadt auf und ist auch gefährlich: Dooring und Unfälle wegen fehlender Sichtbeziehung durch parkende Autos (die immer größer werden!) sind trauriger Alltag. Und dann macht man das Zustellen aller Straßenränder auch noch preislich attraktiv. 30€/Jahr sind nichts!

lückenloses Radwegenetz

Es wurden zwar schon wichtige Lücken im Radwegenetz geschlossen, z.B. Fraunhoferstraße, Elisenstraße, aber es passiert immer wieder, dass man eine Straße mit schönem Radweg fährt, dieser dann plötzlich endet und man auf der Fahrbahn landet. Das ist gefährlich und hintert einen daran, auch mal neue Strecken auszuprobieren. Diese Lücken sollten baldmöglichst geschlossen werden.

In der Zwischenzeit sollte der MVV Radroutenplaner so konfiguriert werden, dass man bei der empfohlenen Route sieht, wo mit Lücken im Radnetz zu rechnen ist. Außerdem sollte eine Route wählbar sein, die ganz ohne gefährliche Stellen auskommt, zur Not halt mit vielen Umwegen. Die sogenannte "Familienroute" erfüllt meines Erachtens diese Anforderung nicht.

Bitte um Verlängerung der Frist des Dialogs

Ich finde es super, dass die Bürger*Innen von München einbezogen und nach ihrer Meinung gefragt werden. Meiner Ansicht nach ist der Zeitraum jedoch ungünstig gewählt – vor Weihnachten haben viele Menschen nicht die Muße und Zeit um sich mit dem Thema in der Form beschäftigen zu können, wie sie es gerne möchten. Daher bitte ich Sie um Verlängerung der Frist dieses Beteiligungsformates bis min. Mitte Januar. Damit jeder die Gelegenheit bekommt mitzumachen. Vielen, herzlichen Dank. :)

Zustimmung

Diesem Kommentar muss man ausdrücklich zustimmen: Nur durch Zufall und erst eine Tag vor Fristende habe ich zufällig hiervon erfahren! Warum macht man das so kurzfristig in einer Zeit in der die Leute im Stress sind, aber an den Ferientage macht man die Umfrage zu? So schafft man den Eindruck einer Pseudobeteiligung.

Vorschläge:

Vorschläge:

- Kraftfahrzeugfreie Innenstadt nach dem Vorbild Amsterdam (nicht nur die Altstadt, sondern München innerhalb des Mittleren Rings) Mit Sondergenehmigung dürfen Geschäfte etc. beliefert werden bzw. Einwohner*Innen z.B. Umzugswägen nutzen
- mehr Tempo 30 Zonen um Lärmbelästigung und Schadstoffbelastung zu minimieren: z.B. in der Elisabeth- oder Leopoldstraße
- deutlich mehr und breitere Fuß- & Radwege anlegen/ausbauen -> Stichwort Sicherheit (zukünftig sollten die Fußgänger & Radfahrer statt den Autofahrern Vorrang haben, auch wenn wir in München leider von der starken Autolobby beeinflusst bzw. gesteuert werden...) In der stark befahrenen Belgradstrasse fehlt z.B. ein Radweg zwischen Dostouchestrasse und Kurfürstenplatz. Genauso fehlt ein Radweg in der Nordendstrasse sowie Barerstrasse. Um nur ein paar Beispiele zu nennen...
- ÖPNV ausbauen (vor allem auch bessere Verbindungen in Aussenbezirken und Nachts) und bezahlbarer machen; viele können sich die teuren Fahrkarten nicht leisten
- Betonwüsten/Parkplätze zu blühenden, grünen Inseln mit vielen Bäumen umfunktionieren, die kühlen Schatten im Sommer spenden; am Besten als Freiraum und Erholungsflächen für die Bürger*Innen, so dass weniger Auto Platz und mehr Bürger*Innen Lebensqualität haben; wäre auch eine Möglichkeit um z.B. mehr Kulturstrände anzubieten; in den Münchner Vortorten fehlt es an solchen Angeboten wie netten kleinen Cafes, Bars oder Restaurants...
- Parkplatzpreise deutlich erhöhen oder "Eintrittspreise" verlangen, für die, die in der Stadt fahren bzw. parken wollen
- Carsharingmodelle vorantreiben und bezahlbar machen
- Bonus für Radfahrer, die kein Auto besitzen, quasi als Anreiz auf Radfahren umzusteigen (betrifft vor allem Einwohner*Innen in der Innenstadt)
- Fahrradchallenges mit tollen Gewinnen anbieten; als Motivation an etwas Großem mitwirken zu können und dabei etwas Gutes für die Umwelt zu tun

Fehlende Punkte beim unambitionierten Punkt "Radverkehr stärken"

Den Radverkehr stärken und mehr Menschen aufs Rad zu bringen ginge vergleichsweise schnell und kostengünstig - auch mit Blick auf die Infrastruktur, die noch mangelhaft und deshalb stark verbesserungswürdig ist (Netzlücken, zu schmale Radwege, allerorten zugesperrt, nicht geschützt, im Winter nicht gut geräumt, nicht nur aber besonders an Kreuzungen gefährlich, oft Mischverkehr inkl. Lärm und Abgase, keine Abstellmöglichkeiten für Lastenräder im Wohnungsbestand, etc.). Vor dem Hintergrund wirkt das, was Sie zu dem Punkt schreiben äußerst unambitioniert: Das ist alles längst beschlossen, wann wird es endlich umgesetzt?! Sie schreiben z.B. als Ziel "die Bürgerbegehren nehmen Fahrt auf". Bitte was?? Die müssen bis 2040 längst umgesetzt sein! Man soll dann endlich auch auf München schauen beim Radverkehr nicht nur auf andere Städte! Dazu bräuchte es kreuzungsfreie sichere Routen, auf denen auch Kinder und Senior*innen sicher radeln können. Warum kommt die autofreie Radroute Heßstraße-Olympiapark-Mososach-Karlsfeld-Dachau mit Brücke über die Schwere-Reiter-Straße nicht, die Stadtrat BAs und viele Initiativen fordern? Warum werden Radwege nicht schwarz geräumt oder mit Dächern vor Schnee und Regen und Sonnenbrand geschützt? Wann sind Kreuzungen endlich für den Fuß- und Radverkehr sicher und wann werden Radwege auch mal nutzbar sein, anstatt dass überall ungehindert Autos darauf parken?

Wann kommen endlich autofreie Quartiere?

Die Neubaugebiete sehen alle gleich aus: Tiefgaragen und (oft viel zu niedrige) gleichförmige "Schachtel-Häuser" und bei jeder Wohnung wird so geplant, dass mind. 2 Autos in unmittelbarer Haustürnähe Platz haben müssen. Wozu? Viele Menschen können und wollen sich gar kein Auto mehr leisten, müssen die Stellplätze, die sie nicht nutzen aber trotzdem teuer bezahlen und mit dem dadurch provozierten MIV rund ums Haus (Ringstraßen, Durchgangsstraßen, TG-Ausfahrt an TG-Ausfahrt) klarkommen, ob sie wollen oder nicht! So viele Städte haben längst autofreie Quartiere, aber München schafft bestenfalls eine Stellplatzreduzierung. Das ist nicht mehr zeitgemäß!

Verwirrenden Schilderwahnsinn reduzieren; Tempo 30:

Kinder sollen sich endlich frei und sicher im öffentlichen Verkehrsraum fortbewegen können. Raus aus dem Auto! Auf deren eigene kleine Füße oder entwicklungsgerechte Fortbewegungsmittel. Tatsächlich betreten Sie jedoch nach Verlassen der Haustüre gefährliches und enges Terrain auf dem verbleibenden Gehweg-REST. Ein neben einem Elternteil hergehen ist selten möglich. Fußgängerfeindliche Ampelschaltungen verleiten dazu, bei Rot die Straße zu überqueren. Um große Straßen überqueren zu können, müssen mehrere Hundert Meter gelaufen werden, um Überquerungsmöglichkeiten zu erreichen. So kann zu Fuß-gehen keine Freude und Alternative sein. Die subventionierten, die Weltrettenden E-Sharing Modelle blockieren die Gehwege und sind Stolperfallen.

Kleinstraftfahrzeuge, längst verwaiste Fahrräder, und mangels anständiger Radabstellflächen, abgestellte Fahrräder erlauben nur mehr einen Slalomfußmarsch. Dieser wird noch aufgelockert durch Geisterfahrer jeder Art. Für unsichere, ältere und einfach auch für jeden sonstigen Fußgänger ist dieser Zustand unzumutbar. Und nur wer einfach nie zu Fuß geht, könnte diese Tatsache abstreiten. Es kann nicht die Aufgabe der Ordnungshüter sein, diesem Stadtgemachten Problem, beizukommen, indem es nach Möglichkeit vereinzelte Personen verwarnt. Das ist nicht die Lösung. Es müssen klare Bereiche für Abstellung von E-Scootern und Co geschaffen werden. Und die Betreibung kann nicht den Firmen überlassen werden. Baulich müssen Bereiche deutlich erkennbar umgekrempelt werden.

Da vor lauter Regeln, die zeitlich und örtlich wechseln, diese kaum mehr überschaubar sind, werden sie kaum eingehalten. Frechheit siegt. Ob wissend, dass eine Ahndung für den Verstoß unwahrscheinlich ist. Oder auch der Überblick im Schilderwald verlorengegangen ist. Es gibt keinen Grund mehr, weiterhin mit 50 km/h in der Stadt fahren zu dürfen. 50 ist mindestens 60, wenn möglich. Ein störungsfreies Fahren mit 50 km/h ist selten möglich. Der Zeitverlust dürfte keine Rolle spielen, der Komfort im Fahrzeug zwingt nicht mehr zum schnellen Fahrzeugverlassen. Aber bei Tempo 50 (also 60), ist ein Überqueren der Fahrbahn für Fußgänger und Radfahrer ein lebensmüdes Unterfangen. Das Einfahren von Einmündungen und Einfahrten ein Problem. Bei strikt Tempo 30 gäbe es keinen Verlierer.

Weder die Dimension der Autos, noch die Mentalität der Fahrer/innen entspricht der von vor 20 Jahren. Selbst bei Tempo 30, wäre der Zusammenstoß eines Menschen mit den leider schon üblichen "Panzern", vermutlich das Ende. Der Fahrzeugführer hat den Zusammenstoß dabei möglicherweise nicht mal mehr mitbekommen. Einen Frzg-Führer letztlich für sein Fehlverhalten in Verantwortung ziehen zu können, ist dank Rechtsschutz, hindernder Halterhaftung, mangelnden Beweisen usw. ein kompliziertes Unterfangen. Aus Scheu vor Repressalien wird vor einer Anzeigenerstattung eher mal abgesehen. Bei der Ungleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer kann man aus Vernunftsgründen fast nur mehr zurück in den sicheren Passagierbereich des SUVs steigen.

Fussgänger, Radfahrer und MVV-Benutzer sind nicht weniger gute Steuerzahler wie Autofahrer. Im Gegenteil. Sicherlich haben die meißten auch ein für das Wirtschaftswachstum "unerlässliches" Gefährt, das aber hoffentlich nicht, die überwiegende Zeit parkend den öffentlichen Verkehrsraum blockiert. Sie tragen mit ihren Steuergeldern ebenso zum Erhalt des Straßenbaus bei. Jedoch verursachen Sie deutlich weniger Folgekosten. Was Umwelt, Gesundheit usw. angeht. Diese Personengruppe sollte endlich mit Vorrechten im Straßenverkehr ausgestattet werden.

Parkplatzbewirtschaftung

Jeder Autobesitzer geht automatisch mit dem Kauf eines Fahrzeugs davon aus das damit auch Ortsnamen ein Parkplatz verbunden ist. Das muss sich ändern und der von parkenden Autos verbrauchte öffentliche Raum für Rad- und Fußwege, zur Begrünung und als Raum für Kinder genutzt werden.

Emissionsfreie Mobilität

Der ÖPNV muss deutlich günstiger und dadurch attraktiver werden (zb 365€ Ticket für alle). Auch eine besserer Ausbau und Vergrößerung des Netzes ins Umland muss gegeben sein.

Zudem sollte die Innenstadt (innerhalb des Rings) emissionsfrei werden (Taxen, ÖPNV und Besucher können nur mit Elektro oder Hybrid Fahrzeug in diesen Bereich, Ausnahme nur für Anwohner). Ausbau von Elektroladestationen und entsprechende innovative Konzepte müssen gefördert werden.

Beschleunigung Genehmigung und Bau von öffentlichen Nahverkehrsrm

Bei der derzeitigen Geschwindigkeit bei der Genehmigung von ÖPNV Projekten bleibt die Verkehrswende ein schöner Traum. Wenn es 30 Jahre dauert eine 2te S-Bahnstammstrecke auf den Weg zu bringen, ein Trambahnstrecke mindestens 10 -15 Jahre Vorlaufzeit bedarf werden wir der Dringlichkeit in kleinster Weise gerecht

Tramverlängerung Blütenburg - Freiham

Die skizzierte Strecke im Stadtteil Aubing vernachlässigt die Anbindung des Bf. Aubing (Georg-Böhmer-Straße) und des geplanten Dorfplatzes Ubostraße/Giglweg. Im Kreuzungsbereich Bergsonstraße / Altostraße mit Weiterführung über Altostraße ist in der Machbarkeitsstudie eine Führung über Georg-Böhmer-Straße, Fabrik- und Kastelburgstraße ggf. mit Gegenrichtung über Industriestraße und Bergsonstraße zum Bf. Langwied gegenüberzustellen.

Tramanbindung Lochhausen und Langwied

Eine Tramanbindung nach Lochhausen ab Blütenburg kann das Gewerbegebiet rund um die Mälze-reistraße (Paulaner), Langwied mit den Erweiterungen Osterangerstraße südlich Langwieder Hauptstraße und den Bf. Lochhausen anbinden. Ein PR Parkplatz an der A8 kann ebenfalls angebunden werden.

Tangentiale Radschnellverbindungen und Radlvorrangrouten

Eine tangentielle Verbindung im Radlvorrangnetz mit Verknüpfung der äußeren Stadtbezirke und den Landkreisgemeinden ist nicht erkennbar. Ansätze aus der Radnetzplanung wie Nordbahntangente und Weiterführung als Nordwesttangente mit Verbindung an Karlsfeld, Freiham sowie Gräfelfing finden sich nicht wieder. Analoge Verbindungen mit einem Ringschluss über die äußeren Stadtbezirke so auch Fürstenried - Solln - Großhessellohe - Neuperlach sind aufzunehmen.

Innovative Nordwesttangente - Seilbahnt Freiham-Karlsfeld

Für die Verbindung der S/U-Bahnstationen Freiham, Freiham-Mitte-Aubing, Lochhausen bis nach Karlsfeld, ggf. Abzweig Moosach bietet sich eine Seilbahnlösung an. Ein P/R an der A8 könnte zur Alternative S-Bahn Lochhausen in Höhe Langwied integriert werden. Für die Querung der meist ländlichen Gebiete im Westen ist der Vorteil gegenüber einer U3 Westverlängerung herauszuarbeiten und auch auf der zeitlichen Realisierungsschiene zu bewerten. Eine Berücksichtigung im Planungsverfahren 2. Realisierungsabschnitt Freiham ist dringend geboten.

Eine Stadt für Menschen

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist wichtig, um in der Stadt Mobilität ohne Auto zu ermöglichen und bessere Verbindungen zur Region zu schaffen. Bei der Streckenplanung von neuen U-/S-/Trambahnen, Zugtrassen oder Radschnellwegen sollte aber mehr als bisher auf naturverträgliche Strassenführung geachtet werden. Radwege, für die der Waldrand gerodet wird oder U-Bahnen, für die 500 Stadtbäume gefällt werden, sind kontraproduktiv und geradezu konträr zum Klimaschutz. Wenn wir ein besseres Stadtklima und langfristig weniger Autos wollen, so muss man die richtigen Anreize schaffen und auch den Mut haben, gegen die Autolobby zu argumentieren. D.h. der Ausbau des ÖPNV darf nicht auf Kosten der Bäume gehen, weil sie mal wieder "im Weg" sind, sondern auch den übermäßigen Platz begrenzen, den die Autos momentan in der Stadt einnehmen. München soll in Zukunft wieder mehr eine Stadt für die Menschen sein und nicht für die Autos.

Tempo 30 in der Stadt

Damit lassen sich CO₂, NO_x, Lärm, und last not least Verkehrstote vermeiden. Das wiederum wird die Akzeptanz der Verkehrswende unterstützen

Besserer und bürgerorientierterer ÖPNV

Ein Baustein könnte ein besserer und bürgerorientierterer ÖPNV sein mit einen attraktiven On-Demand-Angeboten in Stadt und Umland / einer Art "Premium"-ÖPNV. Insbesondere für die Bürgerinnen und Bürger im Umland muss die Mobilität ohne privatem PKW wesentlich gesteigert werden!

Radnetz, netz, netz...

Die sternförmigen Radschnellverbindungen ins Umland sind sicherlich ein guter Baustein zur Verbesserung für die Zentrums-Pendler*innen. Grundsätzlich benötigen wir aber auch ein innerstädtisch GANZJÄHRIG befahrbares sicheres Radvorrangnetz, das nicht nur sternförmige Radverbindungen ermöglicht, sondern fahrbare Strecken in alle Richtungen auch zwischen den Stadtteilen bietet.

Momentan ist das in der Regel nur in den Spätfrühlings-/Sommer-/Herbstmonaten möglich. Mit Einbruch des Winters bricht in der Regel auch die Fahrbarkeit von Querverbindungen zusammen, weil es sich zum Teil um wassergebundene Strecken handelt, die nicht richtig geräumt werden können. Und weil auch offizielle Fahrradstrecken nicht rechtzeitig, und ungenügend freigehalten werden.

Auf die Straßen weichen in dieser Situation in der Regel nur noch die "Kampfradler*innen" aus. Um eine ganzjährige Verbesserung zu erreichen, benötigt es das Radvorrangnetz, das auch ganzjährig nutzbar/fahrbar gehalten wird.

1) Superblocks weiter denken..

..und ewiges Ampel stop-and-go auflösen:

Mit linksabbiege-reduzierten Kreuzungen, damit der Verkehr 1) geringfügig langsamer aber deutlich besser im Fluß bleibt, 2) die Sicherheit erhöht wird und 3) der Energieeinsatz reduziert wird, mit Kreisverkehren statt Ampeln, mit Einbahnstraßen-Regelungen statt Gegenverkehr einmal im Uhrzeigersinn um den Block herum – oberirdisch Platz schaffen für neue grüne Freiflächen.

Dazu zwei Punkte:

- 1) Alle Radfahrenden kennen das, jedes Abbremsen ist eine Vernichtung von Bewegungsenergie, die erneuten Energieeinsatz durch Beschleunigen notwendig macht
- 2) Logistikdienste planen schon seit Jahren ihre Fahrtrouten nach dem Prinzip: kein Linksabbiegen, nur Rechtsabbiegen, um Sicherheit zu erhöhen und Risiken für Unfälle und Schäden zu reduzieren.

Beispiele für Kreisverkehre und Einbahnstraßen sind in München Karolinenplatz und Gabelsberger- / Theresienstraße. Haidhausen wäre ideal für einen Modellversuch – Tram und S- / U-Bahn sind auch schon da.

2) Superblocks weiter denken..

..und urbane Systemfunktionen mit Begeisterungsfaktoren schaffen:

Die "Mobilitäts-Stationen" der "Modellstadt 2030" gehen noch nicht weit genug: erst die "Quartiers-Bahnhöfe" schaffen den direkten Zugang in das Schnellbahn-Netz und erleichtern die Erreichbarkeit von Umsteige-Hubs an den Subnetz-Knoten und den Einstieg in den Deutschland-Takt auf den europäischen Magistralen.

Verbote vs. Chancen – Handlungsdruck verstärken

Machen wir es uns hier nicht zu einfach? Ob kurzfristige Verbote (City-Maut, Parkgebühren) und reduzierte Mobilität mehrheitsfähige Lösungen sind, wird sich zeigen. Jahrelang ist im Umweltverbund viel zu wenig passiert und verhindert worden – trotz Bürgerinitiativen, Vereinen, unabhängigen Experten – jetzt soll es plötzlich schnell gehen. Diesen Handlungsdruck jetzt verstärken und wirksam nutzen: Empfehlung eines beschleunigten Aufholplans „Mobilität 2035“ für ein skaliertes, getaktetes, vernetztes Gesamtkonzept mit neuen Infrastrukturen im Umweltverbund für die Verkehrsträger S-Bahn, Tram, Radfahrende und Zu-Fuß-gehende - sichtbar am Tageslicht als integraler Bestandteil einer polyzentrischen Stadtgestaltung und nicht versteckt im Untergrund. Deshalb: erst attraktive Angebote schaffen, dann reglementieren.

„pssst, die Eisenbahn versteckt sich: jetzt mehr S-Bahn fordern

..für den Klimaschutz und die Verkehrswende!

Wir brauchen nicht über Verkehrswende reden, ohne mit der Deutschen Bahn zu sprechen: 2. Stammstrecke, Rangierbahnhof München Nord – hier muss in den nächsten 10, 15 Jahren richtig etwas vorwärts gehen, will München die Verkehrswende schaffen: polyzentrische, dicht getaktete, eng vernetzte und vor allem betriebsstabile Infrastrukturausbauten der S-Bahn als wesentlicher Beitragsleister zur Verkehrswende - innerhalb der Stadtgrenzen und darüber hinaus ins Umland der Metropolregion. Der komplette S-Bahn-Ring auf der „schnellen Schiene“ ist Gegenstück zum Mittleren Ring aus Asphalt für die Autofahrenden und Ergänzung im Umweltverbund zum Altstadt-Radlring für die Radfahrenden.

Dass München eine Verkehrswende benötigt, hat das Mobilitätsreferat in seinen Modal-Split Zielen erkannt. Jährlich wiederkehrende Auszeichnungen als deutsche Stau-Hauptstadt mit höchster PKW-Dichte und Luftverschmutzung belegen dies. Verantwortlich für die S-Bahn sind jedoch nicht die Landeshauptstadt München oder die Stadtwerke München, sondern weitgehend der Freistaat Bayern, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und die Deutsche Bahn.

Hier ansetzen und für die Bürgerinnen und Bürger in und um München herum einen Mehrwert schaffen: Jetzt mehr S-Bahn fordern für klimafreundliche und sozial-gerechte Schnellmobilität. Sichtbar am Tageslicht und nicht im Untergrund.

Verkehrswende ist das eine..

..Technologiesprung und Antriebswechsel sind die Interessen der Großkonzerne. Elektro-Tretroller, Personal Light Electric Vehicles, kurz PLEVs, sind die Wegbereiter des künftigen Technologiesprungs und Antriebswechsels: viele haben die Apps dafür auf dem Smartphone, mit dem Kundendaten und Bewegungsprofile gesammelt werden. Sobald die Technik reif ist und gesetzlich legitimiert, steht nicht mehr der Elektro-Tretroller an jeder Ecke, sondern es kommt auf Anforderung ein autonomer, elektrischer Fahrdienst vorbei – individuell, bequem und privat. Zu Land und in der Luft – und in Städten mit Wasser-Infrastruktur wie Amsterdam, Berlin und Venedig auch dort. Eine neue Form der immer und überall und sofort verfügbaren Mobilität. Wie werden unsere Metropolen, Städte, Dörfer und Landstriche mit dieser Technologie ausschauen? Eine Rechnung mit vielen Unbekannten.

Schluss mit sogenannten Fahrradschutzstreifen

Farbe ist keine Infrastruktur! Was man hierzulande als Fahrradschutzstreifen bezeichnet, wird in den Niederlanden bezeichnenderweise Mordstreifen genannt. Diese Streifen bieten kaum Sicherheit vor dem Autoverkehr und sind durch fehlende gesetzliche Mindestabstände oft zu nah an parkenden Autos. Dadurch entsteht die zweite Gefahr des Doorings. Zusätzlich kann man diese Streifen allzu leicht zuparken. Wenn schon Fahrradstreifen direkt auf der Straße gebaut werden, dann sollte es so wie in Paris zur Zeit umgesetzt werden: bidirektional, keine parkenden Autos neben dem Streifen, und eine bauliche Trennung (z.B. durch Poller) vom Autoverkehr.

Noch besser ist es allerdings, wo möglich, Autoverkehr und Fahrradverkehr komplett zu separieren. Das geht, indem man Fahrradwege durch Parks baut, Straßen für den privaten Autoverkehr komplett schließt, und im großen Umfang modale Filter einsetzt.

skalierte Geschwindigkeitsreduzierungen

für verbleibenden Individualverkehr haben gleich zwei Vorteile: die Sicherheit wird erhöht und die Emissionen werden reduziert.

- Tempo 30 auf allen nicht-Ausfallstraßen integriert Radfahrende und bereitet neuen Mobilitätsformen den Weg wie

1) Velomobilen auf e-bike Basis (vgl. Schaeffler Bio-Hybrid, Canyon Future Mobility Concept, Opel Rocks-E) und 2) autonomen Kleinbussen (EasyMile EZ10, e.GO Moover) die als ÖPNV Zubringer ein flexibles Netz knüpfen

- Tempo 50/60 nur noch auf dem Mittleren Ring und wichtigen sternförmigen Ausfallstraßen als Korridore vom/ins Umland

- Tempo 130 auf Autobahnen erhöht Verkehrssicherheit und Verkehrsfluß, reduziert Verbrauch und Emissionen (auch München ist ans Netz der Bundesautobahnen angebunden)

Mehr Mut!

Die Ziele sind alle super. Aber die Reduktion von CO₂/Abgasen und Flächengerechtigkeit wird man nur erreichen können, wenn der private Autobesitz deutlich zurückgefahren wird. Ein eigenes Auto ist in der dichten Stadt für viele Menschen eigentlich gar nicht nötig. Wir alle hängen noch viel zu sehr in unserer Autosozialisation fest und denken ohne geht es nicht. Ich wünsche mir da v.a. von der Kommunalpolitik viele mehr Mut, dass offensiv zu kommunizieren. Natürlich müssen Parkplätze wegfallen. Das wirkt dann entweder als Verlust, oder, wenn man den Menschen die ganzen Vorteile zeigt, die eine Auto-reduktion haben kann, eben auch als Gewinn wahrgenommen. Die Verwaltung kann das planen und umsetzen, vermitteln, vorleben und positiv kommunizieren muss es die Politik. Die Bürgerinnen der Stadt haben u.a. mit dem Votum für den Radentscheid und auch der letzten Kommunalwahl eindeutig mitgeteilt, dass sie für eine Verkehrswende in München sind. Trauen Sie sich!

Inspiration London – Fahrrad

Cycle Superhighways (ähnlich Radschnellwegen), Quiet Roads (verkehrsarme Fahrradstrassen) und Green Ways (Grünzugwege) zeigen in der Hauptstadt des vereinigten Königreichs vielfach interessante Umsetzungen.

Verkehrswende ? - endlich glaubwürdig werden!!

Was bitte soll dieser Satz?? "Im Münchner Stadtgebiet sollen bis 2025 möglichst 80 Prozent des Verkehrs mit abgasfreien Kraftfahrzeugen, dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), zu Fuß oder auf dem Fahrrad bewältigt werden", wenn jedem ganz offensichtlich klar ist, dass die Stadt in 3 Jahren davon meilenweit entfernt sein wird. Und immer noch in die falsche Richtung gefahren wird. Zuoberst vom OB selber, der einen Autotunnel zur Schleißheimer Straße einfordert! Gehts noch? Wer bringt ihm bei, dass er wie ein Geisterfahrer daherkommt? Abgesehen von der Corona-Sondersituation werden immer noch mehr KFZ in der Stadt angemeldet. Eine Trendwende, erst recht eine, die dem Satz oben entspricht ist überhaupt nicht erkennbar.

Darüber hinaus ist die Nutzungsfrequenz keine tragfähige Größe für die Verkehrswende, stattdessen müssen die gefahrenen km betrachtet werden, dann sieht nicht nur die Bilanz ärmlich aus, sondern auch das in dem Satz formulierte Ziel.

Radverkehr ist 10x CO2-wirksamer als ein E-Auto

Eine umfangreiche Studie belegt, dass der Radverkehr 10x klimawirksamer ist als ein Elektro-Auto. Soll eine Verkehrswende wirksam werden, müssen Maßnahmen auch unterschiedlich gewichtet werden. Klare Ansage und deshalb Programmpunkt: 10x so viel Geld in die Förderung des Radverkehrs stecken wie in die KFZ-E-Mobilität! Die Radmilliarde(n) muss hier irgendwo formuliert und investiert werden.

Autoverkehr spätestens am Autobahnring abfangen P&R P&Bike

Ein Großteil des KFZ-Verkehrs soll spätestens am Autobahnring abgefangen werden. Und ab da in stadtverträglicher Mobilität, wie ÖPNV und Radverkehr erfolgen. Auch die Lieferverkehre sollten diesem Planungsprimat untergeordnet werden. Dieser Umstieg soll auch funktionieren von einer städtisch angepassten Mobilität zum Verkehr außerhalb der städtischen Agglomeration. Parkhäuser in großem Stil könnten dann, vielleicht vorzugsweise, Leihfahrzeuge aufnehmen zu diesem Wechsel.

Verkehrsmengen aus der Verkehrsmengenkarte halbieren

Bis zum Zieljahr 2040 sollte die Gesamtmenge des Verkehrs, welche die Verkehrsmengenkarte 2020 ausweist mindestens halbiert werden.

Optimierung des Radverkehrs

Soll der Radverkehr die in ihn nicht zu Unrecht gesetzte Hoffnung als ein wesentlicher Baustein für eine gelingende Verkehrswende erfüllen, so benötigt er eine Infrastruktur, die sicheres, kreuzungsfreies und schnelles Fahren zu jeder Tages- und Jahreszeit ermöglicht. Wesentlicher Bestandteil einer solchen Infrastruktur sind überdachte Hochwege, die in Haupttrassen der Stadt gebaut werden.

City Maut für den MIV

Die Massnahmen zur Reduktion des MIV sind wenig konkret. Das Beispiel London zeigt, dass mit einer City Maut der Autoverkehr deutlich reduziert werden kann. Zu einer City-Maut gehören auch Verschmutzungs- und Gewichtskomponenten. Tonnenschwere Kolosse müssen den doppelten oder 4 fachen Beitrag zahlen, da diese noch mehr Platz beanspruchen und enorme Feinstaubmengen produzieren. Elektrofahrzeuge dürfen nicht ausgenommen werden, da diese weder das Platzproblem noch die Emissionen reduzieren. Studien der OECD zu 'Non exhaust vehicle emissions' zeigen, dass schwere Elektrofahrzeuge sogar höhere Feinstaub Emissionen produzieren.

Das Fahrrad ist das Rückgrat für eine nachhaltige Mobilität

Der ÖPNV wird nie mehr als einen Bruchteil der Mobilität zur Verfügung stellen können. Mehr als 20% - 25% aller Fahrten werden nicht mit dem ÖPNV stattfinden. Das zeigen die Beispiele anderer Städte mit besseren und saubereren Nahverkehrssystemen als in München. Zudem sind Busse und Bahnen nicht nachhaltig, wenn in Nebenzeiten tonnenschwere Fahrzeuge mit wenigen Passagieren unterwegs sind. Ein 10t Bus mit 2 Fahrgästen verursacht mehr Emissionen als ein PKW mit der gleichen Anzahl von Fahrgästen. Städte wie Kopenhagen und Utrecht zeigen, dass nachhaltige Mobilität nur mit dem Fahrrad/ E-Bike möglich ist. Dort werden mehr als 50% aller Strecken mit dem Rad zurückgelegt. Das funktioniert, wenn man konsequent dem MIV die bestmögliche Verbindungsstrasse wegnimmt. In der Praxis erfordert das z.B: breite Radwege an der Nymphenburger Strasse anstelle eines Pseudo Buckelradweges nebenan in der Blumenburgstrasse. Die Topologie der Stadt München ist ideal für Fahrräder. Auch das Klima gestattet mittlerweile das ganze Jahr über das Fahren mit dem Rad. Daher kann nur das Fahrrad das Rückgrat für nachhaltige Mobilität in München sein.

Elterntaxis einschränken

Der Radweg zu meinem Arbeitsplatz führt durch den Olympiapark. Das könnte eine ideale und schnelle Verbindung sein, wenn nicht gleichzeitig Eltern ihre Kinder in die Montessori Schule mitten in den Olympiapark chauffieren. In vergleichbarer Ausprägung finden diese MIV Prozessionen auch an anderen Schulen statt. Meist kommt es dabei noch zu kritischen Zuständen, sobald das Kind der Chauffeure sicher in der Schule ist und man danach schnellstmöglich den Arbeitsplatz aufsucht.

Ich schlage vor, an allen Schulen im Stadtgebiet die direkte Zufahrt für PKW zu verhindern. Das könnte durch kombinierte Rad/ Fussgängerzonen vor dem Schuleingang ermöglicht werden. Für den MIV können im Abstand von mind. 500 m zum Schuleingang begrenzte unattraktive Parkflächen z. B: in der Nähe von Tankstellen geschaffen werden. Die zusätzliche körperliche Aktivität vor dem Schulbeginn ist sogar positiv für die Schulkinder.

Fakten, die das Planungsreferat schafft

Sieht man sich Neubauplanungen des Planungsreferates an, wird die Verkehrsplanung, wenn sie erwähnt wird, noch immer mit dem Standard 'MIV als primärer Verkehrsträger, Fahrrad- und Fußverkehr, da wo noch Platz ist' gestaltet oder sie wird ganz ignoriert. Es wird dann vielleicht eine Ecke für eine Mobilitätsstation vorgesehen, aber die Planungen enden am Rand, wo es keine weiterführenden Radwege gibt.

Vielleicht werden gemeinsame Fuß-/Radwege geplant, um dann nach der Fertigstellung Schilder 'Durchfahrt für Radfahrer verboten' aufzustellen. Oder schmale Zweirichtungsradwege, welche die Existenz von Lastenfahrrädern oder Fahrrädern mit Anhängern ignorieren.

Zu jeder Planung müsste eine Statistik erstellt werden, wie viel Raum dem fließenden und ruhenden MIV gegeben wird, dem ÖPNV, und dem Rad- und Fußverkehr. Dann würde man rasch sehen, dass der geplante 'Modal Split' sich nicht in der Raumaufteilung widerspiegelt, sondern immer noch die Planung des weiter wachsenden Autoverkehrs. Wenn dann gebaut worden ist, ist es zu spät für die notwendigen Veränderungen.

Wo ist das Mobilitätskonzept für den Leonrodplatz

Am Leonrodplatz entsteht das Justizzentrum, das Kreativquartier und weitere Wohnungen für Angestellte des Landes. Schon vor Eröffnung des Justizzentrums kollabiert regelmäßig der Strassenverkehr rund um den Leonrodplatz. Das führt dazu, dass selbst verkehrsberuhigte Nebenstrassen zu Ausweichruten auf dem Weg in den Stau auf dem mittleren Ring werden.

In der STEP2040 Karte zur Mobilität erkenne ich keine Massnahmen für dieses zukünftige Notstandsgebiet. Wie wird verhindert, dass der Bereich zum Dauerstaubereich wird. Schon jetzt ist die Landshuter Allee eine der schmutzigsten Strassen Deutschlands. Mit der zusätzlichen Bebauung ohne weitere flankierende ÖPNV Massnahmen ist der MIV Kollaps absehbar.

Sinnvoll wäre eine Radschnellverbindung entlang der Dachauer Strasse und der Schwere Reiter Strasse, ein Umbau der angrenzenden Stadtviertel zur Vermeidung von Durchgangsverkehr (Sackgassen für MIV, Durchfahrt für Radfahrer), Geschwindigkeitskontrollen, Rückbau von Parkplätzen zur Vermeidung von Parkplatzsuchen, ... Hier muss konsequent zusätzlicher PKW Verkehr verhindert werden.

Radschnellwege - Fake

Projektierte Trassen für die Rad"schnell"wege führen mitunter durch verhältnismäßig zu schmale Siedlungsstraßen, vorbei oder durch Grünbereiche mit Spielflächen für Kinder, durch zu enge Unterführungen mit verwinkelter Streckenführung. So wird der Begriff Radschnellweg ad absurdum geführt und damit verbundene Hoffnungen, dass damit tatsächlich elementare Verbesserungen für die Radfahrer geschaffen werden größtenteils enttäuscht werden und die notwendige Wirkung einer deutlichen Verringerung des Autoverkehrs verpufft damit. So dient eine mäßige Steigerung des Radverkehr lediglich der Ermöglichung weiteren massiven Autoverkehrs in einer dichter werdenden Stadt - für den Klimawandel wäre damit nichts gewonnen.

Auto - Dinosaurierprojekte sofort stoppen - Straßen rückbauen

2040 ist programmatisch mit wirksamen, auch drastischen Maßnahmen zur Abwendung der Klimakatastrophe verbunden. Für kosmetische Eingriffe fehlt uns die Zeit. Hunderte Millionen in die falsche Richtung zu investieren kommt deswegen einem Verbrechen gleich. Leider gibt es niemand, der hier anklagt und verurteilt. Der Spruch des Bundesverfassungsgerichts scheint dem Verhalten vieler Akteure nicht Einhalt zu gebieten. Deshalb hier: Schritt für Schritt: Abteilungen, die mit Autostraßentunnel befaßt sind auflösen. Darin arbeitende Fachleute umqualifizieren, Fahrspuren von derzeit nicht ausgelasteten Straßen identifizieren (z.B. die Ungererstraße), umbauen zu sicheren Radwegen und/oder mit Bäumen bepflanzen oder

Radverkehr attraktiv machen durch sichere rahmenbedingungen

Um sicher zu radeln ist es notwendig, dass Maßnahmen zum sicheren überholabstand getroffen werden. Derzeit wird der überholabstand in München flächendeckend unterschritten (weniger als 1,5 m). Dies führt zu gefährlichen, unangenehmen Situationen. Dafür gibt es mind. Drei kombinierbare mögliche Ansatzpunkte: 1) bessere Kenntnisse in der Bevölkerung zu den Voraussetzungen sicherer überholvorgänge und 2) Anpassung der Infrastruktur. 3) Überholverbote und Kontrollen. Ohne subjektive Verkehrssicherheit wird das mit der Verkehrswende schwierig. Auch durch Unfall- und Dooringgefahr ist die Vergrößerung des überholabstands ganz im Sinne der Vision Zero und macht Radfahren deutlich attraktiver.

Mobilität für alle mitdenken

Eine gute Stadt muss die Mobilitätsbedürfnisse aller mitdenken, insbesondere die von Kindern und Älteren. Sichere und breite Fuß- und Radwege sind Pflicht. Sichere, überdachte und attraktive Wartebereiche an Haltestellen. Tempo 30/20 bzw. Fußgänger/Fahrrad oder Begegnungszonen in allen Wohngebieten.

Es gibt noch so viel mehr zu tun. Aber insgesamt muss sich der Mindset für Mobilität und Infrastruktur ändern. Zuerst kommen Fußgänger, dann Radfahrer, dann der ÖV, geteilte Mobilität und ganz zum Schluss der motorisierte Individualverkehr!

A1.6 Handlungsfeld Freiräume

Freiräume qualifizieren und ausbauen - Mehr Mut und Kreativität

Freiräume qualifizieren und ausbauen finde ich gut! Aber nicht nur grüne Freiräume. Ein Parkplatz (z.B. V-Markt in der Balanstraße) kann zu den Geschäftszeiten Parkplatz sein und außerhalb der Geschäftszeiten Skatepark, Bolzplatz, Aufenthaltsfläche - eben Freiraum? Oder die Pausenhöfe von Schulen? Innenhöfe und Dächer von städtischen Gebäuden z.B. Verwaltungsgebäuden. Plätze vor Kirchen z.B. Mariahilfkirche. Gehwege sind zum Teil breit genug, um temporäre oder feste Sitzmöbel aufzustellen, zumindest an Ecksituationen.

Zu all den genannten Ideen gibt es schon ganz viele Diskussionen und vermutlich ganz viele rechtliche und andere Gründe, die dagegen sprechen aber für 2040 wäre mehr Mut und Kreativität schön.

Wollen Sie noch mehr Lärm in einer ohnehin schon lauten Stadt?

Die von Ihnen vorgeschlagenen Maßnahmen würden zu noch mehr Lärm in unserer ohnehin schon lärmgeplagten Stadt führen. Wir sollten alles unterlassen, was den Lärmpegel in München noch weiter nach oben treibt. Lärm gehört zu den gesundheitsschädlichsten Dingen überhaupt.

Mariahilfplatz gestalten

Neben der besseren Nutzung des Platzes außerhalb der Dultzeiten könnte man auch gut einige Reihen von Bäumen darauf pflanzen, die auch der Auer Dult einen schönen Rahmen geben würden. Eine Lärmbelästigung durch die vorgeschlagenen Nutzungen würde ich nicht befürchten, weder für den Mariahilfplatz noch für den V-Markt Parkplatz. Dafür sind die Plätze zu groß und man hat außerdem die Möglichkeit, die Nutzung mehr in die Mitte zu legen.

Freiräume in anderen Dimensionen denken

Bitte bei den Freiräumen auch die Dimensionen Dächer und Fassaden mitdenken. Mir wäre wichtig, dass mehr Dachgärten öffentlich zugänglich sind, sodass alle etwas davon haben

Dachgärten öffentlich - PV Anlagen

Grundsätzlich finde ich das eine wunderbare Idee - gleichzeitig brauchen wir auch Dachflächen für mehr Photovoltaik da eignen sich auch begrünte Flachdächer sehr gut... wie schaffen wir den Ausgleich, einige Flachdächer für Streetfußball und Basketball Felder (gerade in der Innenstadt gibt es zu wenig Flächen für Jugendliche zum bolzen und abhängen), einige zum flanieren, einige für Begrünung und PV?

Aus Parkplatz wird Platz

Bitte keine parkende Autos mehr am Straßenrand oder auf oberirdischen Parkplätzen. Wir brauchen den Platz, den Platz kann man besser nutzen: mehr Grün, mehr laufen, mehr treffen, mehr Aufenthalt ... mehr Leben!

Kilometerleistung vom Asphalt auf die Schiene verlagern..

..und neue grüne urbane Freiräume schaffen, wo heute schwarzer Asphalt ist. Dabei bilden Quartiers-Bahnhöfe Einstieg, Ausstieg, Umstieg zwischen S-Bahn, U-Bahn, und Tram.

Individualverkehr weitgehend auf das Fahrrad verlagern

Grundsätzliche Zustimmung zu Ihrem Kommentar. Aber die schnellere Verlagerung kann über den Radverkehr erfolgen. Gleichzeitig muss jede wenig genutzte Asphaltfläche vorzugsweise mit Bäumen begrünt werden.

Apropos Schiene

Ringbahn!!!!!!

"schnelle Schiene" in den Quartieren und Vierteln und im Umland

statt schwarzer Asphalt und grauer Beton - dadurch entsteht mehr Platz für grüne Freiräume.

Die Landsberger Straße zur Landsberger Allee umgestalten

Bisherige überdimensionierte KFZ-Schneisen, wie z.B. die Landsberger Straße, werden zu Grünen Achsen umgestaltet. Zur Zeit verliert die Stadt jährlich mehr als 1000 Bäume, anstatt welche hinzuzugewinnen. Durch die Verdichtung der Privatflächen kann der für die Abmilderung der Klimaerwärmung so dringend benötigte Zuwachs an Grün nur auf den öffentlichen Flächen geschehen. Was liegt da näher, als die überdimensionierten Straßenschneisen zu bewalden und die Mobilität auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Es bieten sich dazu eine ganze Reihe von Einfall-Straßen an.

Nicht alles überplanen - aufgelassene Flächen/Gebäude bespielen

Geplante "Verschönerung" wirkt häufig steril und schränkt deren kreative Nutzung durch die BewohnerInnen massiv ein. Noch dazu ist damit häufig auch eine Gentrifizierung verbunden. Frei werdende Industrieflächen und -gebäude sollen für vielfältige Nutzung durch die StädterInnen so erschlossen werden, dass diese von Vielen auf unterschiedliche Weise entdeckbar und erlebbar werden.

Frischluftschneisen erhalten

Frischluftschneisen sind wie die Lungen für unsere Stadt, ohne die wir bei der zunehmenden Erhitzung unserer Umwelt ersticken würden. Frischluftschneisen, die durch das alpine Pumpen beständig "betrieben" werden, haben eine besonders wirksame Funktion zum Kühlen und Reinigen der Luft in der Hitzeinsel Stadt. Deshalb müssen diese Frischluftschneisen unter allen Umständen freigehalten werden. Bebauung oder Versiegelung dieser Frischluftschneisen und Grünzüge muss unterbleiben, damit auch die nächsten Generationen in der Stadt leben können.

Nachverdichtung zerstört Freiräume in den Wohngebieten

Die Nachverdichtung ist der größte Feind der Freiräume, insbesondere auch bei der Vielzahl der kleinen Freiräume. Es werden seit Jahren in großer Zahl in den Wohngebieten große und kleine Bäume gefällt, um Tiefgaragen und neue Häuser zu bauen. Und das in einer Stadt, die abseits der Isar ohnehin schon so wenig grün ist, wie keine andere deutsche Großstadt. Die kleinen, grünen Freiräume in den Wohngebieten und Hinterhöfen sind aber essentiell für die Lebensqualität der Bewohner, wichtiger noch als die großen Parks. Nur scheint das die Stadt München abseits aller Sonntagsreden nicht wirklich zu interessieren.

Nachverdichtung in die Höhe?

Wir stehen im Zwiestreit zw Wohnungsmangel und Grünflächen, könnte man nicht gerade im Neubau in Gegenden wie Riem und Freiham ein paar Stockwerke nach oben gehen?

"Greenwashing"

"Konzeptgutachten Freiraum M 2030" Toll!

"STEP2040 mit dem Handlungsfeld Freiräume" Hui!

"Greenwashing", also sich ökologisch reinwaschen, sich naturbewusst und naturfreundlich geben, ist ja gerade sehr angesagt.

Auch obige Karte spart nicht mit dieser Farbe. Grün in allen Schattierungen.

Ist da wirklich München dargestellt? Oder ein Grünkohl?

"Dachgärten"? Karlsson vom Dach freut sich da bestimmt.

"Zwischennutzung auf Parkplätzen"? Ich würde noch die Zwischennutzung in den U-Bahnrohren vorschlagen.

"Wie können wir Freiräume schaffen und nutzen?"

Ganz bestimmt nicht mit der SEM!

Ganz bestimmt nicht mit Nachverdichtung, weiterer Versiegelung und weiterem Flächenfraß!

Ganz bestimmt nicht mit weiterem Wachstum!

München ist die am stärksten versiegelte Stadt Deutschlands. Das hat Methode, das hat System und eine Wende ist nicht in Sicht.

Neubauviertel sind Betonwüsten. Architektonisch menschenverachtend und Natur gibt es nur mit akkurat einbetonierten Alibibäumchen als armseliges Beiwerk. Bewohner müssen damit leben und die engagierten unter ihnen starten dann Hilfeschreie in Form von Aktionen, siehe z.B. "MEHR GRÜN...im Domagkviertel". (mehr-gruen.org)

Die meisten Bürger werden von dieser STEP40-Öffentlichkeitsbeteiligung gar nichts mitbekommen. Eine konkrete und erfahrbare Umgestaltung des hässlichen Walter-Sedlmayr-Platzes im Jahre 2022 wären ihnen z.B. eh lieber.

Deshalb: "A little less conversation, a little more action please" sang schon der Elvis.

Gäbe es nicht diesen jahrzehntelangen München-Murks, bräuchte man heute weder "Freiraum M30", noch "STEP2040", oder "SOS!!!! 2050".

Sätze sind schnell formuliert, Webseiten schnell gestaltet, Pläne kann man sich machen, dass es einem warm ums Herz wird, Bürger kann man fragen und ihnen damit das Gefühl geben, sie könnten dem Irrsinn etwas Einhalt gebieten.

Besser wär, die Verantwortlichen hätten es einfach drauf, würden einfach selber mitdenken und die Stadtplanung verantwortungs-, menschen- und naturbewusst umsetzen.

Frischluft weiterhin für München

Angesichts der offensichtlichen Luftverschlechterung ist jedes Vorhaben zur Erhaltung der derzeitigen Qualität vorrangig vor allen anderen Interessen.

Ottobrunn hat genügend Gewerbegebietsfläche. Auf den vorhandenen Flächen kann verdichtet und nach oben erweitert werden - definitiv nicht in die neue, bislang grüne Fläche.

Profilierungswünsche der derzeitigen Gemeideführung Ottobrunn sind einzustufen "banale Wichtelhuberei".

Gute Besserung wünscht **Dr. Peter**

Aufhören, Freiräume zuzubauen -> Aufhören zu wachsen!

Wir müssen aufhören, Freiräume zuzubauen

- > Eggarten freihalten
- > Rahein/Ratoldstraße viel lockerer bebauen
- > Hachinger Tal freihalten
- > keine SEM-Nord
- > keine SEM- Nord-Ost
- > Wohnungsbau nur noch auf bereits versiegelter Fläche (z.B. Euro-Industriepark)
- > Parkflächen entsiegeln
- > viele Bäume pflanzen
- > alte Bäume erhalten

Grüngürtel von jeglicher Bebauung freihalten! -> Ludwigsfeld nicht zubauen!

Miniwälder

Ich würde mir auch im Innenstadtbereich grüne Lungen wünschen - vielleicht nach der <https://www.citizens-forests.org/miyawaki-methode/> Miyawaki Methode?

Grünflächen

Warum schützt die LH München nicht ihre Grünflächen?

Warum müssen das die Bürger einfordern?

Siehe BÜRGERBEGEHREN <https://www.gruenflaechen-erhalten.de/>

Hauptproblem Bevölkerungszunahme

Münchens Fläche und die Freiflächen Münchens sind nicht beliebig vermehrbar. Frei-, Sport und Erholungsflächen sind aber unverzichtbar, ja sogar lebensnotwendig. Diese Flächen vertragen eine bestimmte Belastung durch die Bevölkerung. Eine Überbeanspruchung bedeuten Verlust, Aggressivität und Chaos. Das Bevölkerungswachstum ständig durch Erschließung und Umwandlung von Freiflächen zu Bauland anzuheizen und mit Wachstums-Prognosen zu rechtfertigen, ist der falsche Weg. Bitte weniger Baulandausweis und klare Ansage, dass München voll ist. Für Parteien-Schwärmereien ist kein Platz.

Freiräume qualifizieren und ausbauen - Schlachthofviertel

Ich stimme meiner Vorredener*in zu und wünsche mir auch mehr Mut in der gesamten Stadt. Außerdem, dass es noch einfacher für Bürger*innen wird, selbst etwas auszuprobieren. Besonders gespannt bin ich auf das Freiraumkonzept am Schlachthof. Toll wäre es hier kreative, niedrigschwellige Angebote auf dem Areal zu schaffen! Vorstellbar wäre eine angenehme Markt / Platz / Grün Situation ähnlich dem Yppenplatz in Wien. Aufenthalt für Alle (auch konsumfrei), Cafés, Marktstände, Spielmöglichkeiten, mehr Grün, gleich neben dem Volkstheater. Integriert werden könnte eine Workshopraum, der allen offen steht Tanz, Kultur, Miteinander - das wäre toll! Eine Durchmischung von Nutzer*innen neben dem Volkstheater, Plätze, die von Allen genutzt werden können und nicht nur von geldigen "Klischee-Münchner*innen".

Grüne Infrastruktur im neuen Format

Das Stärken der grünen - und nicht minder wichtig - blauen Infrastruktur ist definitiv ein wichtiger und richtiger Schritt zum Erhalt der Lebensqualität in München. Nicht immer müssen Projekte aber gleich groß (und damit langwierig in der Planung + kostenintensiv sein). Warum nicht auch die bestehenden Flächen besser nutzen? Insbesondere Verkehrsinseln, Baumeinfassungen von Parkplätzen, etc. lassen sich doch hervorragend noch vielfältiger nutzen, bspw. durch Patenschaften gem. dem Wiener Modell "Baumscheiben" (siehe: <https://www.gbstern.at/themen-projekte/urbanes-garteln/garteln-ums-eck/>)

So wird München noch bunter, vielfältiger und interessanter zu entdecken. Und Städter ohne Garten erhalten die Möglichkeit sich aktiv in die Stadtgestaltung einzubringen.

Bürgerinitiativen ermöglichen. Ziel: reale Ergebnisse

Bürgerinitiativen, die sich zum Ziel setzen autofreie(re) (Bestands-)Quartiere und mehr Aufenthalts- und Lebensqualität zu realisieren, fördern und ermöglichen:

Superblocks à la Barcelona und Shared Space (Begegnungszonen = Vorrang des Fuß-, vor Rad- und Autoverkehr).

Die Verwaltungs- und Genehmigungshürden abbauen und Pilotprojekte fördern. Mit dem Ziel der dauerhaften Umgestaltung öffentlichen Raums! Werkzeuge, wie „Parklets“, „Stadtterassen“ oder „Hochbeete“ im Antragsverfahren vereinfachen und als dauerhafte Einrichtungen realisierbar machen!

Maßnahmen für eine "grünere" Stadt

Folgende Punkte sollten unbedingt in die Planung einfließen:

- nicht nur eine autoarme Altstadt, sondern eine autoarme Stadt im Ganzen um die Bürger zu entlasten und Flächen von Park- und Verkehrsinfrastruktur in "grüne Flächen" umzuwidmen (siehe das Beispiel Amsterdam -> GWL Terrain <https://sdg21.eu/db/gwl-terrain-amsterdam-westerpark> und De Pijp <https://www.amsterdam.nl/projecten/franshalsbuurt/>) -> ein Fokus auf eine autoarme und grüne Innenstadt wäre sozial ungerecht, da die Bevölkerung in äußeren Stadtbezirken nur in geringerem Maße profitieren würde, als Menschen in teureren Innenstadtbezirken
- eine grüne Stadt geht nur mit inklusiver Verkehrsplanung, vor allem mit der Region -> d.h. Sbahn Ringe, Ausbau der regionalen Zugverbindungen etc. (und Konzepten zur Autoreduktion in der Innenstadt) -> wie kann das geleistet werden und wie kann man eine effektive integrierte Planung und Umsetzung garantieren, wenn gleichzeitig ein Mobilitätsplan für 2030 entwickelt werden soll? ---> das kann zu Problemen führen
- Grünraumplanung muss noch regionaler gedacht werden. Bsp Haar / Münchner Osten: hier muss ein durchgehender Grünzug von Berg am Laim bis Feldkirchen / Vaterstetten geplant werden, der dann auch so dauerhaft garantiert werden kann, selbst wenn die große Siedlungslücke zwischen Haar/Feldkirchen und Riem hoffentlich irgendwann mit bezahlbarem Wohnraum geschlossen wird (praktisch: eine gemeinsame SEM von Stadt und Umlandgemeinden) -> wie kann so etwas realisiert werden?

Grünzüge und Entsiegelung vorantreiben

Vorrangig sind bestehende Grünanlagen in vollem Umfang zu erhalten und zu pflegen, ohne sie durch "Nachverdichtung" o.ä. oder im Rahmen von Bauprojekten (U5 Pasing) zu beschneiden. Auf dieser Grundlage neue Grünzüge zu schaffen, ist sehr wichtig. Zur Realisierung von größeren Baumbeständen und Entsiegelung von Böden ist insbesondere auch auf öffentliche Parkplatzflächen zuzugreifen. Der Rückbau von Parkmöglichkeiten würde gleichzeitig mittelfristig zu einer Verringerung des Verkehrs führen.

Grünflächen optimieren

Neben den Parks und Grünanlagen könnte man noch mehr auf Straßen und Plätzen tun. Wäre der Marienplatz, Stachus, Max-Joseph-Platz, die Fußgängerzone usw nicht viel schöner, wenn es zumindest eine Randbegrünung mit kleinen, passenden Bäumen gäbe?

Orte der Entspannung auf (ehemaligen) Straßen

Isolierte Grünflächen helfen nicht wenn der Rest der Stadt weiterhin keine Sitz und Entspannungsmöglichkeit integrativ auch an Orten der Kultur, Einkaufs, etc. anbietet. Straßen wie z.B. um die LMU Universität, an der bereits viele Kulturangebote und Cafes sesshaft sind müssen reine Fußgängerzonen werden, die Straßen umgewidmet werden zu Verlängerungen genannter Einrichtungen und auch öffentliche Sitz und Interaktionsmöglichkeiten müssen geschaffen werden.

Fragmente..

..ergeben noch kein Gesamtkonzept

Freiräume als Verbindungswege vernetzen

Freiräume müssen ohne umweltschädliche Verkehrsmittel erreichbar sein und den Übergang zu Fuß / per Rad zu benachbarten Stadtteilen und/oder Freiflächen ermöglichen (Vernetzung).

SEM Nord und Nordost

Sowohl die SEM Nordost (östlich der S-Bahn Engelschalking, Daglfing) wie auch die SEM Nord (Feldmoching), diese noch nicht entschiedene SEM ganz besonders, sehe ich kritisch!

Einerseits schützt die SEM die Allgemeinheit/die Kommune vor astronomischen Spekulationspreisen, wenn das Gebiet Bauland wird, andererseits gehen großflächige Natur- und landwirtschaftlich genutzte Räume verloren.

Urwüchsige Landschaften mit kleinen Bächen, Wanderwegen, dem Kern ehemaliger Dörfer mit Kirche und Kirchhof verschwinden im Fall SEM Nordost in einem Baugebiet für 30.000 Menschen.

Natürlich lässt man die denkmalgeschützte Kirche St. Baptist aus dem 13. Jhdt. mit den ehemaligen Bauernhäusern stehen, aber das kleine Ensemble verschwindet in der Rundumbebauung.)

Auch etliche Landwirte, teils seit mehreren Generationen, wollen weiterhin der Landwirtschaft nachgehen.

Das ist im Sinne der regionalen Nahversorgung sinnvoll, aber inmitten städtischer Bebauung schwer denkbar.

Sogenannte Ausgleichsflächen sind evtl. nicht mit den Original-Flächen vergleichbar (andere Böden, zu weit weg).

Schließlich verschwinden Frischluftschneisen und Lebensräume für Flora und Fauna.

Bereits jetzt ist z. B. der Feldmochinger See im Sommer stark frequentiert, aber immer noch eine Natur-Oase!

Man stelle sich dort eine Bebauung für 20-30.000 Einwohner vor, mit Zufahrtstraßen, Einkaufszentren, Tiefgaragen etc.

Das wäre das Aus für diesen Naturraum!

Die Lösung wäre ein Bebauungsverbot, was evtl. faktisch einen Zuzugs-Stopp für München bedeutet.

Aber wollen wir zu einer Megalopolis anwachsen, Wolkenkratzer an anderer Stelle sind ja schon angedacht?

Baugenehmigung im Landschaftsschutzgebiet für Luxuswohnungen?

Wie kann es sein, dass die Fauststr. 90, Waldtrudering mit 100 Wohnungen genehmigt wird, im Landschaftsschutzgebiet, zugleich Bannwald und Wasserschutzgebiet? Die Verkehrslage jetzt schon problematisch! Warum kann dieser Präzedenzfall für München nicht durch verantwortungsbewusste Politiker verhindert werden?

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

vielen Dank für Ihren Beitrag. Die Stadt uns diese Antwort zu Ihrer Frage geschickt:

Die Fläche an der Fauststraße 90 kommt aus verschiedenen Gründen besonders für eine Wohnnutzung in Frage. Insbesondere ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Jahre 2014 durch den Stadtrat beauftragt worden zu prüfen, ob und wie das brachliegende Grundstück für eine Wohnnutzung

herangezogen werden könnte. Durch die Untere Naturschutzbehörde wurde die Umsetzbarkeit unter engen Rahmenbedingungen bestätigt.

Mit der vorgesehenen Planung behält das Grundstück weiterhin seinen Status als Teil des Landschaftsschutzgebietes und entspricht auch fortan dessen Charakteristik.

Die Fläche verbleibt als Teil des Landschaftsschutzgebietes und kann unter strenger Beachtung der Vorgaben der Unteren Naturschutzbehörde für den Landschaftsschutz als Wohnbaufläche entwickelt werden.

Ebenso sind die Belange des Wasserschutzes sowie des Bannwaldes berücksichtigt, sodass es hierbei zu keinen Beeinträchtigungen durch das Planungsvorhaben kommt.

Eine Verkehrsuntersuchung von Oktober 2017 zum Bauvorhaben in der Fauststraße 90 wurde zuletzt im November 2021 aktualisiert. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass das Bauvorhaben in der Fauststraße 90 keine deutlichen Neuverkehrsmengen erzeugen wird, sodass dadurch keine zusätzlichen gravierenden Störungen bzw. Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf im betrachteten Straßennetz zu erwarten sind.

*Herzliche Grüße
das Moderationsteam*



Hitzeinsel

Klingt ja alles ganz nett - aber ist nicht glaubwürdig. Wenn man verfolgt, was in München passiert, sieht man, daß das Planungsreferat andere Ziele verfolgt: München soll schnellstmöglich und effizient zur HITZEINSEL umgestaltet werden ! Stichworte dazu: Egggarten, Nachverdichtung, Innenhöfe in Schwabing zubetonieren, Plätze wie Curt-Mezger-Platz, ...

Einheimischenmodell

München ist bereits jetzt zu voll, mit > 5000 Menschen/qkm.

Daher fordere ich ein Einheimischenmodell für München.

Giesinger Grünsptz erhalten

Der Giesinger Grünsptz ist ein gutes Beispiel für Interessenkonflikte um urbane Flächen-nutzung. Seit ein paar Jahren ist das ein Ort mit sozialer Funktion - eben nicht perfekt durchgestylt oder optimal kaputtrenoviert - es ist gerade dieser improvisierte Charme, der den Giesinger Grünsptz ausmacht. Der Giesinger Grünsptz gehört dringend erhalten und im Sinn einer grünen Freifläche, eines Stadtgartens zum Aufenthalt und zur Begeg-nung weiter entwickelt - und nicht kommerzialisiert und zugebaut.

Große Bäume brauchen 100% Schutz

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Sorge sehe ich, wie immer noch alte Bäume gefällt werden. Man rechnet derzeit, dass ein Baum ab einem Alter von 40 Jahren eine klimarelevante Leistung bringt. "Ersatz-pflanzungen" mit jungen Bäumen können das Fällen von großen Bäumen nicht ersetzen. Daher wünsche ich mir von STEP ein sehr klares Bekenntnis zum Schutz dieser großen Bäume. Wir brauchen Sie in Zukunft mehr denn je.

Verbindung von Buga 2005 und LGA Kirchheim 2024

Grünflächen gemeinsam mit der Region zu denken finde ich sehr gut uns notwendig. Schön fänd ich dabei eine Vernetzung der Flächen für Flora, Fauna und Mensch vom Rie-mer Park zur kommenden Landesgartenschau in Kirchheim 2024

Bäume nachhaltig pflanzen

Derzeit ist zu beobachten, dass Bäume an Stellen gepflanzt werden, an denen sie keine Chancen haben wirklich groß zu werden. Wir sollten hier auf nachhaltige Pflanzungen in gutem Substrat mehr Wert legen. Kürzlich hat die Abteilung Gartenbau im Baureferat dazu aufgerufen Baumstandorte zu nennen. Es wird wohl Jahre dauern, bis alle genann-ten Baumstandorte überprüft worden sind und die Bäume dann auch gepflanzt wurden. Gibt es hierzu eine Kommunikation zwischen Stadtentwicklung und Gartenbau?

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

zu Ihrem Beitrag haben wir von der Stadt folgende Rückmeldung erhalten:

Die Schaffung neuer Baumstandorte im Stadtgebiet mit nachhaltigen Entwicklungsperspektiven ist ge-meinsames Anliegen aller beteiligten Fachreferate der Landeshauptstadt München.

Herzliche Grüße

vom Moderationsteam

Dachflächen zu "Obenparks" verbinden!

Was der Natur unten an Fläche weggenommen wird sollte oben drauf! In einer Veranstaltung habe ich kürzlich gelernt, dass ein Bodensubstrat von 60 cm Minimum für einen guten Dachgarten notwendig ist. Darauf muss dann künftig auch die Statik angepasst sein. Für die Stadtentwicklung finde ich Projekte wie den "City Roofwalks" in Hannover sehr attraktiv, da kann sowohl in den Innenstadt als auch am Stadtrand realisiert werden:

<https://www.hannover.de/Service/Presse-Medien/Landeshauptstadt-Hannover/...>

Alle Punkte

Baumrecht vor Baurecht. Bestehenden Baumbestand erhalten und einbeziehen in Ausweitung von Grün.

Baubestand renovieren statt Neubau. Investoren nicht die Oberhand geben.

Realität

Die Realität sieht anders aus.

Ihre Umschreibungen sind wie aus einem guten Schüleraufsatz - klingt alles ziemlich gut -

Die Realität sieht ganz anders aus.

Die wenigen Grünflächen, die München noch hat sind durch die stetig anwachsende Stadtbevölkerung in der Begehrlichkeit so hoch, dass sie niedergerannt, niedergetrampelt oder vermüllt werden - "da wächst kein Gras mehr".

Wo können Sie den Grünflächen regenerieren, wenn jeder grüne Zipfel bebaut wird? = es ist eine totale Widersprüchlichkeit

Sie können nicht Grünflächen schaffen und gleichzeitig Wohnraum schaffen.

Lösung: weniger Zuzug, weniger Bautätigkeit -

Und noch etwas:

Können Sie mir erklären warum immer mehr Grün verschwindet - es sind Großbäume - es gibt eine ununterbrochenen Tätigkeit der Baumfällarbeiten der von der Stadt Mch beauftragten Firmen! - auf öffentlichem Grund, in Grünanlagen, auf Begleitgrün und auf privaten Grundstücken! Für einen Großbaum gibt es keine Ersatzpflanzung, weil es schlicht nicht möglich ist, diesen Großbaum zu ersetzen. Die sogenannten "Ersatzpflanzungen" von dünnen Bäumchen werden durch den Klimawandel nie mehr die Größe des weggehakten Baumes erreichen....

Und es gibt immer, aber wirklich immer eine Begründung einen Baum zu fällen!

Warum gibt es für die Münchner Bäume kein Kataster?

Stoppen Sie den Verlust der Großbäume, damit wäre schon viel erreicht!!!

...dann können schöne Worte folgen.

Mfg A. Luible

Moderationskommentar

Antwort der Stadt München

Hallo A. Luible,

die Stadt Ihre Frage beantwortet:

Bäume sind rechtlich gesehen Sachen und gehören dem jeweiligen Grundeigentümer. Die Baumschutzverordnung hat lediglich für Bäume über 80 cm Stammumfang eine behördliche Prüfung von

Fällgründen vorgesehen und gestattet dann erst eine Fällung (oder auch nicht). Baumbestände auf öffentlichen und privaten Flächen müssen regelmäßig gepflegt und "erzogen" werden, da die Verkehrssicherungspflicht (kein Baum darf einfach so umfallen) die Eigentümer dazu verpflichtet. Bäume wachsen und benötigen im Alter mehr Raum, daher werden eng gepflanzte Bestände nach und nach ausgedünnt. Daher ist in der laublosen Jahreszeit regelhaft mit sichtbaren Pflege- und Fällarbeiten zu rechnen. Als Fällgründe für Baumschutzbäume werden nachgewiesene erhebliche Bauschäden, reale Umsturzgefahr oder die zwingende Verwirklichung des zulässigen Baurechts anerkannt. Ob vorgebrachte Fällgründe wirklich tragen, wird bei jedem Fällantrag für jeden Baum und für jedes Bauvorhaben sorgfältig geprüft.

Bäume auf städtischem Grund oder auf Grund des Freistaats Bayern werden regelmäßig zweimal im Jahr überprüft und gepflegt. Es existieren hier beim zuständigen Baureferat und der Bayerischen Seen- und Schlösserverwaltung bereits digitale Kataster.

Ein Kataster für Bäume auf privatem Grund setzt flächendeckende Vor-Ort-Erhebungen voraus, jeder Garten muss begangen werden. Digitale Erhebungen über Luftbildbefliegungen sind hier ungenau. Diese bilden lediglich "Blattwolken" ab, ohne eine Zuordnung, um wie viele Bäume es sich konkret handelt und auf welcher Seite der Grundstücksgrenze sie genau stocken. Zudem müsste das Kataster nach jedem Fällantrag oder einer Ersatzpflanzung lagegenau nachgeführt werden (Fäll-Baum ausbuchen, Ersatzbaum einbuchen) und auch nach wenigen Jahren durch das Wachstum des Baumbestandes neu erhoben werden. Aufwand und Nutzen eines Baumkatasters stehen somit für München in keinem guten Verhältnis.

In der Tat kann eine junge Ersatzpflanzung die Wirkung eines Altbaumes erst nach vielen Jahrzehnten übernehmen. Für mehr Baumpflanzungen fehlt es schlicht an Flächen für neue Baumstandorte. Bestimmte Möglichkeiten, zum Beispiel die Verschmälerung von Straßen oder einen kleinen Teil der PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum aufzugeben und für Baumstandorte zu entwickeln, werden gerade in der Stadtgesellschaft diskutiert.

Herzliche Grüße
vom Moderationsteam



Autofreie Räume schaffen!

Außerhalb der Innenstadt ist es in München kaum möglich, autofreie Straßen zu finden, regelmäßig sind in meiner Nachbarschaft alle Fußwege zur Hälfte von immer größeren Maschinen zugestellt. Und dafür bezahlen die Besitzer viel weniger als in anderen Städten. Das muss sich ändern und zwar in der ganzen Stadt!!

SEM-Nordost Arreal der Olympia-Reitsportanlage

Sehr geehrte Damen und Herren,
ich bin sehr beunruhigt über den Einbezug der Olympia-Reitanlage in die aktuellen Planungen zur SEM-Nordost.
Nicht weil ich eine besondere Freundin des Leistungsreitports wäre, sondern wegen der wertvollen ökologischen Flächen, des prächtigen Baumbestandes und dem besonderen Wert des renaturierten Hüllgrabens. Sie alle würden unter einer Verkehrserschließung durch eine Brücke über den Hüllgraben sowie einer Bebauung des Areals beträchtlich leiden.

Ich bitte Sie um den Schutz dieser Naturfläche.

Freundliche Grüße,

Ruth Pouvreau

Kreative Ideen für Feuerwehzufahrt

In unserem Neubaugebiet München Hadern Ludlstrasse wurde mit viel Grün geplant. Die Realität zeigt dann leider deutlich mehr zubetonierte Flächen wegen notwendigen Feuerwehzufahrten. Grasbausteine sind wohl nicht ausreichend. Die Idee war gut aber es braucht wohl noch kreative Ideen für grüne Feuerwehzufahrten.

Radfahrwege

Als Radfahlerin freue ich mich über die geplante Vernetzung der Grünflächen.

Grünes Dach auf Autobahn und anderen Strassen

Wenn es sich finanzieren lässt wäre ein grünes Dach über Stadtautobahnen und Straßen toll!

Kommentar des BUND Naturschutz zum Handlungsfeld Freiraum

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz möchte folgende Kritikpunkte zum Handlungsfeld Freiraum anbringen:

Laut den Zielsetzungen für das Handlungsfeld Freiraum sollen die klimatisch und ökologisch höchst bedeutsamen, weil unbebauten Flächen im Grüngürtel gesichert werden. Entsprechend sind die Flächen im STEP mit der Signatur „Sichern und Entwickeln des Grüngürtels“ überlagert. Allerdings werden gleichzeitig große Teile dieser zu sichernden Flächen im Nordwesten, Norden (SEM-Nord) und Nordosten (SEM-Nordost) mit der Signatur „Differenziertes, multifunktionales Grün für Landschafts-, Siedlungs- und Freiraumentwicklung am Stadtrand“ überlagert. Was die Signatur für unbebaute naturnahe Flächen bedeuten kann, wird anhand der bereits fortgeschrittenen Planungen im Nordosten (SEM-Nordost) deutlich. Mittlerweile soll dort eine Siedlung für 30 000 Einwohner*innen geplant werden. Somit muss davon ausgegangen werden, dass bei dieser Signatur eine Bebauung im Vordergrund steht. Eine Bebauung würde allerdings das dringend notwendige Ziel der Sicherung der derzeit noch unbebauten Flächen als klimatische Ausgleichsflächen konterkarieren. Denn nach einer Bebauung können die im Moment noch wertvollen Gebiete der Kaltluftentstehung diese Funktion nicht mehr erfüllen. Gleiches gilt für die naturschutzfachlichen Funktionen der Gebiete. In der Freiraumkarte werden ökologisch bedeutsame Flächen mit der Signatur „Flächen mit besonderen naturschutzfachlichen bzw. landschaftsplanerischen Entwicklungszielen“ gekennzeichnet. Auch sie werden im Nordwesten, Norden und Nordosten durch geplante Siedlungsentwicklungen überlagert. Dies suggeriert, dass eine parallele Entwicklung der Ziele Naturschutz und Siedlungsentwicklung ohne Konflikte möglich wäre. Allerdings stellen die einzelnen in München vorkommenden Tierarten unterschiedliche Ansprüche an ihre Lebensräume. Manche Arten finden dabei, im Gegensatz zu anderen, keinen Lebensraum in urbanen Grünanlagen oder Dachgärten, sondern benötigen große und zusammenhängende unbebaute Flächen. Zum Beispiel wird mit der Signatur Siedlungsentwicklung im Norden einer der letzten Bruträume des Kiebitzes überplant. Eine Bebauung im Bereich der Brutgebiete würde den Brutraum für den Kiebitz zerstören. Im Nordwesten ist der geschützte Landschaftsbestandteil Langwieder Heide von dieser Form der Doppentwicklung betroffen (Siedlungsentwicklung und naturschutzfachliche Entwicklung). Der erhöhte Nutzungsdruck, in Folge weiterer Bebauung in diesem Bereich, würde das Gebiet allerdings nachhaltig schädigen.

Somit kann der STEP sein Ziel, nämlich die Sicherung der ökologischen und klimatischen Leistungen des Grüngürtels, nicht erfüllen. Die Überlagerung von sich in ihrer Zielsetzung widersprechenden Signaturen (Siedlungsentwicklung versus Sichern klimatischer Ausgleichsflächen und Flächen für den Naturschutz) zeigt vielmehr, dass klimatisch und naturschutzfachlich bedeutsame Flächen immer wieder für eine Bebauung zur Diskussion stehen. Sie werden also nicht gesichert. Dies führt zu einer qualitativen Entwertung dieser Flächen im STEP. Des Weiteren können dadurch aus der Freiraumkarte keine eindeutigen Zusagen für den Naturschutz abgeleitet werden. Damit fehlen im STEP konkrete Aussagen zum Flächenerhalt (z.B. durch geplante Unterschutzstellungen) und zur beschlossenen Biodiversitätsstrategie. Hier muss auf jeden Fall nachgebessert werden. Ein erster wichtiger Schritt wäre, dem Natur- und Flächenschutz ein eigenes Handlungsfeld zu geben.

Wir hoffen, dass sich mit unseren Vorschlägen ernsthaft auseinandergesetzt wird. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
BUND Naturschutz

STEP
2040

Natur

Es wurden Fraunhoferstr. Und Blumenstraße umgebaut. Optisch sind es Rennmeilen geworden. Als Anwohner wird man nicht gesehen, es geht nur um den Verkehr. Der Radweg ist wichtig und richtig. Jedoch wurde alles versiegelt. KEIN !!! Grün wurde integriert. Dabei gibt es eine Task-force zur Schwammstadt... versteh ich nicht. Wo sind da nachhaltig Konzepte, warum wurde die Corneliusstr nicht Fahrradstraße.

Die Altstadt von München ist hässlich! Keine Aufenthaltsqualität. Kein Grün, nichts. Autos raus bis auf Lieferanten, Anwohner und Taxen. Funktioniert überall in Europa in München wiederum nicht.

Eine Parkreihe, die dem Süden zugewandte begrünen und Flächen für Cafés schaffen die andere Straßenseite für Parkraum. /Anwohner schaffen. Das Rathaus liebt nicht München, es verwaltete nur München.

Für die gesamte Altstadt muss dringend ein Raumkonzept erstellt werden. Grünflächen und Lebensfreude. Alle Straßen sind lediglich Durchgangsschneisen zur Fußgängerzone. Hier wurde jahrelang geschlafen.

Als geborener Münchener finde ich es sehr traurig zu sehen, wie die Stadt verkommt. Emotionen und Empathie fehlen bei Umsetzung – Frei nach O.M.Graf „Mehr Sexualität und Hingabe die Herrschaften“

Ein Tipp wie es gehen kann – Grüne Axen, Fahrradwege gut integriert und Offis für nen Euro bis ins letzte Bergdorf:

<https://www.nice.fr/fr/actualites/la-nature-au-coeur-de-nice/mairie?type...>

Super konstruktive Idee

Es braucht dringend Orte der Begegnung. Unkommerziell und attraktiv für abwechselnd Senior*innen mit Ruhebedürfnis, Jugendliche die Platz brauchen um mit Gleichaltrigen abzuhängen. Gärtner*innen die kostenlos, ehrenamtlich und zum Gewinn für Alle das Viertel verschönern und begründen würden. Wenn wir diesen nur Flächen zur Verfügung stellen würden.

Palettensofas und Hochbeete statt Parkplätze.

Grüne Infrastruktur in den Quartieren ausbauen - Straßenräume

Die Straßenräume sollten nicht nur im Stadtzentrum als Freiraum genutzt werden - Auch in dezentralen Zentren müssen mehr Freiräume durch intelligente Straßenraumbeschränkungen geschaffen werden. Da reichen einzelne Stadtbäume nicht. Besonders werden durch den Modalsplitt zu mehr Fuß/Rad-Verkehr sowie ÖPNV mehr Platz auf den Straßen entstehen, der sinnvoll für mehr Lebensqualität genutzt werden kann.

Im Plan fehlt die im anderen Mobilitätsplan eingezeichnete A99

Das heißt das Naturschutzgebiet ist dann damit ein schlechter Scherz?

Hier fehlt mir Ehrlichkeit.

Oder ist das gewollt, dass der Grüngürtel im Norden Feldmoching/ Hasenberg/ Panzerwiese wegfällt? Und warum ist das irgendwie eine Verbesserung??

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

haben Sie vielen Dank für Ihren Beitrag. Hier folgender Hinweis der Stadt:

Der Ausbau der A99 ist ein Projekt des Bundes und wurde im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Das Projekt wurde nachrichtlich in die Karten des Entwurfs zum Stadtentwicklungsplan 2040 aufgenommen.

*Freundliche Grüße
vom Moderationsteam*

STEP
2040

Grüngürtel Münchner Norden

Besonders wichtig ist der Grüngürtel im Münchner Norden entlang der A99 - der auf der Karte wohl vergessen wurde - Besonders das Hartelholz, Fraunholz und Korbinianholz mit der Panzerwiese sind wichtige Elemente der Biotopvernetzung, Lärmschutz, Klima-austausch und Erholungswert des sehr wenig bewaldeten Münchner Nordens. Hier ist auch das bayernweit bedeutende Naturwaldresavat Fasanerie. Diese Wälder müssen langfristig erhalten werden und nicht durch den Autobahnausbau A99 oder einer Autobahnabfahrt zur Schleißheimer Straße weiter verinselt werden. In den 70ern war dieses Waldgebiet noch als eines der größten geschlossenen Wälder im Münchner Norden - bis die Autobahn kam. Dieses Waldgebiet muss dringend weiterentwickelt werden.

Grüngürtel Würmtal - Kiesabbau

Hier fehlt der Grüngürtel Waldfriedhof - Fürstenrieder Wald - Forst Kasten. Auch als Kaltluftschneise ist dieser Grünzug für das Stadtklima sehr bedeutend (s. Stadtklimaanalyse). Wichtig ist das dieser Grünzug erhalten bleibt. Die Stadt hat auch im Forst Kasten (obwohl nicht Stadtgebiet) hier starken Einfluss da Forst Kasten als Stiftungswald von der LHM verwaltet wird. Diese Kaltluftschneise wird durch den Kiesabbau im Forst Kasten - den die LHM ausgeschrieben hat - bedroht. Schon aus diesem Grund muss dieser Grünzug auch dokumentiert erhalten bleiben und nicht einfach unter den Tisch fallen. Oder ist geplant diese Kaltluftschneise - sprich den Grünzug aufzulösen. Aus Klimaschutzgründen muss das Kiesabbauprojekt im Forst Kasten (aber auch im benachbarten Lochhammer Schlag gestoppt werden und der Grünzug verbessert werden. Siehe auch [www.http://rettet-den-wuermtaler-wald.de/](http://rettet-den-wuermtaler-wald.de/)

Stadtgebiet zu 90% Überbaut und von Naturschutz keine Rede

Naturschutz und Artenvielfalt kommt im Text nicht vor. Die geplanten Grünflächen machen keine 10% im Stadtgebiet aus. In den übrigen Wohngebieten, die heute noch recht grün sind, werden die Bäume und Gartenflächen immer weniger, bei Besitzerwechsel wird weggerissen und immer größer neu gebaut, die Versiegelung nimmt zu, oft drastisch. Ich vermisse jeden Ansatz, diese Entwicklung zu stoppen. Mit einem weiter boomenden München haben wir da fast keine Chance und wenn man Bremsen eingebaut werden sollen, etwa ein Bebauungsplan, geschieht dies mit lächerlichen Ressourcen im Schneckentempo.

Naturschutz oberste Prio - Keine weitere Flächenversiegelung!

Die zentrale Frage ist doch nicht, wie wir Freiräume schaffen können, sondern vielmehr wie wir Grünflächen & Natur erhalten und statt weiterer Flächenversiegelung Gebäudebestand sowie bereits versiegelte Flächen intelligent nutzen können!
Z.B. werden aufgrund der Digitalisierung und der seit Corona neu etablierten Home Office Situation langfristig deutlich weniger Gewerbeflächen gebraucht. Die Parkstadt Schwabing ist beispielsweise seit fast 2 Jahren eine Geisterstadt. Wenn man diese Flächen u.a. sinnvoller nutzen würde, könnte sehr viel neuer Wohnraum entstehen, ohne dass wertvolle Natur dabei unwiderbringlich zerstört wird, weitere Bäume weichen sowie dass Bauern ihr Land verkaufen müssen und damit ihre Existenzgrundlage verlieren.

Naturschutz oberste Prio - Keine weitere Flächenversiegelung!

Die zentrale Frage ist doch nicht, wie wir Freiräume schaffen können, sondern vielmehr wie wir Grünflächen & Natur erhalten und statt weiterer Flächenversiegelung Gebäudebestand sowie bereits versiegelte Flächen intelligent nutzen können!

Z.B. werden aufgrund der Digitalisierung und der seit Corona neu etablierten Home Office Situation langfristig deutlich weniger Gewerbeflächen gebraucht. Die Parkstadt Schwabing ist beispielsweise seit fast 2 Jahren eine Geisterstadt. Wenn man diese Flächen u.a. sinnvoller nutzen würde, könnte sehr viel neuer Wohnraum entstehen, ohne dass wertvolle Natur dabei unwiderbringlich zerstört wird, weitere Bäume weichen sowie dass Bauern ihr Land verkaufen müssen und damit ihre Existenzgrundlage verlieren.

Freiräume ohne Konkurrenz

Damit Kinder (viel Bewegung, Spiel und natürlich "Lärm") und ältere Personen (eher Ruheplätze, Bänke usw.) ihren Platz und ihre Bedürfnisse in den Quartieren finden können, sollte es neben "Mischflächen" auch für die verschiedenen Bedürfnisse der Bewohner Platz geben. Es hilft nichts und spaltet die Bewohner, wenn den alten Menschen immer gesagt wird: "Kinder und Jugendliche brauchen Platz und müssen sich verwirklichen", und Kinder und Jugendlichen geschimpft werden wenn sie zu laut sind.

Daher mein Vorschlag; Besonders im näheren Bereich der Bewohner Plätze für alte Menschen schaffen, da diese erfahrungsgemäß nicht mehr so gut zu Fuß sind, und großzügige Spiel und Bolzplätze fußläufig, aber etwas entfernter vom Wohnraum für Kinder und Jugendliche zu schaffen.

Straßenraum lebendig gestalten

Parkplätze reduzieren und den gewonnen Platz den Bürger:innen zurückgeben. Auf diesen Flächen (Stadt)Bäume pflanzen (so kann auch der Klimaanpassung gedient werden) und Aufenthaltsraum schaffen (Sitzmöglichkeiten, Parkletts, Urban Gardening).

Bitte auch Untersuchungen anstellen, welche Straßen verkehrsberuhigt gestaltet werden können, somit weniger Autos mehr Platz für Menschen - und weniger CO2 Emissionen.

Kommentar des LBV zum Themenfeld Freiräume

Sehr geehrte Damen und Herren,
folgende Kritikpunkte und Anregungen möchte der Landesbund für Vogelschutz e.V. zum Handlungsfeld Freiräume beitragen:

Um den Schutz und die Sicherung des Grüngürtels und der Frischluftbahnen, die als Zielsetzung für das Themenfeld Freiraum definiert sind, dauerhaft sicherzustellen, ist es nötig, eine eindeutige Flächensignatur zu vergeben, die den ökologischen Vorrang dieser Flächen vor anderen Funktionen festschreibt. Siehe dazu auch der Kommentar des BUND Naturschutz. In noch größerem Maße trifft dies auf ökologisch bedeutsame Flächen mit der Signatur „Flächen mit besonderen naturschutzfachlichen bzw. landschaftsplanerischen Entwicklungszielen“ zu, bei denen bei einer gleichwertigen Überlagerung mit z.B. Erholungsfunktionen von irreversiblen Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen und des naturschutzfachlichen Werts, beispielsweise für den Erhalt der Artenvielfalt, ausgegangen werden muss. Eine parallele Entwicklung der Ziele Naturschutz und Siedlungsentwicklung sind in vielen Fällen leider nicht ohne Konflikte möglich, so dass es unvermeidlich ist, für manche Flächen eine klare Positionierung zu diesem oder jenem Ziel zu treffen. Der LBV positioniert sich bei naturschutzfachlich hochwertigen Flächen, die Lebensraum für seltene und sensible Arten sind, eindeutig für den Schutz dieser Werte. Auch hierzu finden Sie weitere Ausführungen im Kommentar des BUND Naturschutz. Wir fordern Sie daher eindringlich dazu auf, eine klare Definition der Flächen, die für den Schutz der Natur von Bebauung und anderen Beeinträchtigungen freigehalten werden sollen, vorzunehmen und diese Priorisierung dauerhaft festzuschreiben. Ein eigenes Handlungsfeld „Natur- und Flächenschutz“, wie vom BUND Naturschutz vorgeschlagen, kann dazu ein erster Schritt sein.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

LBV München

Infrastruktur für eine Metropole

Die Infrastruktur muss einer Millionenstadt gerecht werden. Vorschläge hierzu:

- Untertunnelung des gesamten mittleren Rings mit min. 3 Fahrspuren. Auf der Oberfläche Schaffung einer Express Tram/ Stadtbahn im Ringbetrieb.
- Bau von Hochwegen auf allen wichtigen Routen der Stadt exklusiv für Fahrräder. Überdachung mit/ ohne Photovoltaik zum Witterungsschutz empfehlenswert.
- Ringschluss der A99 vollziehen
- Smarte Fahrspuren schaffen, bspw. In dem Auto-Spuren in einem definierten Zeitraum (7-9 Uhr und 16-18 Uhr) in den Sommermonaten zu Radwegen werden. Evtl. Als Grüne Spur markierbar.
- Förderung von Carpooling, bspw. Durch Integration in einer Mobilitäts-App.

"7000 Eichen. Stadtverwaltung..

„statt Stadtverwaltung“ – so nannte Joseph Beuys im Jahr 1982 sein Projekt der Sozialen Plastik auf der documenta 7 in Kassel – nachhaltige Kunst im öffentlichen Raum mit politisch-ökologischer Aussage.

Kommentare BUND Naturschutz & LBV bitte ernst nehmen!

Sehr geehrte Damen und Herren,
bitte nehmen Sie die Kommentare und Kritikpunkte von dem BUND Naturschutz und LBV München hinsichtlich des Natur- und Flächenschutzes, insbesondere zum Schutz seltener und sensibler Arten, sehr ernst!

Die Natur ist unser höchstes Gut. Die Menschen haben schon viel zu viel zerstört. Wir zerstören unseren eigenen Lebensraum. Langfristig. Auf Wachstum zu setzen (um welchen Preis?) und weitere Flächen zu versiegeln ist nicht zukunftsorientiert. Wir sollten versuchen Alternativen zu finden und zu erhalten sowie zu retten was noch zu retten ist.

Mit freundlichen Grüßen,
ein Münchner Kindl

Mehr Freiräume für Fußgänger

Mehr Freiräume für Fußgänger und mehr Kontrollen/Einschränkungen für die rücksichtslosen Radfahrer schaffen, zb bei gefährlichen Fahrten auf Fußwegen oder in die falsche Richtung. Dieses rücksichtslose Verhalten kann im Zweifel Menschenleben kosten. Die Nachverdichtung und den Bau von gesichtslosen Neubauten stoppen, sondern interessante Bauten mit Stil schaffen. München verliert sein Miteinander und die Individualität.

Der Nahverkehr muss ausgebaut werden und Autofahrer/Pendler von außerhalb sollten durch verschiedene Maßnahmen draußen gehalten werden, zb durch eine Citymaut für alle ohne M-Kennzeichen.

Verkehrsflächen zurückbauen: Beispiel Sendlinger Wald

Überbreite Verkehrsflächen werden zurückgebaut und wieder als Grünfläche genutzt. Beispielsweise kann die stadteinwärtige Autobahneinfahrt am Sendlinger Wald zurückgebaut werden, und die Fläche dem Sendlinger Wald zugeschlagen werden. Dies ermöglicht eine relativ große Erweiterung, da hier derzeit auch Flächen vom Wald abgeschnitten sind. Ähnliche Situationen gibt es an vielen weiteren Stellen im Stadtgebiet.

Superblock

Was mir im Entwurf noch nicht ganz klar wird, wie Straßen als Freiräumen genutzt werden sollen.

Ist hier angedacht verkehrsberuhigte Bereiche zu schaffen in denen mehr grün vorkommt oder doch ein radikaleres Konzept wie die superblocks in Barcelona? Konzepte in die Superblock Richtung würde ich bevorzugen, da damit nachhaltig neuer grüner Lebensraum geschaffen wird der Menschen zusammenbringt.

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

vielen für Ihren Beitrag, zu dem wir von der Stadt folgende Rückmeldung erhalten haben:

Die Straßenräume in München, insbesondere in der dichten Innenstadt, bieten ein hohes räumliches Potenzial für die Aufwertung der Freiraumqualität.

Diese Potenziale ergeben sich beispielsweise im Zuge der autoreduzierten Altstadt durch den Entfall von

Stellplätzen im öffentlichen Raum. Vorrangig in den kleineren Straßen können somit durch Begrünung dauerhaft attraktivere Aufenthaltsbereiche ohne Konsumzwang entstehen. Weitere räumliche Potenziale auch für eine dauerhafte Umgestaltung des öffentlichen Raumes sind im demnächst erscheinenden Freiraumquartierskonzept für die Innenstadt dargelegt.

Die Nutzung möglichst vieler Entsiegelungs- und Bepflanzungsmöglichkeiten leistet auch einen wichtigen Beitrag zur Abkühlung der Stadt in Zeiten des Klimawandels.

Konzepte wie „Superblocks“ aus Barcelona sind auch in München ein Thema. Aufgrund der unterschiedlichen stadträumlichen Struktur sind sie aber nicht 1:1 auf München übertragbar. Ansätze in den Quartieren werden künftig aber auch in München geprüft werden, wie die Idee, die hinter den Superblocks steht, auch in München umgesetzt werden könnte.

*Herzliche Grüße
vom Moderationsteam*



Bewegung fördern

durch attraktive Wegenetze auf denen unterschiedliche Nutzer (Fahrrad, Inlineskater, Kinderwägen, E-Roller, Lastenfahrräder) nicht in Konflikt geraten. Freiflächen für (Ball)spiele.

Strassen als Freiraum nutzen: Grosshadern, Heiglhofstrasse

Fussgängerzone fehlt, zumindest der untere Teil der Heiglhofstrasse sollte als Fussgängerzone umgestaltet werden. Die Strasse ist regelmässig überfüllt (obwohl Ausweichmöglichkeiten vorhanden, Sauerbruchstrasse) und eine Fussgängerzone in der Ortsmitte mit all den angrenzenden Geschäften, Eisdielen und Restaurants würde das Viertel deutlich aufwerten.

Grünflächenausbau

Schon vor 40 Jahren in Science Fiction gab es begrünte Dächer und Fassaden in Städten, bis heute nichts zu sehen. Warum wird überall Golfrasen verwendet, anstatt WILD!-Blumenwiese auf Grünstreifen (mittlerer Ring, Verkehrsinseln, Fuß-/Radwegtrennung etc)? Warum müssen mit riesig breiten Gehwegen Flächen versiegelt werden, wo überhaupt keine hochfrequente Nutzung herrscht (erst kürzliche Sanierung der Säbener Str. zum Perlacher Forst)? Warum werden gerade in Neubaugebieten nur Rasenflächen, keine Büsche - verpflichtend - angelegt (Spatzensterben) und fremdartige nutzlose Ziergräser und Steingärten genehmigt?

Das Handlungsfeld Klima- und Naturschutz fehlt

Anbei finden Sie z.B. Vorschläge des LBV und BUND Naturschutz eine naturnahe Planungsvariante für den Münchner Norden und Nordosten:

<https://bn-muenchen.de/lbv-und-bund-fordern-naturnahe-planungsvariante-f...>

<https://bn-muenchen.de/wp-content/uploads/2021/08/Fazitfolie.pdf>

Hotel mit 200 Zimmern statt Wohnungsbau?

Wie kann es sein, wenn dringend Wohnraum gebraucht wird, dass in der Cosimastrasse/ Ecke Johanneskirchner Strasse ein Hilton Hotel mit 200 Zimmern gebaut wird, statt diese Fläche für Wohnungsbau zu nutzen? Wer braucht an dieser Stelle ein Hotel in diesem Ausmass? Weder die öffentlichen Anbindungen sind in unmittelbarer Nähe, noch eine attraktive Infrastruktur?! Hier frage ich mich, warum die Stadt soetwas zulässt und warum Investoren in München die Überhand haben? solange wirtschaftliche Interessen Vorrang haben, bezweifle ich, dass sinnvolle nachhaltige und zukunftsorientierte Lösungen gefunden werden... schade

Aufenthaltsqualität Mariahilfplatz verbessern

Der Mariahilfplatz ist sehr schön, wenn dort die Auer Dult ist. Auch der Markt am Mittwoch und Samstag ist nett. Aber die restliche Zeit ist der Platz eine verschenkte tote Fläche. In dieser zentralen Lage wäre es erforderlich, die Aufenthaltsqualität auf dem Platz zu steigern.

Vielleicht könnten über studentische Arbeiten Ideen über mögliche Nutzungsszenarien entwickeln.

Historische Karten zeigen, dass der Maria-Hilf-Platz früher mit ganz vielen Obstbäumen bepflanzt war. Vielleicht könnte man in dieser Tradition hier Urban Garding Projekte (mittels beweglichen Pflanztrögen) umsetzen.

Umbau von Verkehrsflächen

Die jahrzehntelange Bevorzugung des Autos muss beendet werden und die bestehenden Flächen (Straßen, Parkplätze) wo immer möglich umgewidmet werden um diese Räume den Menschen zurück zu geben.

So könnten viele Straßen in Einbahnstraßen umgewandelt werden und die dabei frei werdenden Flächen für Radwege, Blühstreifen, Gastronomie, etc. genutzt werden.

ruhender Verkehr im Öffentlichen Raum vermindern

Ruhender Verkehr muß im Öffentlichen Raum massiv verringert werden .. besonders in Innenstadt Nähe gibt es genügend Garagen die nachts leer stehen (Patentamt, Siemens, Bayern LB, etc . . .) . . . "AirBNB System" für Private Parkplätze entwickeln, damit diese auch anderen zu Gute kommen, wenn sie nicht gebraucht werden, Anwohner Parken muß erheblich verteuert werden, vor allem für große Autos (Wohnmobile)

Freitäume und alle anderen Stadtentwicklungsprojekte

Mehr Zusammenarbeit bei der Planung mit Behinderten und deren Bedürfnisse einbauen.

Geh-,Sehbehinderte werden in den einzelnen Bauplanungen meist ignoriert schon in den Vorplanungen.

Freiräume auch für die Natur!

Klar definierte statt multifunktionale Freiräume:

Ich führe Ihre Argumente noch etwas weiter: "In Ballungsräumen wie München sind Freiräume jedoch knapp und vielfältigen Ansprüchen ausgesetzt – ein sorgsamer Umgang ist nötig." > Ja unbedingt. Und nicht nur der sorgsame Umgang, sondern eine definitive Festlegung der "Freiräume für die Natur", d.h. Gebiete und Flächen, die dauerhaft NICHT! bebaut werden dürfen.

Momentan können Bäume gefällt werden, ökologisch wertvolle Flächen bebaut werden, wenn Ausgleichsflächen weiter draußen ausgewiesen werden oder ein Teil der Bäume nachgepflanzt wird. Ausgleichsflächen können nach einigen Jahrzehnten dann wieder bebaut werden, wenn für sie wiederum Ausgleichsflächen weiter draußen benannt werden, und so weiter..... Wir brauchen aber auch unbebaute Flächen in der Stadt!!! Und wir brauchen vernetzte Grünzüge und Biotope, die nicht geopfert werden für die Immobilienwirtschaft, für Gewerbe oder Straßen, auch nicht für sozialen Wohnungsbau oder nötige Infrastruktur. Wir brauchen Gebiete, die dauerhaft nur für Natur und Biodiversität da sind. Und zwar mehr als bisher dafür vorgesehen.

Münchens Freiräume müssen also nicht nur "weiterentwickelt, miteinander vernetzt und bis in die Region hinein gestärkt werden", sondern einige davon auch dauerhaft geschützt werden. Z.B. wäre der Eggarten als Rückzugsort für viele geschützte Tierarten so ein Gebiet gewesen, dass die LH München hätte schützen müssen und es auch jetzt noch könnte. Für die Zukunft braucht es da eine klarere Haltung gegenüber Investoren. Auch BMW muss, wenn es ein Teil von München sein will, Verantwortung für die ökologischen Aspekte übernehmen und seine Pläne zur Autobahnanbindung im Naturschutzgebiet zurückziehen.

Neue Quartieren und Grünanlagen

In städtebaulichen Wettbewerben und landschaftsplanerischen Entwürfen sollten die Verantwortlichen darauf achten, dass nicht nur für die Menschen, sondern auch für die Natur geplant wird, d.h. mit den natürlichen Gegebenheiten und nicht dagegen. In den Jurys müssen auch Naturschutz-Fachleute sitzen, nicht nur Bauträger und Architekten. Das Motto ist: nicht alles plattmachen, um neu zu bauen, sondern gewachsene Struktur erhalten: Unebenes Gelände, Bäume, Sträucher, besonders artenreiche Bereiche. Das macht Grünflächen erst interessant.

Parks und Gärten, Freiflächen und Grün sind wichtig für die Menschen, als Aufenthalts- und Erholungsräume oder für Sport- und Spielbereiche. Was aber ebenfalls wichtig ist und in der Stadt meist vergessen wird, sind naturbelassene Bereiche oder zumindest naturnahe Grünflächen und alte Bäume (auch Totholz), die vor allem für die Natur und die Artenvielfalt da sind und den Menschen nur eingeschränkt zur Verfügung stehen, z.B. als speziell gekennzeichnete Biotopbereiche. Denn am Ende sind wir nur ein Teil der Natur und von ihr abhängig. Viele Tierarten leben in der Stadt oder wurden wegen Pestizideinsatz und Verarmung der Landschaft in die Stadt gedrängt. Jetzt sollte man ihnen hier auch Lebensräume bieten und erhalten und nicht weiter einschränken. Das bedeutet, viele vernetzte Grünzüge und Biotopverbände bewahren bzw. schaffen, wilde Bereiche,

Heckenstrukturen, Großbäume stehen lassen, besondere Blühflächen (Magerstandorte) anlegen, öffentliches Grün - wo es geht - nur extensiv mähen.

Nach der naturverträglichen Planung heißt das, dass sich auch die Umsetzung anpassen muss: Die Abteilung Gartenbau braucht ein neues natürlicheres Konzept, die Zusammenarbeit mit den Bürger*innen vor Ort sollte gestärkt werden. Ein Teil der Grünanlagen wird weiter gepflegt, ein anderer Teil darf naturnah bleiben und wachsen - für die Biodiversität, aber auch für uns und unsere Kinder zur Erfahrung der Natur, wie sie sich ohne menschlichen Eingriff entwickelt. Und nicht zuletzt auch für unsere Gesundheit, denn der Aufenthalt in der Natur, Grün und Bäume im Sichtfeld haben nachweislich einen positiven Effekt auf die psychische Gesundheit der Menschen.

Landsberger Allee

Die Schneise der Landsberger Straße sollte den Verlust an Grünvolumen durch die Baumfällungen für die Verlängerung der U5 zumindest ausgleichen. Für jeden gefälltten Baum sollten damit 5 Bäume in und an der Landsberger Straße gepflanzt werden, um diese so zu einer Landsberger Allee umzugestalten. Selbstredend benötigt diese Schneise zukünftig, weil klimaangepasst, nurmehr deutlich weniger Asphalt und Fahrspuren und kann so dann noch eine Reihe weitere Nutzungen für die Menschen aufnehmen. Ein kleiner Bach dort wäre auch noch schön.



A1.7 „Ihnen fehlt ein Handlungsfeld?“

Vielen Dank..

..für diese interessante und gut vorbereitete Form der Bürgerbeteiligung. München hat eine lange Tradition in der kritisch-konstruktiven und demokratischen Partizipation der Bürgerschaft - was sich in den vielen Initiativen und Vereinen vor Ort zeigt. Das ist ein guter Ausgleich für die Eigen-Interessen, wie sie von durch Lobbyismus geprägten Institutionen kommen, die von der Wirtschaft unterstützt werden. Somit geht es mehr um ein sowohl-als-auch als um ein entweder-oder.

Handlungsfeld Integration

Hallo,
eine Rückmeldung zum Entwurf für die sechs Handlungsfelder und die zugehörigen Ziele. Es fehlt das Handlungsfeld "Integration" von Alten und Behinderten. Bisher ist es immer noch nicht gelungen "Schwellen" zu beseitigen. Nur ein konkretes Beispiel: Ein Bankfilialen-Zugang mit mehreren Stufen (Münchner Freiheit, HypoVereinsbank), es gibt bisher keine Handhabe Privatpersonen oder private Institutionen zu entsprechenden Maßnahmen zu veranlassen.

Mit freundlichen Grüßen,

Rainer Schoder

chrschoder@t-online.de

Handlungsfeld Integration und Barrierefreiheit

Hallo,

wie bereits im Kommentar von Herrn S. fehlt für mich auch das Handlungsfeld Integration mit dem Augenmerk auf die Barrierefreiheit. Diese nicht nur für Rollstuhlfahrer, sondern z.B. auch für Blinde, gehörlose Menschen oder auch Mütter/Väter die mit einem Kinderwagen unterwegs sind. MünchnerInnen sollen sich selbstständig in München frei bewegen können ohne durch eine fehlende Bordsteinabsenkung oder einen defekten oder auch gar nicht vorhandenen Aufzug gehindert werden und dadurch auf andere Passanten angewiesen sein müssen.

Mit freundlichen Grüßen

Direkte Bürgerbeteiligung

Die direkte Bürgerbeteiligung an STEP2020 sollte ein eigenes Handlungsfeld darstellen. Wenn von 1,5Mio Bürger 3.000 ausgewählt und davon 120 in einen Bürgerrat eingeladen werden, ist das nicht ausreichend.

Warum wird bei einem Verfahren das ausdrücklich auf "räumliche Zielaussagen" setzt, das Beteiligungsverfahren nicht über die 25 Stadtbezirke ausgerollt? Jeder BA sollte in die Pflicht genommen werden die Bürgerbeteiligung in seiner räumlichen Domäne durchzuführen. Die Instrumente und den Rahmen stellt die LHM und die BAen gehen mit den Bürgern in direkte Diskussion (sowohl zu den übergeordnet als auch direkt stadtteilbezogen zu den Handlungsfeldern) . Die Ergebnisse sind als Stellungnahmen der Stadtviertel für den Stadtrat aufzubereiten.

Wer plant die Stadt und für wen?

- LH München bei <https://www.managementcircle.de/thema/immobilienforum-muenchen.html>

- LH München bei Expo Real: <https://exhibitors.exporeal.net/onlinekatalog/2021/aussteller/aussteller...>

- LH München bei MIPIM (Cannes): <https://munich-mipim.de/index.php>

Lobbyismus In München

Die Ölindustrie weiß seit Jahrzehnten, dass Ölförderung das Weltklima schädigt. Ihre Lobbyisten wissen, die Wahrheit zu vertuschen.

Welche Rolle spielen Lobbyisten in München?

Welche Rolle spielt diese Agentur: <https://heller-partner.de/>

ModerationskommentarModerationskommentar

Hallo Gast,

danke, dass Sie sich an dem Dialog beteiligen und mit Ihren Themen einbringen.

Bei diesem Online-Dialog geht es jedoch als Thema um den Stadtentwicklungsplan 2040.

Ich möchte Sie daher bitte unsere [Dialogregel 3 "Themenbezug"](#) zu beachten.

Gerne teilen Sie uns doch mit, welches Handlungsfeld aus Ihrer Sicht noch im STEP2040 fehlt?

Mit freundlichen Grüßen

Katja für das Moderationsteam

Warum immer der Herr Büschl ?

<https://www.bueschl-gruppe.de/laufende-entwicklungen/>

ModerationskommentarModerationskommentar

Lieber Gast,

in diesem Online-Dialog geht um das Thema Stadtentwicklungsplan2040. Wie soll München in 20 Jahren aussehen?

Sie können hier Rückmeldungen zu den Handlungsfeldern des STEP2040 geben und uns mitteilen, welches Handlungsfeld in dem Entwurf aus Ihrer Sicht noch fehlt.

Um einen zielorientierten Dialog zu ermöglichen, freuen wir uns über inhaltlich passende Beiträge zum Thema.

(Siehe dazu auch unsere [Dialogregel 3](#)).

Danke

Katja für die Moderation

Büschl

Das ist wirklich eine gute Frage!

Hier begibt sich München zu Gunsten privater Profite einer Person und einer guten Beziehung zwischen OB und Büschl in eine gefährliche Abhängigkeit!

München sollte als Stadt wieder selbst aktiv werden und nicht die Stadtplanung und Entwicklung relevanter Projekte immer an Herrn Büschl auslagern!

Weitere Themenfelder

1. Stadtverwaltung / Stadtstruktur

- ich hätte mir als weiteres Themenfeld die Zukunft der Stadtverwaltung und die Verwaltungsgliederung vorgestellt, da die kommunale Verwaltung teils stark überlastet ist, in den Stadtbezirken und bei den BAs aber nur wenig Gestaltungsmacht liegt. -> Hier gibt es viele interessante Alternativen, die diskutiert werden könnten (zbsp. weniger aber "mächtigere" Stadtbezirke etc.)

2. Inklusion / Integration

- als einen zusätzlichen Punkt würde ich mir die Beachtung von Inklusion, Barrierefreiheit, Integration aller gesellschaftlicher Gruppen und die Integration der Stadtgesellschaft als Ganzes (Orte für das Zusammenkommen ohne Konsumzwang und für einen stadtgesellschaftlichen Austausch etc.) gewünscht

3. Soziale und kulturelle Infrastruktur und Jugend

- NICHTKOMMERZIELLE Räumlichkeiten für soziale, kulturelle Aktivitäten und Räumlichkeiten (am besten selbstverwaltet) für Jugendliche sind in München leider absolute Mangelware und eine große Limitierung an Lebensqualität. -> Darauf sollte ein Stadtentwicklungsplan für die nächsten 20 Jahre dringend einen größeren Fokus legen.



Hundehaltung: Ob Groß oder Klein, müssen es immer mehr sein!

In welche Richtung soll sich die ausufernde Hundehaltung weiterhin entwickeln, ohne dadurch die Rechte der Nicht-Hundehalter immer mehr zu beschneiden. Trotz beengten Wohnverhältnissen und in Wohnsiedlungen wohnend, hält dies den Münchner immer weniger davon ab, bei einer nur jährlichen Hundesteuer von 100 Euro sich einen oder mehrere bellende Vierbeiner anzuschaffen. Während die Mieter zur Einhaltung der Hausruhe motiviert werden, um ein verträgliches Miteinander zu ermöglichen, ist dies den bellenden Vierbeinern völlig egal. So wird die Hausruhe durch die miteinander kommunizierenden Hunde doch immer mehr gestört und das ist, des Frieden Willens, zu Schlucken.

Die Vierbeiner werden von den Kindern selbst auf die Spielplätze geführt. Die wenigen Sträucher und Bäume vom Hundeurin geschädigt. Die Parkbänke sind nicht benutzbar, wegen dem Geruch der daneben, im Abfall überquellender Hundekottüten. Freie Flächen und das wenige Grün werden, wo, nicht verboten, von Hundehaltern in Beschlag genommen und stehen nicht mehr Jedem uneingeschränkt zur Verfügung. Auf die mehr-täglichen Autofahrten des Hundehalters, um den Hund zur Gassiwiese zu befördern, möchte ich gar nicht erst eingehen. Wäre die Erhöhung der Hundesteuer nicht ein erforderliches Instrument, um dem Hundewahnsinn etwas Einhalt zu gebieten. Die Steuer sollte für ausgewiesene Gassi-Bereiche und Bereitstellung ausreichender Abfallbehälter usw. verwendet werden. Ein Hund ist nun mal kein Kind und nimmt dennoch so viel Raum ein. Das sollte langfristig verändert werden. Hunde haben auf den teuer angelegten Natur Ausgleichsflächen nichts verloren. Und es kann der Hund selbst nichts dafür, dass sich der Münchner anmaßt, diesen in einem viel zu engen und nicht Tiergerechten Umfeld, anzuschaffen. Auf Kosten der Allgemeinheit. Natürlich ist Hundehaltung Mietrechtlich erlaubt und der Hund tut gut. Aber bitte nicht noch mehr!

Haus- und Heimtiere dynamisch-progressiv besteuern

nice, das mal jemand dieses Thema anschneidet - wollte ich eigentlich noch tun. Haus- und Heimtiere sind emotionale Verstärker - verständlich daß etwas mehr Gefühl und Wärme in der Krise gut tun - privater Streichelzoo halt, so weit so gut. München ist aber kein Bauernhof auf dem Land. Sind es nicht auch andere Motive, mit tierischem Anhang im Mittelpunkt stehen zu wollen? München ist eben doch die reiche, egoistische egozentriker Stadt - mithalten-können ist ein Thema - zeige her, was du selbst nicht besitzt um Leuten zu imponieren die du nicht mal magst oder so ähnlich geht der Spruch. Ist mit Haus- und Heimtieren nicht viel anders als mit toller Kleidung, dicken Uhren oder großen Autos - Statussymbole. Vorschlag: Haus- und Heimtiere dynamisch-progressiv nach Gewicht und Größe besteuern. Da klingelt die Stadtkasse. Haus- und Heimtiere sind Hunde, Katzen, Meerschweinchen, Kaninchen usw. - alles was aktiv gehalten wird und kein Wildtier ist. Vielleicht kommt ja bald mal ein Wolf nach München.

Tierhaltung kontra Klimaschutz

Ein Haustier produziert mindestens so viel CO² wie ein Kleinkind (und wird auch oft als Ersatzkind angesehen). Gerade bei älteren Personen dient es der Unterhaltung, weil ihnen sonst die Decke auf den Kopf fällt. Dagegen hilft eine stärkere Einbindung in Nachbarschaftsprogramme, wie sie von den Alten- und Sevicecentern, aber auch von Wohnungsgenossenschaften angeboten wird.

Eine höhere Hundesteuer, die mit "sozialem" Gejaule der Boulevardpresse kritisiert würde, löst das Problem der zunehmenden Hundehaltung sicher nicht, da oft noch nebenbei Welpenhandel betrieben wird, um Hartz-IV oder die Rente aufzubessern. Warum keine CO²- oder Abfallabgabe je nach Größe des Haustiers?

Für die Entsorgung des Kots sind eigene geruchsneutrale Behälter nötig, da die Vermischung mit Kaffeebechern etc. eine unzumutbare Belästigung der Parkbesucher und eine Zumutung für die Entsorger bedeutet.

Lärmschutz für alle wg. Ausbau des Güterverkehrs

Der Güterverkehr wird durch den Ausbau des Brenner-Basis-Tunnels auch in München stark zunehmen. Prinzipiell ist eine Verlagerung des Transports von Waren auf die Schienen zu begrüßen. Für die Anwohner*innen in den Siedlungen Schwabing-Nord, Freimann, Am Hart, Milbertshofen u.a. - auch in einigen hundert Metern Entfernung zu den Gleisen - wird Lärmschutz benötigt. Die Zugzahlen, die Zuglängen und die gefahrenen Geschwindigkeiten werden stark zunehmen. Bereits heute hat die Bahn technische Anpassungen am Streckennetz vorgenommen, so dass eine Steigerung des Güterverkehrs alleine keinen Anspruch auf Lärmschutz auslöst. Am DB-Nordring soll der Flächennutzungsplan für die Gewerbegebiete geändert werden? Wurde hier z.B. an eine Riegelbebauung oder andere Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner in 2.Reihe gedacht? Gibt es Lärmprognosen, die auch Berechnungen für die 300-500 m entfernten Wohngebiete enthalten? Es ist eine massive Lärmerhöhung von 4-6 dB zu erwarten. Die Lärmgrenzwerte insbesondere nachts werden in naher Zukunft täglich überschritten sein. Gibt es seitens der Stadt geplante Lärmschutzmaßnahmen, z.B. an den kreuzenden Straßen (Ingolstädterstr., Grünanlage/Radweg Oberhofer Platz, Knorrstr., Schleißheimerstr.)? Hier dringt der Lärm tief in die Wohnviertel ein. Die Bezirksausschüsse haben das Problem anscheinend noch nicht erkannt. Hier muss unbedingt ein Handlungsfeld in der Stadtplanung gegründet werden. Ziel muss ein Lärmschutz für alle Anwohner*innen an der Gütertrasse sein!

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

kein Lärmschutz zweiter Klasse bei Bahn-Ausbauten

genau richtig - es ist ein spannender Zielkonflikt, der gelöst werden will - hier liegen die wahren Herausforderungen versteckt und nicht im Bau der 2. Stammstrecke: mehr Güter auf die Schiene verlagern, den S-Bahn-Ring bis 2030 einrichten (Fridays-for-Future Forderung) und gleichzeitig für ausreichenden, wirkamen Lärmschutz Sorge tragen. Es kann nicht sein, daß im Münchner Osten, beim 4-gleisigen Ausbau von der Truderinger/Daglfinger Kurve nach Englschalking und Johanneskirchen, über die Kostenübernahme für eine Tunnel-Lösung diskutiert wird, während am Güterzug-Nordring inklusive der vielfachen Zufahrten zum Rangierbahnhof München-Nord einfach mal gar nichts passiert. Maß- und Funktionskonzepte systematisch übertragen - Güterzüge gehören in den Tunnel: am Ostring, am Nordring, am Südring - dann ist oberirdisch auch Platz für (leiseren) öffentlichen Personennahverkehr auf den Ringstrecken. Alternative: Güterzüge weiträumig ableiten über Rosenheim - Mühldorf - Landshut - Regensburg - Hof zu den Seehäfen oder über Garmisch-Partenkirchen - Mittenwald - Innsbruck zum Brenner. Vielleicht lässt sich das Gelände des Rangierbahnhofes München-Nord gut verkaufen und in Bauland umwidmen.

Moderationskommentar

Antwort der Stadt München

Hallo Gast,

vielen Dank für Ihren Beitrag, auf den die Stadt folgendermaßen reagiert hat:

Für Lärmschutzmaßnahmen, die durch den Schienenverkehr ausgelöst werden, ist die Deutsche Bahn zuständig. Die Landeshauptstadt München hat nur die Themen des Straßenverkehrslärms (unter anderem motorisierter Individualverkehr, Busse und Tram) in Ihrem Zuständigkeitsbereich.

Die Landeshauptstadt steht im engen und guten Kontakt mit der Deutschen Bahn bei den Projekten im städtischen Gebiet und bringt die Belange des Lärmschutzes kontinuierlich ein. Danke, dass Sie uns in diesem Zusammenhang auf Ihre beschriebene Situation vor Ort nochmal hingewiesen haben.

Freundliche Grüße

vom Moderationsteam

Lärmschutz wg. Güterverkehr

Hallo Moderationsteam,

vielen Dank für Ihre Anmerkungen. Die Stadt kann bei baulichen Veränderungen am Schienennetz im Rahmen von Planfeststellungsverfahren des Eisenbahnbundesamtes sehr wohl Lärmschutzaufgaben für die Münchner Bevölkerung beantragen, wie dies z.B. auch der Freistaat Bayern für den ländlichen Raum fordert. Auch die Bezirksausschüsse könnten hier Lärmschutz fordern und nicht nur die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene begrüßen, wie im BA 11 geschehen.

Auch bei Bebauungsplänen, z.B. Hufelandstr. oder dem genannten Flächennutzungsplan am DB-Nordring könnte die Stadt bei den Festlegungen für die neuen Gebäude (Höhe, Breite etc.) auch einen Lärmschutz an der Güterzugtrasse durch geschickte Planungen stärker ermöglichen.

Leider zieht sich hier die Stadt zu schnell zurück und erklärt sich für nicht zuständig. Ich wünsche mir daher mehr kreative und bürgerorientierte Ansätze der Stadtplanung für uns alle, die wir in München leben.

Bürgerbeteiligung auf allen Ebenen der Stadt nötig

Die moderne Gesellschaft zerfällt in immer mehr Gruppen mit Eigeninteressen (Junge, Alte, Singles, Alleinerziehende, Familien, Werkstätige, Migranten, Behinderte, Pflegebedürftige, Sozialhilfeempfänger etc.). Öffentliche Plätze vergammeln mit Dauertrinkern und Abfallanhäufung, anstatt einen Ruhe- und Erholungsraum zu bieten. In Berlin gibt es längst Stadtteilworker, die sich um Problemfälle kümmern, während München noch von der liberalen Utopie träumt ("Leben und leben lassen"). Die wenigen Gutmenschen stehen längst auf verlorenem Posten, da sie keine Anerkennung, geschweige denn Unterstützung erhalten. Deshalb braucht es eine zivile Organisation mit vielen Freiwilligen, die sich um den Zusammenhalt und die Aufrechterhaltung der Lebensqualität in ihrem Quartier bzw. Stadtteil kümmern.

Schädliche Industrien

Kein Ausbau von umwelt- und menschengeschädlichen Industrien, Baumrecht vor Baurecht, Denkmalschutz stärken, keine Bauinvestoren in München bestimmen lassen, eine eintönige Neubauten aus der Hand eines einzelnen Architekten, bei Bebauung von größeren Arealen Baustilmix und mit viel Lebensqualität

Mikrooptimierungen

Hallo! Danke für den Plan. Ein Handlungsfeld für die Stadtentwicklung jenseits der großen Themen wäre für mich eine erleichterte von Bürgern finanzierte Mikrooptimierung zuerst mal in Pilotvierteln. ZB wird seit Jahren diskutiert wie man den Rotkreuzplatz schöner machen könnte. Man könnte ja von der Stadt anbieten als Menükarte. Baum auf Parkplatz pflanzen (10.000 EUR). Sitzplätze hinstellen (2.000 EUR), Brunnen (50.000 EUR) etc. und im Nu wären viele Gebiete weiterentwickelt. Es liegt ja häufig nicht am Geld, sondern an den Hürden. Natürlich mitbringen paar Regeln (sonst haben wir viele Bäume und keine Parkplätze mehr, hilft auch nicht).

Migrationsförderung, -Forschung, sicherer Hafen und Räume

Guten Abend

Die Klimakrise wird laut Wissenschaftlern zu einem deutlichen Anstieg der Migrationsströme in Richtung Europa und Deutschland führen.

Auch aktuell zeigt uns das Vorgehen von Frontex und seine möglicherweise nicht mit dem Grundgesetz zu vereinbarenden Pushbacks die Grenzen der Abschottung auf.

München hat sich als sicherer Hafen bezeichnet und möchte auch in Bezug auf Gerechtigkeit Verantwortung übernehmen.

Es braucht daher nichtkommerzielle Räume, um Migration in München zu fördern, Integration experimentell und auch an Unis zu erforschen und zu fördern und den Anteil an Migrant*innen sukzessive und signifikant zu erhöhen, um für das Durchbrechen der Migrationsströme in Zeiten der Klimakrise vorbereitet zu sein. Es braucht dafür eine große Anzahl gut integrierter Migrant*innen aus Most affected Areas (sog. Mapas), um Wissen und praktische Anleitung zur Integration in kurzer Zeit weitergeben zu können und die Demokratie trotz Krise zu erhalten.

Demnächst findet das Freiraum Festival statt, zwischen den Jahren.

München braucht Freiräume für Kulturschaffende, Bürger*Bildung und Migrationsförderung.

Auf Wunsch können wir konkrete Vorschläge erarbeiten.

Bewerbung von Bürger*innenbeteiligung

Um an sich als Bürger*in auch an Beteiligungsverfahren beteiligen zu können, wäre es notwendig, davon in Kenntnis gesetzt zu werden. Wenn ich als politisch aktive Person in München nicht einmal davon etwas mitbekomme, dann wird hier eindeutig zu wenig versucht, die Bürger*innen tatsächlich einzubinden. Das ist sehr schade.

ModerationskommentarAntwort der Stadt München

Hallo Gast,

zu Ihrem Beitrag haben wir von der Stadt folgende Rückmeldung erhalten:

Hallo Gast,

vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Uns ist es ein großes Anliegen, dass möglichst viele Münchner*innen vom Online-Dialog und von der Öffentlichkeitsphase zum Entwurf des Stadtentwicklungsplans 2040 erfahren. Denn große Veränderungen brauchen gesellschaftliche Diskussion. Um möglichst viele

Münchner*innen zu erreichen, haben wir unter anderem in über 400 Bars und Restaurants Flyer ausliegen. Wir haben an den U- und S-Bahnhöfen und an den Kultursäulen (verteilt über das gesamte Stadtgebiet) plakatiert. Auf den Infostehlen in den Riem- und Pasing-Arcaden und in den Verkehrsmitteln der MVG haben wir Clips zur Öffentlichkeitsphase des Stadtentwicklungsplans 2040 abgespielt. Es gab Meldungen in der Süddeutschen Zeitung, im MucBook, im Baunetz und im Münchner Wochenanzeiger. Zusätzlich haben wir Werbung auf Facebook und Instagram geschaltet. Trotz dieser bunten Mischung an Werbemaßnahmen ist es uns natürlich bewusst, dass wir nicht alle Münchner*innen erreichen werden. Wir bemühen uns weiterhin, offen und transparent über den Entwurf zum Stadtentwicklungsplan 2040 und die Beteiligungsmöglichkeiten zu informieren.

Herzliche Grüße
vom Moderationsteam

STEPP
2040

Handlungsfeld Leerstand

München hat mit über 6% Leerstand und gerade zu Pandemiezeiten steigender Obdachlosigkeit ein Gerechtigkeitsproblem, wenn es um die Platzfrage geht. Außerdem stellen Leerstände auch eine klimapolitisch relevante Frage dar: Warum sollten wir immer mehr bauen, bauen, bauen, wenn es noch Altbestände gibt, für die weniger Ressourcen genutzt werden müssen? Warum können Spekulant*innen Gebäude dem Wohnungsmarkt entziehen, um diese (mit ihren Ressourcen) abzureißen und teure Eigentumswohnungen daraus zu bauen?

KEINE BMW AUTOBAHN

Statt einer BMW Autobahn mit Tunnel sollte der ÖPNV für die Beschäftigten besser ausgebaut werden und BMW auf eine Konversion (nein, nicht E-Autos) hingedrängt werden

Es fehlt Wachstumsregulierung für München

Mit der unbegrenzten Verdichtung auf Gewerbeflächen - Stichwort Bürohochhäuser, beispiel Machtlfinger straße 5000(!) Arbeitsplätze geplant entfernt man sich von den meisten anderen Zielen gewaltig. Die Menschen werden nicht damit zufrieden sein, in der Nähe des Büros in einer winzigen 1-Zimmerwohnung zu hausen, wären sie damit zufrieden, existiert dieses Angebot so gut wie nicht. Folglich wird verdichtet und gependelt was das Zeug hält, meist ist diese Nachverdichtung eben nicht massvoll und München mutiert in großen Teilen zur Betonwüste. Es fehlt aber praktisch jedes dagegen steuern. Und schön wird diese Beton-hochhausstadt nicht, die Hochhausstudie liest sich etwa für den BA19 wie ein Horroszenario.

München braucht echte Bürgerbeteiligung

Münchens Einwohner sind bei verschiedensten Bauverfahren die Betroffenen Vorort. Ihre Stimme müsste einerseits in einem mitspracheberechtigten dauerhaften Bürgerrat politisch zum Tragen kommen.

Außerdem brauchen die Bezirksausschüsse mehr politische Kompetenzen und sollten zukünftig in Diskussionen regelmäßig bei ihren monatlichen Treffen die Bürger und deren Initiativen miteinbeziehen (Rederecht und Abstimmungsrecht der nicht politisch gewählten Bürger muss mit sinnvollen Regeln erhöht werden). Daraus erarbeitete Stellungnahmen der jeweiligen Stadtviertel sind in der Folge im Stadtrat in Kurzfassung zu verlesen und mit zu gewichten.

Über die Einbeziehung von Bürgeranträgen (bisherige Bürgerversammlungsanträge) in die Stellungnahmen muss jeweils die BA-Vollversammlung entscheiden; parallel sollen die Bürgeranträge trotzdem weiter an die städtischen Referate gehen.

Kommentar des BUND Naturschutz zum flächenhaften Naturschutz

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz fordert ein eigenes Handlungsfeld für den flächenhaften Naturschutz.

Naturschutzfachliche Entwicklungsziele ausschließlich im Handlungsfeld Freiraum darzustellen halten wir für äußerst problematisch. Unter dem Handlungsfeld Freiraum werden verschiedene Typen von naturnahen und naturfernen Flächen zusammengefasst und auf eine Ebene gestellt. Wichtige naturschutzfachliche Begriffe, Programme und Strategien sind nicht eindeutig ableitbar. Eine naturschutzfachliche Priorisierung von Flächen, die erhalten werden müssen, ist nicht erkennbar. Hinzukommt, dass Flächen, die laut STEP eigentlich naturschutzfachlichen Entwicklungszielen gewidmet sein sollen, durch geplante Siedlungsentwicklungen (Siehe unseren Kommentar im Handlungsfeld Freiraum), überlagert werden. Dies führt zu einer qualitativen Entwertung dieser hochwertigen, derzeit noch unbebauten Flächen im STEP. Zudem zeigt sich dadurch, dass klimatisch und naturschutzfachlich bedeutsame Flächen weiterhin für eine Bebauung zur Diskussion stehen und stehen werden.

Somit können aus der Freiraumkarte keine eindeutigen Zusagen für den Naturschutz abgeleitet werden, genauer gesagt fehlen konkrete Aus- und Zusagen zum Flächenerhalt und zur beschlossenen Biodiversitätsstrategie.

Um dem Naturschutz im STEP mehr Gewicht und Aussagekraft zu verleihen, muss dieser daher in einem eigenen Handlungsfeld dargestellt werden. Innerhalb des Handlungsfeldes müssen auch die naturschutzfachlichen Ziele für München klar abgeleitet werden können. Dies beinhaltet unter anderem die Ziele des ABSP und der vom Stadtrat beschlossenen Biodiversitätsstrategie. Es müssen geplante Unterschutzstellungen hier verankert werden sowie Flächen, die aus klimatischen und ökologischen Gründen für eine Bebauung nicht mehr zur Verfügung stehen werden (sog. Tabuflächen). Als Beispiel wäre hier die Umsetzung des Beschlusses zum Landschaftspark West zu nennen. Schließlich muss eine klare, von Bebauung unabhängige Strategie zum Flächenerhalt ablesbar sein. Unabhängig von Bebauung bedeutet für uns, dass Maßnahmen zum Flächenerhalt ohne eine gleichzeitige Siedlungsentwicklung durchgeführt werden.

Ein eigenständiges Handlungsfeld Naturschutz schließt dabei nicht aus, dass weiterhin eine begrüßenswerte Vernetzung der Freiräume als weiteres Synthese-Handlungsfeld bestehen bleiben kann.

Wir hoffen, dass Sie sich ernsthaft mit unseren Einwendungen und Vorschlägen auseinandersetzen werden. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

BUND Naturschutz

Wieviel wert sind die Büschl-Phalli?

„Gleich drei Großtransaktionen mit jeweils einem Volumen von mehr als 600 Millionen Euro wurden in den letzten drei Monaten registriert. Dazu zählen die beiden Hochhäuser Uptown Munich und die Highlight Towers. Der Staatsfonds GIC aus Singapur trennte sich nach einer Haltedauer von rund 15 Jahren vom höchsten Bürogebäude Münchens und verkaufte an DIC. Die Commerz Real verkaufte die Highlight Towers in der Parkstadt Schwabing nach etwa vier Jahren Haltedauer an Imfarr und SN Holding. Der Verkauf des MediaWorks-Komplexes im Werksviertel von OfficeFirst an Hines und Union Investment komplettiert die drei Großtransaktionen.“

Siehe DEAL <http://www.deal-magazin.com/news/5/103861/Grossdeals-befluegeln-Muenchne...>

Umgang mit Lieferverkehr in der gesamten Stadt

Fast alle Lieferfahrzeuge parken Gehwege und Radwege zu, hinzu kommen oft noch abgestellte E-Roller u.ä. In Folge bleiben für Fußgänger/Kinderwägen nur mehr ein Bruchteil des Platzes. Die Situation ist zu Stoßzeiten chaotisch und angespannt. Das Problem wird seit Corona besonders augenscheinlich, weil Abstand halten dann nicht möglich ist. Auch hat der Lieferverkehr zugenommen.

Es muss eine alternative Lösung für den Lieferverkehr geschaffen werden.

Handlungsfelder Lärmschutz & Lichtverschmutzung

Als übergeordnete Felder zu den meisten anderen Felder.

Heßstr.: Autofrei muss autofrei bleiben und Radweg werden!

Das Kreativquartier soll ein Viertel mit Vorbildcharakter werden. Kunst, Kultur, nachhaltiges Wohnen etc. Es beheimatet darüber hinaus das Munich Urban Colab, das 2021 eröffnete Zentrum für Gründung und Innovation für die Stadt der Zukunft - realisiert von der Landeshauptstadt München und der UnternehmerTUM.

Die geplante verkehrliche Erschließung des Kreativquartiers mit Öffnung mehrere autofreier Straßen für den Pkw-Verkehr entspricht nicht dem modellhaften Charakter. Die Planung widersprechen den allgemeinen Zielen einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Insbesondere verhindert eine für den Pkw-Verkehr geöffnete Heßstraße im Kreativquartier eine Radroute Olympiapark-Maxvorstadt, die Teil des Radschnellweges von München nach Dachau und Schleißheim werden soll + Brücke über die Schwere-Reiter-Straße.

Dies wurde von diversen zivilgesellschaftlichen Gruppen wie Münchner Forum, ADFC, Ackermannbogen e.V., von der UnternehmerTUM sowie in zahlreichen Anträgen von Stadtrat und Bezirksausschüssen parteiübergreifend gefordert. Erste Forderungen gehen zurück auf das Jahr 2017. Initiatoren und Anlieger (z.B. Munich Urban Colab, Freistaat Bayern als Bauherr von Justizzentrum und Stadibau) wurden bisher nicht zu einem Dialog eingeladen. Alle hier genannten Organisationen freuen sich auf eine zeitnahe Einladung zum Dialog noch bevor alles beschlossene Sache ist.

Mit freundlichen Grüßen

Simon Herzog

Neues Handlungsfeld: Bürgerbeteiligung

Zunächst vielen Dank, dass es hier die Möglichkeit gibt, zu kommentieren und Vorschläge zum STEP zu machen. Ich glaube aber, dass dieses Format nicht alle Bürger/innen erreicht.

Die Weiterentwicklung der Stadt und die Lebensqualität Münchens betrifft vor allem die hier lebenden 1,5 Mio Menschen. Die Immobilienfirmen, die zwar hier bauen, aber deren Vorstände, Akteure oder Anleger oft gar nicht hier leben, haben mehr Interesse daran, Einnahmen zu generieren als Lebensqualität zu garantieren. Dabei kommen soziale und ökologische Aspekte zu kurz. Die beteiligten Architekten oder Entscheider im Planungs- und Baureferat können nicht alles auf dem Papier vorausplanen, was für eine ausgeglichene Stadtgesellschaft in den einzelnen Quartieren und Bezirken nötig ist. Auch 120 Bürger im Bürgerrat, die zufällig ausgewählt wurden, können nicht für 1,5 Mio. Menschen sprechen. Die vielen einzelnen Menschen vor Ort sehen mehr. Diese Kompetenz muss die Stadt für sich nutzen.

Deshalb wäre eine breitere Beteiligung der BAs und der Bürger/innen wünschenswert, die ihren Bezirk kennen. Momentan erfährt man von den Beteiligungsmöglichkeiten nur über wenige Kanäle und kann sich oft nur digital dazu äußern. Um eine gleichberechtigte Teilhabe aller Bürger/innen zu ermöglichen, sollten die 25 Bezirksausschüsse Diskussionsveranstaltungen in ihren Bezirken organisieren und alle Menschen postalisch, z.B. per Flyer dazu einladen. Die erarbeiteten Vorschläge fließen dann in die Planungen mit ein.

Bürgerschaftlichen Ratschlag ernst nehmen

Aus der Vielfalt bürgerschaftlicher Initiativen und Vereine entstehen vielfach sehr fundierte und respektable Ansätze, Ideen, Konzepte, Prinzipien, Vorschläge – bedenkt man, daß diese meist oft in Freiwilligen-Arbeit erbracht und geleistet werden – hier sind mitunter nicht alle Basisdaten, Grundlagen und Informationen so transparent zugänglich, wie es kommerziellen Akteuren gegeben ist – deren Beratungsleistungen oft teuer eingekauft werden und/oder von Eigeninteressen oder Lobbyismus geprägt sind. Bürgerschaftlicher Ratschlag hingegen steht kostenfrei zur Verfügung – bei entsprechenden Möglichkeiten einer demokratischen Partizipation – die wiederum identifizierende und akzeptierende Wirkung auslöst.

Investierende wertschätzen

schließlich wollen auch sie mit ihren Mitteln zum Wohl der Stadtgesellschaft beitragen – hier muss es gelingen, deren Interessen mit denen der Stadtgesellschaft in eine Zielharmonie zu überführen. Oft sind Eigeninteressen Auslöser für Zielkonflikte oder es werden lediglich die Ursachen für Probleme neu verpackt, anstatt echte Lösungen mit Qualität und Mehrwert zu schaffen.

Reaktion auf Ihren Webauftritt

Liebe Stadtplaner, vielen Dank für die wunderbare Aufbereitung der Themenfelder zur stadtplanerischen Zukunft der Stadt München. Sie haben sich sehr viel Mühe gegeben, und ich habe sehr interessiert die Pläne studiert. Anregungen habe ich im Grunde keine, außer dass ich mir ziemlich sicher bin, dass München nicht klimaneutral wird, denn das erscheint mir für eine Millionenstadt undenkbar. Viele Grüße

G. Hertneck

Das Handlungsfeld Klima- und Naturschutz fehlt

Das sollte die oberste Priorität haben!

Danke und große Hoffnung

Liebe Damen und Herren,
ich danke Ihnen für dieses Format. Ich bin in großer Hoffnung, dass all die Beiträge vor allem hinsichtlich des Natur- und Klimaschutzes auch gehört und ernst genommen werden.





A2 Originalbeiträge im Dialogformat „STEP2040 – Priorisieren“

A2.1 Handlungsfeld Region

Antworten	Beitrag	Kommentar
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtrregionale Freiräume sichern, stärken und entwickeln • Nachhaltige, integrierte und regional abgestimmte Siedlungs-, Landschafts- und Freiraumentwicklung • Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen • Die Internationale Bauausstellung als Impulsgeberin • Gerechter Ausgleich von Lasten und Nutzen 	<p>Gerechtigkeit ist Friedenssicherung und muss immer mitgedacht werden. Menschen pendeln von weit über die MVV. Grenzen hinweg in die Stadt. Dem muss Rechnung getragen werden. Einführung einer City-Maut.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen • Die Internationale Bauausstellung als Impulsgeberin • Neue regionale Entscheidungsstrukturen 	<p>Schnellere, unbürokratischere Entscheidungen und Umsetzungen von Projekten</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtrregionale Freiräume sichern, stärken und entwickeln • Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen • Gerechter Ausgleich von Lasten und Nutzen 	<p>Da wir nicht mehr sondern weniger bauen müssen um Lebensqualität und Natur zu erhalten, braucht es auch keine Bauausstellung. Bitte nicht noch eine konsumfördernde Messe unter dem Deckmantel der behaupteten Nachhaltigkeit. Die IAA war schon eine zu viel.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen • Neue regionale Entscheidungsstrukturen 	<p>Ausbau PPNV ist das einzige Thema was unumstritten ist und zur Lösung der anderen Themen beiträgt. Freiräume sichern...halte ich für zwar schön, aber z.T. nicht vereinbar mit dem erforderlichen Verdichtungstrend. Nachhaltige , integrierte .. Entwicklung ist schön, aber zu allgemein und abstrakt und wenig messbar Internationale Bauausstellung... ist m.E. völlig nebensächlich. Es ist eher etwas für die Industrie. Neue regionale Entscheidungsstrukturen... ist auch gut, aber zu viele Entscheidungsstrukturen blockieren sich irgendwann. Gerechter Ausgleich... ist m.E. zu abstrakt</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Stadregionale Freiräume sichern, stärken und entwickeln • Nachhaltige, integrierte und regional abgestimmte Siedlungs-, Landschafts- und Freiraumentwicklung • Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen • Neue regionale Entscheidungsstrukturen 	<p>Inzwischen weisen ja viele Bereiche der Umlandlandkreise "urban", zumindest gemessen an Bevölkerungsdichte, Arbeitsplatzangebot und Einkaufsmöglichkeiten. Eine abgestimmte Planung, insb. ein Ende von Großprojekten für Gewerbegebieten auf der grünen Wiese, sind zwingend notwendig, aber auch eine verdichtete Bebauung entlang der S-Bahn-Äste und die Schaffung von Grünräumen und Erholungsflächen in der gesamten Region München.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadregionale Freiräume sichern, stärken und entwickeln • Nachhaltige, integrierte und regional abgestimmte Siedlungs-, Landschafts- und Freiraumentwicklung 	<p>Auch hier gilt: Nachverdichtung nicht um jeden Preis</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadregionale Freiräume sichern, stärken und entwickeln • Nachhaltige, integrierte und regional abgestimmte Siedlungs-, Landschafts- und Freiraumentwicklung • Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen • Die Internationale Bauausstellung als Impulsgeberin • Gerechter Ausgleich von Lasten und Nutzen 	<p>Eingemeindung des Umlands, min. von Brunenthal bis Dachau / Gauting bis Ismaning</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadregionale Freiräume sichern, stärken und entwickeln • Nachhaltige, integrierte und regional abgestimmte Siedlungs-, Landschafts- und Freiraumentwicklung • Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen • Die Internationale Bauausstellung als Impulsgeberin • Neue regionale Entscheidungsstrukturen • Gerechter Ausgleich von Lasten und Nutzen 	<p>Kontinuierlicher Klimaschutz, JETZT! Das, was die älteren Generationen verpennt haben, versuchen aufzuhalten, für die nächsten Generationen!</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen • Neue regionale Entscheidungsstrukturen • Gerechter Ausgleich von Lasten und Nutzen 	<p>Der ´Verkehr in die Region soll gestärkt werden Wir brauchen ein Parlament für Oberbayern das die Regionalentwicklung beinhaltet (Groß München)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtregionale Freiräume sichern, stärken und entwickeln • Nachhaltige, integrierte und regional abgestimmte Siedlungs-, Landschafts- und Freiraumentwicklung • Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen • Neue regionale Entscheidungsstrukturen 	<p>0: Keine Holzbauweise, ist bei extremen Unwetter, Starkregen und Überflutung tödlich, alles schwimmt weg! Massive bauweise fördern um Gebäuden statisch gegen Überflutung und auch begrünbar zu machen! 1: Geothermie fördern anstatt Photovoltaik und Windkraftwerk! Geothermie liefert 24/7, Nachts scheint die Sonne nicht und der Wind weht nicht immer! 2: Begrünbare Verkehrsinfrastruktur fördern: Monorail kann begrünt und verkehrskapazitätstechnisch erweitert werden und ist statisch massiv, Seilbahn kann bei extremen Unwetter, Starkregen und Überflutung statisch gefährlich sein und kann statisch nicht begrünt werden. 3: Neuperlacher Ständlerstr unterirdisch ausbauen (siehe Mittlerer Ring) und auf erdoberfläche begrünbare Gebäuden bauen!</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen • Gerechter Ausgleich von Lasten und Nutzen 	<p>Ich finde den Ausgleich von Lasten und Nutzen besonders wichtig. Ich glaube aber auch, dass es dafür neue Gesetze auf Landes- und Bundesebene braucht. Richtig ist aber: Nicht jede Gemeinde sollte ihr eigenes Gewerbegebiet brauchen</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtregionale Freiräume sichern, stärken und entwickeln • Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion unterstützen 	<p>Stadt und Landkreis München müssen Hand in Hand arbeiten, statt gegeneinander! Der Nahverkehr leidet ganz besonders an dieser Kirchturmpolitik. Hier muss total umgedacht werden für eine bessere Zukunft.</p>	<p>Es muss eine neue zusätzliche Politische Instanz geben: Groß-München etc.</p>

A2.2 Handlungsfeld Klimaanpassung

Antworten	Beitrag	Kommentar
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	Mehr Grün (z. B. städtische Wiesen durch selteneres Mähen zu Blühwiesen machen) und mehr Wasserflächen (z. B. Wiederöffnen von Stadtbächen).	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	Zu Klimamaßnahmen gehören auch die Nutzung umweltfreundlicher Baustoffe oder eine bessere Recycling-Quote von Altglas, Baustoffen und Co. Z.B. bei den Wertstoffinseln könnte München endlich Mal seinen beschämenden Rückstand angehen. Es gehören halt viele kleine Dinge zum Klimaschutz.	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	Quartiersbegrünung und attraktive Wegenetze abseits des Strassenverkehrs mit ausreichend Platz für alle denkbaren nicht motorisierten Fortbewegungsmittel fördert Bewegung und Wohlbefinden (Adipositasprävention, Stressreduktion! Luftschneisen dringend erhalten, nicht nur für Abkühlung auch für Luftaustausch. Auch Begrünung und Wasserläufe tragen zur Abkühlung bei! Vorrang der Fußgänger und Radfahrer überall! 30km/h sollte in der ganzen Stadt die Höchstgeschwindigkeit sein, bis auf wenige Ausnahmen Es ist in München viel zu laut (Gefahr für Herz- Kreisöaufferkrankungen!)	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume benötigen zwingend einen guten Luftaustausch und Abkühlung. Die Punkte sind nicht zu trennen.	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	Schon heute ist die Innenstadt an heißen Sommertagen überhitzt. Abkühlung und Grünflächen sind gleichermaßen wichtig.	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln 	unbedingt mehr Straßenbäume, möglichst in allen Straßen Münchens. Kreative Fassaden- und Dächerbegrünung. Offenlegung von Wasserflächen (die ganzen	


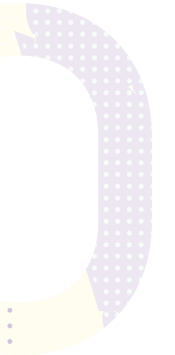
	unterirdischen Stadtbäche!) als natürliche Klimaanlage für die Stadt.	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	Das ist wohl unabdingbar für die Zukunft und muss bei Neubebauung und Nachverdichtung unbedingt berücksichtigt werden bzw. auch einmal eine Nachverdichtung verhindern.	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln 	Starke, konkrete Maßnahmen, was getan werden MUSS, werden meines Erachtens Text leider nicht erörtert. Meiner Meinung wären konkrete Maßnahmen: PKW/LKW-Verkehr in der Innenstadt nur noch für Anwohner, Ludwigstraße vom Verkehr entlasten, Marienplatz/Kaufingerstr./Sendlingerstr. und Rosenstraße mit einheimischen Bäumen/Sträuchern ausstatten, Nistkästen in der Innenstadt verteilen, Igelkästen aufstellen, den Stachus grüner gestalten, Vogeltränken errichten usw.	
<ul style="list-style-type: none"> • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	Wohn- und Erholungsräume am/auf dem Mittleren Ring schaffen - vollständige Tunnelösung für den Mittleren Ring JETZT PLANEN!	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	Lassen Sie uns das derzeit noch in der Erde liegende Potential zukünftig wieder besser nutzen und die Stadtbäche an die Oberfläche holen. Sie tragen zur Erholung wie auch zur Erfrischung von Stadt und ihren Bewohnern gleichermaßen bei. Und könnten entlang ihres Verlaufs neue Landschafts- und Grünflächen definieren.	
<ul style="list-style-type: none"> • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	Wenn von aussen keine kühle frische Luft in die Stadt kommt während sich im Sommer die Stadt wie ein Backofen aufheizt würde dies die Sterberate im Sommer durch Kreislaufkollaps erhöhen. Folglich ist es besonders wichtig unsere Hauptfrischluftschneise vom Münchener Süden zu erhalten.	
<ul style="list-style-type: none"> • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	Ohne Luftaustausch und Abkühlung ist unsere Stadt bei dem zunehmenden Klimawandel für uns und die nachfolgenden Generationen nicht mehr lebenswert, unser Wohlergehen und unsere Gesundheit sind erheblich gefährdet.	

<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	ALLES, was hilft, sollte gemacht werden. Nicht entweder oder.	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln • Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen 	1: Geothermie fördern anstatt Photovoltaik und Windkraftwerk! Geothermie liefert 24/7, Nachts scheint die Sonne nicht und der Wind weht nicht immer! 2: Begrünbare Verkehrsinfrastruktur fördern: Monorail kann begrünt und verkehrskapazitätstechnisch erweitert werden und ist statisch massiv, Seilbahn kann bei extremen Unwetter, Starkregen und Überflutung statisch gefährlich sein und kann statisch nicht begrünt werden. 3: Neuperlacher Ständlerstr unterirdisch ausbauen (siehe Mittlerer Ring) und auf erdoberfläche begrünbare Gebäuden bauen!	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln 	Die SPD wollte alte, gesunde Baumbestände auf städtischen Großparkplätzen fällen und diese Parkplätze mit Wohnheimen überbauen! Urban gardening sollte gefördert werden: Rund um Stadtbäume Mini-Gärten anlegen statt Asphalt und Lochpflaster. Grünstreifen für Anwohner zum Gartenbau freigeben, Grasflächen rund um Mehrfamilienhäuser ebenso. Steingärten sollte man verbieten.	

A2.3 Handlungsfeld Klimaneutralität

Antworten	Beitrag	Kommentar
<ul style="list-style-type: none"> • Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	Es muss eine Bremse - gar Stopp, der fossilen Brennstoffe anliegen. Was in gleichem Zuge ebenso wichtig ist, ist sowohl die Lösung, als auch Umweltfreundliche Konstruktion. Wir müssen MIT den Umweltmaterialien denken und nicht gegen jene.	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaneutrale Quartiere entwickeln • Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	Keine baubehördliche Zulassung privater Kamine und Holzöfen im gesamten Stadtgebiet mehr und Verbot der Nutzung vorhandener Kamine und Holzöfen. Bei Neubauten verpflichtende Ausrüstung mit Solarpanelen	

	o.ä.. Konsequente und nachhaltige Unter- richtung der Bevölkerung zu den vielfältigen Möglichkeiten Energie und Rohstoffe/Was- ser einzusparen.. Ressourcenschonung sa- lonfähig machen!	
<ul style="list-style-type: none"> Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	Die vielen Neubauten sollten verpflichtend mit erneuerbarer Energie versorgt werden, auch sollten sie möglichst nachhaltig und klimaneutral gebaut werden und weniger Platz in der Fläche wegnehmen. Stattdessen lieber nach oben hauen, das spart Platz und bietet mehr wohnraum.	
<ul style="list-style-type: none"> Klimaneutrale Quartiere entwickeln Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	Bei der Klimaneutralität müssen mit maximal möglicher Geschwindigkeit gleichzeitig (!) alle zur Verfügung stehende Instrumente genutzt werden.	
<ul style="list-style-type: none"> Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	Beide Ziele an sich wichtig; jedoch wird es sich in unterschiedlichen Quartieren unterschiedlich verwirklichen lassen, die eine besser, die anderen weniger. Die Gesamtbilanz muss stimmen.	
<ul style="list-style-type: none"> Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	Klimaschutz ist nicht nur Energieversorgung. Es müssen ebenso Mobilität, Ernährung und vieles mehr mitgedacht werden. Außerdem fehlen mir in den oben angebotenen Ideen Konzepte zur Reduzierung des Energieverbrauchs. Neubaugebiete so zu gestalten, dass der Verbrauch dort gering sein wird, ist zwar schön und gut, jedoch muss auch die Energie eingerechnet werden, die für den Neubau benötigt wird. An erster Stelle sollte die Verbrauchsreduktion im Bestand stehen, danach kann man schauen, welche Neubauten nötig sind.	
<ul style="list-style-type: none"> Klimaneutrale Quartiere entwickeln Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	Zu grünem Strom verpflichten und vor allem: Maßnahmen konkret umsetzen, nicht nur reden!	
<ul style="list-style-type: none"> Klimaneutrale Quartiere entwickeln Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	Die Energie-Autonomie für private Haushalte könnte ein nachhaltiger Weg sein: Energie für Privathaushalte als kommunale Infrastrukturleistung wäre dafür der richtige Rahmen.	

<ul style="list-style-type: none"> Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	<p>Solarstrom muss auch in der Stadt München vehement vorangetrieben werden! Aktuell wird weniger als 1% des Strombedarfs Münchens durch Photovoltaik erzeugt. Laut Potentialanalyse könnten es bis zu 20% sein.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Klimaneutrale Quartiere entwickeln Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	<p>Die 10h-Regel für Windräder gehört abgeschafft.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	<p>Ob er da mitmachen will, sollte jeder für sich selbst entscheiden. Es ist nicht Aufgabe der Stadt, das Bürgern aufzuzwingen. Was, wenn sich Eigentümer und Mieter sich die dadurch stark steigenden Strom- und Heizkosten nicht (mehr) leisten können? Sollen Sie dann halt Wintermäntel innen tragen oder auf dem Heimtrainer strampeln? Vergisst die Stadt, dass diese Betriebskosten die Wohnkosten massiv in die Höhe treiben? Von wegen Mieterschutz ... !</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Klimaneutrale Quartiere entwickeln Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	<p>0: Keine Holzbauweise, ist bei extremen Unwetter, Starkregen und Überflutung tödlich, alles schwimmt weg! Massive bauweise fördern um Gebäuden statisch gegen Überflutung und auch begrünbar zu machen! 1: Geothermie fördern anstatt Photovoltaik und Windkraftwerk! Geothermie liefert 24/7, Nachts scheint die Sonne nicht und der Wind weht nicht immer! 2: Begrünbare Verkehrsinfrastruktur fördern: Monorail kann begrünt und verkehrskapazitätstechnisch erweitert werden und ist statisch massiv, Seilbahn kann bei extremen Unwetter, Starkregen und Überflutung statisch gefährlich sein und kann statisch nicht begrünt werden. 3: Neuperlacher Ständlerstr unterirdisch ausbauen (siehe Mittlerer Ring) und auf erdoberfläche begrünbare Gebäuden bauen!</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Klimaneutrale Quartiere entwickeln Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen 	<p>Klimaneutralität wird es nur mit erneuerbaren Energiequellen geben. Daher sowohl als auch!</p>	



A2.4 Handlungsfeld Quartiere		
Antworten	Beitrag	Kommentar
<ul style="list-style-type: none"> • Qualitäten bewahren 	Keine weitere Bebauung und Flächenversiegelung ist besonders wichtig.	
<p>Qualitäten bewahren</p> <p>Bestehende Quartiere durch Mischung und Vielfalt stärken</p> <p>Lebenswerte neue Stadtteile</p>	Noch mehr integrierte Planungskonzepte von Wohnen und Arbeiten. Thema Produktion, auch landwirtschaftliche Produktion in der Stadt erforderlich, Stadt soll sich zukünftig besser selbst versorgen können, nachhaltige Anbaumethoden	
<p>Bestehende Quartiere durch Mischung und Vielfalt stärken</p> <p>Lebenswerte neue Stadtteile</p>	Neue Quartiere sollten nicht so monoton und kühl sein wie etwa das an der Friedenheimer Brücke. Für günstigere Wohnformen ist Kreativität und deutlich mehr Einsatz gefragt.	
<p>Bestehende Quartiere durch Mischung und Vielfalt stärken</p>	Bezahlbarer Wohnraum! Der Schnickschnack drumherum ist ja ganz nett, aber wirklich wichtig ist, dass es mehr bezahlbare Angebote gibt! Selbst mit einem überdurchschnittlichen Gehalt ist es mittlerweile extrem schwer eine bezahlbare Wohnung zu finden... Das muss sich ändern!	
<p>Bestehende Quartiere durch Mischung und Vielfalt stärken</p>	Heutzutage ist der durchschnittliche Wohnraum pro Kopf deutlich größer als noch vor 20 Jahren. Vielleicht sollten wir alle überdenken, ob wir wirklich so viel privaten Raum benötigen. Natürlich sollte jede:r die Möglichkeit haben sich daheim wohlfühlen, aber nicht unbegrenzt zu Lasten des allgemein verfügbaren Wohnraums und der freien Natur. Gleichzeitig sind auch Gewerbe- und Büroflächen, sowie Straßen für den Autoverkehr oft überdimensioniert. Wenn nach Berücksichtigung dieser Aspekte noch immer Wohnraum fehlt, kann gern über neue Quartiere am Stadtrand nachgedacht werden. Ansonsten wäre es besser, die Stadt beschränkte sich auf die Wohngebiete, die bereits vorhanden sind.	

Lebenswerte neue Stadtteile	Es muss vor allem günstigeres Wohnen in München wieder möglich werden, das heißt erstmal mehr bauen, aber natürlich auch clever und nachhaltig bauen, keine apokalyptische auto-zentrischen USA suburbs, Bahn und Radanbindungen priorisieren Innerhalb der Stadt Parks und Bäume stehen lassen, bei Verdichtung keine 7+ Stockwerk-Hochhäuser und genug grün lassen, mehr Balkone (am besten nicht zur Straße es sei denn sie ist Autofrei/arm), im Erdgeschoss Platz für Shops, Restaurants und Dienstleister lassen, vor allem an Hauptstraßen	
Bestehende Quartiere durch Mischung und Vielfalt stärken Lebenswerte neue Stadtteile	Münchens Innenstadt muss divers und für Menschen umgedacht werden. In dieser Hinsicht gibt es nicht viel an Qualität zu bewahren, sondern sie muss erstmals radikal installiert werden. Einfach nur mit Menschen im Alltag in der Innenstadt zu plaudern, flanieren und was auf der Straße zu unternehmen ist praktisch unmöglich durch die Verinnerlichung jedes Stück feien Platzes durch Autos und (oft sehr teuren) Ketten. Altstadt mit Kaufingerstraße dient als Extrembeispiel der unterirdischen Lebensqualität ausgelöst durch vorherrschenden Endzeitkapitalismus.	
Bestehende Quartiere durch Mischung und Vielfalt stärken Lebenswerte neue Stadtteile	München braucht dringend auch neue lebenswerte Stadtteile, die eben keine reinen Schlafstädte sind. Die Fehler bei vielen der Neubaugebieten, von der Messestadt bis zum Hirschgarten mit langweiligen und teils viel zu niedrigen und "unurbanen" Siedlungsstrukturen dürfen nicht wiederholt werden. Gerade neue Stadtteile brauchen Dichte, eine Mischung aus Wohnen, Büros, Einkaufen usw. möglichst mit Gewerbeeinheiten in den Erdgeschosslagen. Und auch bessere und mutigere Architektur (nach niederländischem, österreichischem oder skandinavischem Vorbild).	
Qualitäten bewahren	Um den Charme unserer Stadt zu bewahren ist eine Überprüfung der aktuellen Hochhausstudie zwingend erforderlich. Die bisher geplante Einordnung ist nicht	

	nachvollziehbar und trägt eben nicht dazu bei die Qualitäten zu bewahren, sondern ist überzeichnet und nicht im Einklang mit den typischen, städtebaulichen Strukturen vereinbaren. Überdenken statt Verschandeln ist hier das Maß der Dinge!	
Qualitäten bewahren Lebenswerte neue Stadtteile	<p>Altstadt, Gründerzeitviertel, denkmalgeschützte Bauten zu schützen ist wichtig und schön. Wenn aber die Wohneinheiten gentrifiziert werden, oder nur Rechtsanwälte und Steuerberater ihre Büros teuer platzieren, ist das ein wenig "wie gewonnen, so zerronnen". Zur Vielfalt: Es gibt Stadtviertel (z.B. Milbertshofen, Harthof, Hasenberg), da ist die Vielfalt mittlerweile derart fortgeschritten, dass man in den Häusern, auf der Straße, in der U-Bahn kein Deutsch mehr hört und sich, als Einheimischer!, in der Minderheit wähnt, falls man es nicht tatsächlich bereits ist. Das ist aber keine Vielfalt mehr, sondern schlichtweg eine Einheimischen-Verdrängung und zudem eine Ghettoisierung von Ausländern. (Wäre auch schön, wenn sich Vermieter auf diese Situation einstellen. Die Hausordnung in deutscher Sprache, sowie Aushänge des Vermieters können zum Großteil aufgrund der sprachlichen Barriere nicht gelesen werden. Daraus folgt regelmäßig die Nichteinhaltung der Hausordnung, also Streit in der Nachbarschaft. "Vielfalt" muss gemanagt werden, nicht nur durch Kindergärten und Tafeln.) Von einer "sozialen" Mischung in besagten Stadtvierteln merkt man auch nichts. Da gibt es innerhalb der Viertel keine Mischung, sondern, wenn überhaupt, auch nur wieder separate Ecken. In meinem Block und auch gegenüber und in der näheren Umgebung wohnt jedenfalls kein Arzt, kein Architekt, kein Drehbuchautor. Und ganz wichtig: Die Architektur. Was da überall gebaut wird, ist monoton und lieblos.</p>	
Bestehende Quartiere durch Mischung und Vielfalt stärken	München war schon immer bunt, gemischt und vielfältig. Das soll so bleiben bzw. gerne noch gestärkt werden, nicht nur kulturell	

	sondern auch im Sinne des Städtebaus/ der Architektur und der Nutzung unserer Stadt.	
Bestehende Quartiere durch Mischung und Vielfalt stärken	Dichter, Näher, Lebenswerter	
Qualitäten bewahren Lebenswerte neue Stadtteile	Durch Mischung und Vielfalt entsteht leider sehr viel Ärger und Stress in der Nachbarschaft. Davon hat man in einer Großstadt aber schon mehr als gut tut. Deshalb sollte es kein Ziel sein, hart arbeitenden Bürgern (egal welcher Herkunft) die Ruhe am Feierabend und Wochenende zu verderben. Besser wären ähnlich lebende und denkende Nachbarschaften. Gleich und gleich gesellt sich lieber. Lebenswerte neue Stadtteile sind essentiell, um die beengten Wohnverhältnisse zu entzerren und Lebensqualität zu erhalten, v.a. für Familien, die so beengt nicht gut wohnen könnten. Alle brauchen Platz und Freiraum.	Aber es ist doch normal, dass sich Nachbarschaft verändert. Das muss einem bewusst sein. V.a. wenn man in einer großen Stadt wie München lebt
Qualitäten bewahren Bestehende Quartiere durch Mischung und Vielfalt stärken	Letztendlich sind alle 3 Ziele wichtig. Einen zentralen Punkt sehe ich beim Wohnen. Wir müssen unbedingt die Münchner Mischung erhalten und die Mieter im Bestand schützen. Dafür haben wir wenige Mittel, zum Beispiel die Erhaltungssatzungen mit den Vorkaufsrechten und Abwendungserklärungen. Durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 9.11.2021 sind die Vorkaufsrechte und Abwendungserklärungen in Gefahr. Wenn es hier nicht schnell eine Lösung gibt, ist der Zusammenhalt der Gesellschaft m.E. in Gefahr. Und keine*r hat was davon, wenn die, die die Stadt und ihre Infrastruktur am Leben halten, sich München nicht mehr leisten können. Dies würde auf ALLE Themenfelder durchschlagen.	

A2.5 Handlungsfeld Mobilität

Antworten	Beitrag	Kommentar
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Wenn wir den Radverkehr und den öffentlichen Verkehr stärken, sollte der Autoverkehr ohnehin zurückgehen. Wenn das nicht (ausreichend) wirkt, müssen halt entsprechende Beschränkungen her. In manchen Fällen und für manche Personen ist das Auto ja durchaus sinnvoll. Also lieber autoarm als autolos.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>nur mit gleichzeitigem Ausbau von ÖPNV und der Absenkung der Attraktivität des Autoverkehrs sind Innenstädte auch in der Zukunft noch lebenswert</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p>	<p>Quer- und Ringverbindungen fehlen: man muss fast immer über die Hubs im Zentrum (Hbf, Marienpl. Stachus, Sendl. Tor). Das kostet zu viel Zeit und überlastet diese Hubs. Busse sind für längere Strecken zu langsam, Expressbusse oder Trams bitte ausbauen! Umstiege in größeren U-Bahn-Haltestellen sind zu zeitaufwändig und die Wege zu lang. Bitte vereinfachen. Der 10 min-Takt vieler U-Bahnen ist viel zu lang. Solche Zeitverluste machen U-Bahn unattraktiv im Vergleich zum Auto. Insbes. die U6 ist oft rappellvoll, man passt oft selbst stehend nicht mehr rein und muss die nächsten abwarten. Der 10-min-Takt reicht hier nicht aus.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Nahmobilität in den Quartieren stärken</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p>	<p>1: Seilbahn zu teuer und empfindlich bei extremen Unwetter, Starkregen und Überflutung gefährlich! U-Bahn oder begrünbarer und verkehrskapazitätserweiterbarer Monorail/Shinkansen (siehe Tokyo) ist langfristig preiswerter und statisch sicherer und stabiler! 2: U5-Erweiterung zum Ottobrunner TUM-Weltraumcampus ausbauen! Ottobrunner TUM-Weltraumcampus an die Münchner U-Bahn-Ring verknüpfen! 3: Hyperloop/Arrivo Vakuum-Zug mit 1.000 kmh</p>	


	<p>zwischen München-Berlin ausbauen! Emirates und Asien investieren in die Zukunft, München soll auch! 4: Begrünbarer und verkehrskapazitätserweiterbarer Monorail/Shinkansen (siehe Tokyo) bzw. Ar-rivo/Hyperloop ausbauen anstatt Tram wieder ausbauen um die Tram einige Jahre später wegzubauen! Tram langfristig nicht Preis/Leistungs- und Verkehrskapazitätsfähig, bereits in 2 Jahren muss Tram-Kapazität teuer erweitert und weggebaut werden! 5: e-Autos mit Batterien sind brandgefährlich wegen chemische Stabilität der Batterien bei Unter- und Überladen! Saubere Wasserstofftechnik mit Brennstoffzellen-Autos fördern! 6: Geothermie fördern anstatt Photovoltaik und Windkraftwerk! Geothermie liefert 24/7, Nachts scheint die Sonne nicht und der Wind weht nicht immer! 7: Neuperlacher Siemes Forschungs- und Entwicklungszentrum für die Zukunft sanieren und ausbauen!</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Radverkehr stärken</p>	<p>Außer für Lieferverkehre und Hilfsfahrten gibt es keinen Grund für Individualverkehr in der Großstadt. Auch nicht mit E-Kfz!</p>	
<p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Gänzliche Verbote führen nur zu Widerstand und Ablehnung. Die, die auf ihr Auto nicht verzichten können und wollen, sollen weitestgehend die Möglichkeit zur Nutzung haben. Aber der Autoverkehr muss in vielen mehr Bereichen untergeordnet und schlechter gestellt sein, um schließlich den Umstieg auf nachhaltigere Mobilitätsformen zu bevorzugen. Viele Fahrten lassen sich nicht anders bewerkstelligen, für manche eine/n ist eine andere Fortbewegungsart nicht zumutbar. Die Dimension der Fahrzeuge, meist besetzt mit einer Person belastet das ohnehin hohe Verkehrsaufkommen. Die Sinnhaftigkeit der Fahrt gar nicht mit einbezogen. Da keine Parkplätze gefunden werden, wird lange um den Block gekreist und wieder unnötig herumgefahren. Der</p>	


	<p>Bereich der Fußgänger durch Kurzparker oder Parken großer Frz. eingeschränkt. Kurzstrecken und Bequemlichkeitsfahrern sowie Spazierenfahrern sollte das Autofahren so nachteilig gestaltet sein, dass dies Verhalten vermieden und unterlassen wird. Anwohner, Lieferdienste, Shuttle Busse, Alternativlose etc.profitieren davon. Der Fußverkehr muss höchste Priorität und mehr Lobby haben. Breite und freie Gehwege geschaffen, um problemloses und sicheres Bewegen von Kindern, Ältern und Fußgängern zu gewährleisten. Fuß- und Radfahrfreundliche Ampelschaltungen und Fahrbahnüberquerungen. Außer Ausnahmen (Ringstraßen,etc.), Tempo 30 innerorts.Vorgesehene Flächen für Lieferdienste müssen strikt verfügbar sein. Haltebereiche an erforderl. Stellen (Kigas, KH ..) frei</p>	
<p>Nahmobilität in den Quartieren stärken</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Verbrennungsfahrzeuge nicht mehr in die Stadt lassen, besonders SUVs nicht! Brauchen viel zu viel Platz, nehmen die Sicht, die Luft, die Ruhe und das ist schon lange überfällig! Anwohnerparkausweis Gebühren nach Fahrzeuggröße, bzw. Länge und Breite staffeln, d.h. die Stinker raus drängen!</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Nahmobilität in den Quartieren stärken</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Alle fünf Handlungsfelder sind richtig und wichtig. Entscheidend ist die Priorisierung hinsichtlich Wirksamkeit, Verkehrsleistung und Nutzen/Kosten Verhältnis. Die Themen Nahmobilität und Radverkehr haben bereits heute eine hohe öffentliche Aufmerksamkeit - Netze des ÖV, Stadt-Umland Verbindungen und vermeidbarer Autoverkehr müssen massiv intensiviert werden - es sind eindeutig die komplexeren und kosten- und kooperationsintensiveren Themen - wovon letztlich auch die Nahmobilität und die Radfahrenden profitieren werden. Verkehrs- und Umweltprobleme mit Stillstand, Verboten und wenig attraktiven Anreizen zu lösen, ist der falsche Ansatz. Es müssen urbane Systemfunktionen und echte Begeisterungsfaktoren geschaffen werden, damit</p>	



	<p>aus Überzeugung ein Umdenken einsetzt. Ein wichtiger Beitragsleister ist ein S-Bahn Netz mit polyzentrischen Verbindungen auf dem S-Bahn Vollring, Quartiers-Bahnhöfen mit architektonischer Ästhetik, neuen ET43X Triebzügen im München-spezifischen Design und 2-gleisigen S-Bahn Trassen auf allen Außenästen: eine klimafreundliche und sozial-gerechte Mobilität, die neue grüne Freiflächen schafft, wo heute Asphalt ist. Das, was drei Jahrzehnte lang versäumt wurde, muß in den nächsten zehn Jahren aufgeholt werden: hinweg über Grenzen der Parteipolitik und Verantwortlichkeiten in Stadt, Land, Bund.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Nahmobilität in den Quartieren stärken</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Was man davon als besonders wichtig empfindet? Eine rundum gelungene Stadtentwicklung hat für ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz gesorgt UND für sichere und breite und durchgehende Radwege UND den Autoverkehr reduziert. Alles wichtig, alles nötig.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>eine City-Maut - sofort - wäre möglich: Jeder Autofahrer müsste ein MWV-Ticket lösen, um in die Stadt (innerhalb des Mittleren Rings) zu fahren. - Die Infrastruktur (Ticket-Automaten / Zahlservice über`s handy) ist vorhanden - für eine Tagesfahrt gilt ein Tagesticket. - wer eine Jahreskarte löst, wird daher ohnehin öfter mit dem MVV fahren, da sie ja bereits bezahlt ist -> Nebeneffekt: schon allein dadurch weniger Verkehr - Überwachung durch Polizei und Politessen, wie beim Parken - Das eingenommene Geld soll der MVG zugute kommen für Ausbau und Senkung der Fahrpreise - Das wäre sozial verträglicher als ständig neue Fahrpreiserhöhungen; Arme Menschen haben kein</p>	<p>Sehr gute Idee!</p>

	Auto -> sie profitieren von einer City-Maut - Und erst recht die Bürger, die in der Stadt wohnen -> weniger Lärm, -> weniger Stau -> bessere Luft	
Das Netz des öffentlichen Ver- kehrs großflächig ausbauen Radverkehr stärken	Wegweisung für Radler verbessern im Rah- men eines einfach strukturieren überregio- nalen Routensystems (z.B. Route 1-9 Haupt- routen ins Zentrum, 11-99 Nebenrouten ins Zentrum, A-Z Hauptrouten zwischen Stadt- teilen) Siehe auch Nationale und Regionale Routen in der Schweiz; Aktuelle Routen oft mit vielen Umwegen und unattraktiven Stel- len entlang Hauptstraßen, auf unasphaltier- ten Trampelpfaden...	
Das Netz des öffentlichen Ver- kehrs großflächig ausbauen Radverkehr stärken Vermeidbaren Autoverkehr redu- zieren	Jede Autofahrt richtet Schaden an Umwelt & Mensch an. Dabei geht es nicht nur um CO2-Emissionen, sondern auch um PM10/PM2.5 Partikelabreibungen der Straße, Bremsen, Reifen (1) - diese verursa- chen alleine in den USA 50.000 vorzeitige Tode (2). Eine Antriebswende ist gut, aber löst das Problem nicht. Autofahrten müs- sen, um die Gesundheit aller zu schützen, reduziert werden. Es muss einerseits das Autofahren desincentiviert werden, in dem die tatsächlichen Kosten des Autofahrens den Bürgern auferlastet werden und klima- schädliche Subventionen wegfallen (Pend- lerpauschale, Dieselvorteil, Dienstwagenre- gelung, ...). Gleichzeitig müssen Alternativen gefördert werden: ÖPNV und Fahrrad. Fahr- rad ist die effektivste Methode. Warum? Weil die Planungs- & Realisierungshorizonte bei Radwegen *MONATE* sind, während diese beim ÖPNV *JAHRE* bis *JAHR- ZEHNTE* sind. Und es gibt, bekannter- weise, keine Jahrzehnte mehr zum Handeln. (1) https://www.sciencedirect.com/sci- ence/article/abs/pii/S1352231020306208 (2) http://lae.mit.edu/air-pollution-causes- 200000-early-deaths-each-year-in-the-u-s/	
Radverkehr stärken	Es handelt sich hier um umweltverträgli- chen Individualverkehr	

<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Die Klimakatastrophe wird vor allem auch durch den (motorisierten) Individualverkehr als attraktivstes Verkehrsmittel befeuert, Batterieelektrische und wasserstoffgetriebene Fahrzeuge stoßen zwar keine Unmengen an Treibhausgasen mehr aus, der größte Erzeuger von Mikroplastik in Deutschland (bereits jetzt 1.66 kg/Kopf*Jahr) werden aber auch diese bleiben. Nicht mit Verboten, sondern mit einem effizienten und funktionierenden fahrscheinfreien öffentlichen (Personen-)Verkehr wird dies auch die für alle attraktivste Mobilitätslösung werden und sein.</p>	
<p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Aus den Planungen und Maßnahmen der letzten 20 Jahre weiß man eigentlich, dass die reine Angebotsverbesserung im Umweltverbund allein die Menschen nicht aus dem Auto holt, wenn deren (Privat-)Nutzung nicht (deutlich) unattraktiver gestaltet wird. Entweder durch Zugangshürden wie z.B. Quartiersgaragen, Zirkulationspläne oder Preise (Parken/Treibstoff). Daher ist dies mindesten eine ebenbürtige Seite der Medaille, wenn nicht die wichtigere Seite, um die Stadt zukunftsfähig für den Menschen zu gestalten</p>	<p>Die Verbesserung des ÖPNV der letzten Dekaden ist nicht unbedingt ein Musterbeispiel an Kundenorientierung - hier ist noch jede Menge Luft nach oben. Es geht um die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV - erst wenn der ÖPNV schnell, einfach, günstig, komfortabel und sicher funktioniert, steigen die Menschen um - aus</p>

		<p>Überzeugung, das bessere Angebot zu nutzen. Und wenn es zu ihrem Lebensstil passt. Ist nicht Mobilität vielfach mehr Selbstdarstellung als Fortbewegung? Der ÖPNV muß massiv besser werden hinsichtlich der Kundenwünsche - dann kommt auch die Nachfrage und soziale Akzeptanz. Neue Konsumprodukte werden mit "Begeisterungsfaktoren" verkauft - wo sind die beim ÖPNV?</p>
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Radverkehr ist genauso wichtig wie öffentlicher Nahverkehr, hat aber meiner Meinung nach mehr Nachholbedarf. Deswegen: Prio1: Radverkehr Prio2: öffentlicher Nahverkehr Prio3: gerne zu Lasten vermeidbaren Autoverkehrs Ich glaube dass tatsächlich sehr viel Autoverkehr vermeidbar ist. Die inzwischen als selbstverständlich für fahrende und ruhende PKWs reservierte Fläche im</p>	


	öffentliche Raum ist -verglichen mit den anderen Mobilitätsformen- zu gross.	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Im Prinzip sind alle 5 Punkte richtig und wichtig. Ich sehe aber dass automatisch durch Stärkung des Radverkehrs und ÖPNV, die Nahmobilität gestärkt wird und starke Verbindungen in die Stadtregion.</p>	
<p>Radverkehr stärken</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p>	<p>Im öffentlichen Nahverkehr, konkret bei der U-Bahn, müssen alle störanfälligen Fahrzeuge, von denen es derzeit zu viele gibt, komplett aus dem Verkehr gezogen werden und sollten nur noch eingesetzt werden wenn diese wieder generalüberholt d.h. die Störungen komplett behoben sind, oder gegen neue Fahrzeuge ausgetauscht sind.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Nahmobilität in den Quartieren stärken</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Insbesondere die Stärkung des Radverkehrs und insb. auch des Fußverkehr im Quartier sind zentrale Prioritäten. Gerade auch die Stärkung des Stadt-Umland-Verkehrs ist zentral wichtig, auch mit einem starken und sicheren Radnetz. Es ist sehr schade, dass das Konzept einer Stadt-Umland-Bahn nie umgesetzt wurde.</p>	<p>Die Stadtplanung hat hier ganz viel versem-melt indem Zentren geschaffen wurden zu Lasten kleiner örtlicher Infrastrukturen. Wenn ich Bäcker, Supermarkt etc um die Ecke habe - fustläufig - dann brauch ich kein Auto etc. Die Stadtplanung (sh Riem) hat hier komplett versagt.</p>

<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p> 	<p>Alle Ziele sind wichtig. Folgende Maßnahmen sollten sofort angegangen werden: 1) Taskforce Radschnellwege Um den Pendelverkehr mit dem Umland schnell zu reduzieren, müssen umgehend Radschnellwege sowohl radial als auch tangential in der gesamten Metropolregion umgesetzt werden. Die Planungszeiten für den RSW nach Garching sind völlig inakzeptabel. Das muss schneller gehen. 2) Vision Zero für Fußgänger und Radfahrer Die bestehende Infrastruktur ist viel zu gefährlich. Erst wenn 10jährige und 80jährige ohne Angst alle Wege ungefährdet zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen können, ist die Infrastruktur gut. 3) Zugelassene KFZs massiv und schnell reduzieren München ist mit über 5.000 Einwohnern pro KM² die am dichtesten besiedelte Stadt in Deutschland. Die Zahl der zugelassenen KFZs hat seit 2010 um über 180.000 zugenommen. Sie steigt derzeit weiter. Der Platz dafür reicht aber nicht. Dem muss umgehend durch stark erhöhte Parkgebühren und eine Citymaut entgegen gewirkt werden. Die ganze Stadt Parklizenzengebiet. Die Gebühren für Anwohnerparken orientiert an den Mietpreisen im Viertel: 12 m² KFZ= 12x20€ Parkgebühr im MONAT! Das soziale Argument ist ein Scheinargument der Autolobby da jetzt schon 40% der Haushalte kein Auto besitzen. Es ist davon auszugehen, dass das eher die ärmeren Haushalte sind. 4) Stadt-Umlandbahnen endlich planen und umsetzen Seit Jahrzehnten gibt es dazu Vorschläge. Leider gab es bisher kein politisches Interesse daran.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Nahmobilität in den Quartieren stärken</p>	<p>In Themen Mobilität ist München leider noch in den 80ern und der Herrschaft des Autos gefangen. Die Öffis platzen darüber hinaus durch zentralistische Linienknoten (vor allem Sendlinger Tor, U3+U6 und Stammstrecke) aus allen</p>	

<p>Radverkehr stärken</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Nähten und sind ständig überfüllt und kaputt. Mehr Diversität, Umbau der Straßen für Fahrrad- und Fußverkehr, Autoverbannung und Querverbindungen im öffentlichen Netz sind dringend notwendig.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Nahmobilität in den Quartieren stärken</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Die Stadt als Ganzes muss dringend auf platzsparendere und klimafreundliche Mobilität umgestellt werden. Autoverkehr (fahrend und stehend) muss drastisch reduziert werden. Dieser Umbau geht nicht von heute auf morgen, hätte aber bereits vor mindestens 10 Jahren beginnen müssen. Jede:r Einzelne sollte bei täglichen Wegen überdenken, ob es nötig ist, mit dem Auto zu fahren, dann haben auch diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind mehr Platz.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Vor allem die Stadtviertel außerhalb des mittleren Rings brauchen eine bessere Anbindung - sowohl durch schnellen und reibungslosen ÖPNV als auch durch schnelle und sichere (!) Fahrradverbindungen, möglichst abseits der Auto-Hauptverkehrsstraßen, aber trotzdem ohne Umwege. ÖPNV-Anbindung der äußeren Stadtviertel an die z.T. direkt angrenzenden Orte unbedingt notwendig - Beispiel Waldtrudering - Haar.</p>	
<p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Vermeidbarer Verkehr ist der private Individualverkehr im Innenstadtbereich, wichtig ist aber ein gutes Konzept für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr wie z.B Handwerker etc.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p>	<p>Taktverdichtung und Zuverlässigkeit sind wichtige Stichworte! Aber auch Bezahlbarkeit. Im Vergleich zu anderen Großstädten ist der ÖPNV in München</p>	

	extrem teuer und eben auch nicht sonderlich zuverlässig.	
Radverkehr stärken	Ausbau von Fahrradschnellwegen, idealiter inkl. Teilüberdachung über große Kreuzungen auf Stelzen.	
Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen Nahmobilität in den Quartieren stärken Radverkehr stärken Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren	Öffentlicher Nahverkehr muss überall in München funktionieren und das Barrierefrei. Damit meine ich Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten an jeder Tür und an jeder Station für ALLE Menschen. Akustische Signale für Menschen mit Beeinträchtigungen, blindenfreundliche Wege, breite Wege und Türen für Menschen im E-Rollstuhl. Aufzüge an jeder Station. Und das alles sollte es nicht nur im Zentrum geben, sondern wirklich überall. Gehwege müssen begeh- und fahrbar werden (für Kinderwägen und Rollstühle), Straßen überquerbar. Das sind sie momentan durch die ganzen Autos nicht. Die Stadt sollte den Menschen gehören, nicht den Autos.	
Radverkehr stärken Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren	Attraktive Radrouten fördern automatisch die vermehrte Fahrradnutzung (nudging). Die Maße der Lastenfahrräder im Auge behalten! Es zeichnet sich eine Stadtfucht ab bis in die ganze Metropolregion hinein. Menschen pendeln von sehr weit in die Stadt hinein (Schongau, Landsberg/Lech, Mühldorf a. Inn, Dorfen, Tegernsee). Parkhäuser aus der Innenstadt entfernen, mehr Fußgängerzone = mehr Attraktivität zum Bummeln und Verweilen (fördert Gastronomie).. Feinstaub- und Ultrafeinstaubbelastung (Autoabgase aber auch Reifenabrieb!) muss im Sinne der Volksgesundheit dringend reduziert werden (Einsparung enormer sekundärer Kosten!). Da hilft die E-Mobilität nur sehr bedingt. Feinstaub macht Atemwegserkrankungen, hier möchte ich besonders auf kindliches Asthma hinweisen, das in Ballungsräumen sehr stark zugenommen hat.	

<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Vorfahrt und grüne Welle für Radler und Fußgänger statt für Autos. Autos sollten weitgehend aus der Stadt verbannt werden (mit den üblichen Ausnahmen für Mobilitätseingeschränkte etc.). Selbst der Lieferverkehr könnte teils aufs Lastenrad verlagert werden. Aus Parkplätzen könnten Freiflächen zum Verweilen und Spielen werden, aus Straßem Radstraßen. Schließlich leben viele Münchner*innen beengt, haben oft keinen Balkon und einen weiteren Weg zum nächsten Spielplatz oder Grün. Andere Städte können das doch auch, warum nicht wir?</p>	
<p>Nahmobilität in den Quartieren stärken</p>	<p>Nicht zu kompliziert denken, sondern wirklich SINNVOLL. Es soll endlich mal mehr Verstand und Halt haben, als unnötiger Zweckmäßigkeit.. Beispielverbindungen z.B. von Sendling/Obersendling nach Ramersdorf oder in den Osten raus ist ein treffender Punkt. Die Isar ist ein Nutzbringendes und wichtiges Naturgut, aber kostet wahnsinnig viel Zeit zu umgehen.. Daher ruft oft die Bequemlichkeit, weil es massiv an Zeit spart.. Ich spreche aus eigener Erfahrung.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Eine Ring-Ubahnlinie</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Nahmobilität in den Quartieren stärken</p> <p>Radverkehr stärken</p>	<p>Letztlich steht hier (1) der motorisierte Individualverkehr (2) allen anderen Verkehrsarten (ÖPNV, Rad- und Fußmobilität, hier oft als Umweltverbund bezeichnet) entgegen. Hier muss die Stadt sich zunächst grundsätzlich entscheiden, welchen Weg sie einschlagen möchte. Falls sie sich für (2) entscheidet, bedeutet das nicht ein Verbot aller</p>	

<p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Fahrzeuge im gesamten Stadtgebiet aber sehr wohl das konsequente und sukzessive Zurückdrängen des motorisierten Individualverkehr in der Stadt. Ein Schlüssel ist hierbei die euphemistisch als "ruhender Verkehr" bezeichnete großflächige missbräuchliche Nutzung öffentlichen Raumes für ungenutzte private Fahrzeuge. Deshalb: öffentlichen Parkraum jährlich um einen %-Satz x reduzieren und motorisierte Individualverkehr im Stadtgebiet Schritt für Schritt zurückdrängen.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Nahmobilität in den Quartieren stärken</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>super!</p> 	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p>	<p>Zu "Das bestehende ÖPNV-Netz wird durch Querverbindungen dezentralisiert und, soweit sinnvoll, durch Sharing- und On-Demand-Angebote (zum Beispiel Rufbusse) ergänzt. So können auch die „erste“ und „letzte Meile“ (das erste und letzte Wegstück) gut überwunden werden." : Grundsätzlich ist es Aufgabe des ÖPNV, in einer so dicht bebauten Stadt wie München ein ausreichende Angebot darzustellen. Was sollen Rufbusse hier bringen? Sinnvoll kann ein Konzept wie der IsarTiger sein, aber dann auch am Stadtrand. Carsharing und Bikesharing Angebote gibt es vor allem in Stadtteilen, in denen die Entfernungen nicht so groß sind und ein gutes ÖPNV Angebot vorhanden ist, der Stadtrand kommt hier zu kurz. Zu "Der</p>	

	<p>Besetzungsgrad von ein- und auspendelnden Autos kann erhöht werden, indem die Busspuren von Fahrzeugen mit mehreren Insassen mitbenutzt werden dürfen": Wie soll das kontrolliert werden? Und so wird der Sinn einer Busspur schnell ad absurdum geführt, da dann der Bus dort keine freie Fahrt mehr hat. Offenbar soll der MIV und nicht der ÖPNV gefördert werden.</p>	
<p>Das Netz des öffentlichen Verkehrs großflächig ausbauen</p> <p>Radverkehr stärken</p> <p>Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion</p> <p>Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren</p>	<p>Auch hier finde ich alles wichtig. Besonders wichtig aber Radwege auszubauen und Autoverkehr deutlich zu reduzieren.</p>	

2040

A2.6 Handlungsfeld Freiräume

Antworten	Beitrag	Kommentar
<ul style="list-style-type: none"> • Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen • Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen • Grüngürtel gemeinsam mit der Region weiterentwickeln 	<p>Ich empfinde alle Felder als wichtig. Aber am Wichtigsten ist den Natur- und Klimaschutz dabei zu beachten und ernstzunehmen. (siehe Beiträge BUND Naturschutz und LBV)</p>	
<p>Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen</p> <p>Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen</p> <p>Grüngürtel gemeinsam mit der Region weiterentwickeln</p>	<p>die genannten Ziele, Strategien und Maßnahmen sind allesamt höchst erstrebenswert!</p>	
<p>Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen</p> <p>Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen</p> <p>Grüngürtel gemeinsam mit der Region weiterentwickeln</p>	<p>Aufgrund des Klimawandels müssen innerstädtische Bereiche, die keine zusätzliche Erwärmung mit sich bringen, erhalten und ausgebaut werden.</p>	
<p>Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen</p>	<p>die Antwort Nummer drei sollte für mich eine unabdingbare Grundprämisse sein. Vor allem bei dem ganzen Nutzpotal an jungen Volontären und Visionäre, welche man mit einer Initiative oder einem Bund mit einbeziehen kann und somit junge, engagierte Macher mit in erster Linie hat.</p>	
<p>Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen</p>	<p>Freiräume für Fußgänger:innen und Radverkehr gerade auch an Verkehrsknotenpunkten und Plätzen!</p>	
<p>Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen</p>	<p>Der Ausbau einer grünen Infrastruktur, insbesondere des öffentlichen Nahverkehrs ist essenziell, um eine optimale Mobilität der Menschen in und um München zu</p>	

	<p>gewährleisten- mit dem Ziel Menschen noch besser zu Verbinden und dem Klimawandel entgegenzuwirken. Hierzu wäre ein Ausbau des ÖPNV vor allem in Form eines Kreises sinnvoll, welcher die äußersten Stationen des S-Bahn Netzes einbindet und somit effizientere Verbindungen entstehen, bei denen man nicht erst in die Stadt rein fährt, um dann wieder rauszufahren.</p>	
<p>Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen</p>	<p>Parkanlagen in München sind mM schon gar nicht so schlecht, aber die Innenstadt ist einfach nur laut, vom Auto zugeparkt und dadurch ungemütlich. Wir brauchen viel mehr Platz für Menschen und Natur in der Stadt.</p>	
<p>Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen</p>	<p>Fahrrad Vorfahrt verschaffen wo immer möglich und dabei mutig denken. Die Stadt wird dadurch lebenswerter, die Menschen gesünder und der Lebensraum Stadt kommt wieder zurück</p>	
<p>Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen</p> <p>Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen</p>	<p>Grün- und Freiräume in einer wachsenden Stadt sind zentral wichtig, manchmal empfinde ich aber den Kampf um irgendwelche Ackerflächen am Stadtrand und auch die Diskussion über die Gartenstädte ein bisschen absurd. Wir brauchen dringend mehr Grün in der Stadt, aber müssen nicht jede Siedlungsstruktur der 50er Jahre erhalten. Wir müssen dringend höher und auch dichter bauen, um mehr Platz für Grünflächen zu gewinnen. Dringend nötig sind mehr Straßenbäume insb. in den Quartieren innerhalb des Mittleren Rings, begrünte Fassaden und Dächer und die Schaffung kleinerer Grünräume in den Quartieren, auch zu Lasten des Autoverkehrs.</p>	
<p>Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen</p>	<p>Es braucht mehr Freiraum in der Stadt für Begegnungen, vor allem Orte, an denen man sich gern aufhält (lärmarm, mit Bäumen oder anderweitig bepflanzt, Sitzgelegenheiten). Solche Orte sollte es überall geben, sodass nicht immer alle zu den gleichen üblichen Orten wie an der Isar, Englischer Garten etc. müssen. München ist eigentlich so eine schöne Stadt, nur an vielen</p>	

	Stellen kann man das vor lauter Lärm, Autos, etc. gar nicht genießen.	
Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen Grüngürtel gemeinsam mit der Region weiterentwickeln	Die Bebauung und Nachverdichtung ist in München schon grenzwertig,	
Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen	in diesen Freiräumen kann die Radinfrastruktur führen und vernetzt werden	
Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen Grüngürtel gemeinsam mit der Region weiterentwickeln	Oslo als Beispiel nehmen und innovative Ideen und Maßnahmen kopieren! München fahrersicher machen, Autos aus der Innenstadt verbannen, grüne Küche fördern, Dächer begrünen, Platz zum Anbauen von einheimischen Gemüse/Kräutern usw. schaffen, großes innerstädtisches Outdoor-Sportangebot bieten, Bevölkerung aufklären usw.	
Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen	Das lokale Grün bzw. Freiraum um das Wohnumfeld (im Quartier ist zwar wichtig, aber unter der Woche aufgrund von Arbeit usw. weniger im Fokus, wo hingegen am Wochenende die Freizeit und damit Grün / Freiräume relevanter werden. Und um die Freizeitpendler am von Freitag - Sonntag zu minimieren und ihnen ein örtliches Freiraumangebot zu ermöglichen, finde ich eine gute Freiraum-Vernetzung von innen bis nach ganz außen in die Region als sehr wichtig. So kann man sich als (Innen-)Stadtbewohner direkt von zu Hause aufs Rad setzen und die abseits vom Verkehr die Welt entdecken...	
Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen	Mehr grüne Inseln und grüne Korridore INNERHALB der Verdichtungszone! Verdichtung ohne parallele Grünflächenplanung hat sozialräumlich disfunktionale Effekte!	
Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen	Meine Hypothese: 50 % der Autofahrten in der Stadt sind überflüssig und werden nur	

<p>Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen</p>	<p>aus Bequemlichkeit gemacht. Alternativen (Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß gehen) existieren, aber werden nicht genutzt. Nimmt den Platz, der für diese 50 % KFZ-Verkehr notwendig ist, bekommt an meine Menge Aufenthaltsflächen und grüne Infrastruktur.</p>	
<p>Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen</p> <p>Grüngürtel gemeinsam mit der Region weiterentwickeln</p>	<p>Die Stärkung und Vernetzung von Grüngürteln schafft Mehrwert für Flora, Fauna und Stadtbewohner gleichermaßen - und ermöglicht, gemeinsam mit der Region gedacht, zahlreiche Vorteile für alle. Insbesondere die stärkere Betrachtung von Kaltluftschneisen und dem Austausch zwischen Stadt und umliegenden Regionen ist ein wahrer Schatz und sollte noch stärker forciert werden.</p>	
<p>Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen</p> <p>Grüngürtel gemeinsam mit der Region weiterentwickeln</p>	<p>München erstickt, es wird immer Wärmer, weil alles mit Wohnblocks zu getackert wird! Wir brauchen mehr Bäume/Grünflächen und weniger Autos in der Innenstadt. Hierzu muss aber das öffentliche Verkehrsnetz dementsprechend ausgebaut und attraktiver gestaltet werden. Auch die Fahrzeiten müssen angepasst und öfter getaktet werden</p>	
<p>Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen</p>	<p>Bietet das Quartier alles, dass ich an einem sonnigen Sommertag mich nicht, der Kinder willen, in den Stau zum Langwider See nötige, ist die Wohnanlage perfekt. Bestmögliche Distanz zu den Nachbarn, aufgrund gut geschnittener Wohnungen und Häuser. Gute Baumaterialien, um Immissionen und Belästigungen gering zu halten. Helle Wohnungen,sonnige Balkone, bzw. kleine Boden/Gartenfläche zum aktiv selbst bepflanzen. Gepflegte, Kinder-und Naturfreundliche Gartenanlage die zum Picknick und Sonnenbaden vor der Tür einlädt. Am besten keine Verkehrsfläche um die Häuser und alles untekellert (TG), so dass sich die Kinder weitläufig bewegen können und sicher sind. Absolute Einschränkung der Hundehaltung auf ausgewiesene Bereiche. Aktivbereich für Jugendliche zum Treffen, mit Tischtennisplatten oder ggf. Bolzplatz. Ermöglicht nachbarschaftlichen Kontakt und</p>	

	<p>Aufenthalt der Jugendlichen im Freien. Quartiersorganisierte Pflege eines Bereichs mit Nutzpflanzen, der Ausgleichsfläche oder einer Blumenwiese. Sinnvolle Spielgeräte, realistische Bepflanzung und wenn Brunnen, oder Kunstwerk, dann sollte dieser nicht nur Geld und Bodenfläche verschwenden. Sondern einen Mehrwert. Selbst wohne ich in der Stadibau Wohnanlage "In den Kirschen" die sehr gelungen sein dürfte. Viel Grün, viel Bewegungsfläche für Kinder und Eltern, Radwege in alle Richtungen. Am genialsten ist, dass keine parkplatzsuchenden Autos um das Haus fahren, kein Türe schlagen und nahes Motorengeräusch. Nachahmenswert.</p>	
<p>Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen</p> <p>Grüngürtel gemeinsam mit der Region weiterentwickeln</p>	<p>1: Seilbahn zu teuer und empfindlich und bei extremen Unwetter, Starkregen und Überflutung gefährlich! U-Bahn oder begrünbarer und verkehrskapazitätserweiterbarer Monorail/Shinkansen (siehe Tokyo) ist langfristig preiswerter und statisch sicherer und stabiler! Monorail kann begrünt werden, was zur Schwammstadt-Konzept und CO2-Reduktion bzw. O2-Produktion beiträgt! 2: Neuperlacher Ständlerstr unterirdisch ausbauen (siehe Mittlerer Ring) und auf der Erdoberfläche begrünbare Gebäuden bauen. Mehr vertikal denken :-)</p>	
<p>Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen</p>	<p>Die Quartiere sind das "Herz" Münchens. Hier spielt sich alles ab. Und hier lässt sich am meisten sichtbar machen und bewegen.</p>	

A2.7 „Ihnen fehlt ein Handlungsfeld?“

Antworten	Beitrag	Kommentar
Klimaanpassung	Naturschutz	
Mobilität	Die Mobilität beeinflusst alle Teilbereiche der Stadtentwicklung. Sie ist entscheidend bei der räumlichen Verteilung von Arbeitsplätzen, Versorgung mit Gütern und bestimmt die Nutzung der Freiräume. Die Ausrichtung auf den Autoverkehr, auch wenn zukünftig viele elektrisch fahren sollten, nimmt den Platz in Anspruch, der für Klimaanpassung (viel mehr Bäume, Wasserläufe u.a.) und eine lebenswerter gestaltete Stadt benötigt würden.	
Klimaanpassung	Es beinhaltet für mich ein ganzheitliches Konzept aus Natur und deren Funktion, welches in unser Leben integriert wird. Es geht nicht darum, einen Stempel/Siegel für eine Möchtegernkultur zu ergattern, es geht um unser aller Leben und Überleben. Diesen wahrhaftigen Brennpunkt vermisste ich noch drastisch im Allgemeinen.	
Quartiere Klimaanpassung Klimaneutralität	Sozialverträglichkeit nicht vergessen!	
Freiräume Mobilität Klimaneutralität	eigentlich ih kann man diese Aspekte nicht trennen , sie sind, wenn es richtig und nachhaltig werden soll eng verzahnt. Immer Health in all Policies mitdenken!	
Mobilität Klimaneutralität	Wir müssen unsere Art der Fortbewegung anpassen, um den Klimawandel zu bekämpfen. Deshalb eine neue Art der Mobilität. Vielleicht wäre ja auch für Leute die ab und zu ein Auto benötigen eine Art Carsharing von mvg möglich, dass weniger kostet als sixxt oder sharenow und die Menschen dazu bewegt, kein eigenes Auto mehr zu haben. Dazu wäre auch ein barrierefreier, gut angebundener ÖPNV wichtig.	
Quartiere	Wir brauchen unbedingt bezahlbaren Wohnraum.	
Mobilität	Unter allen Aspekten ist es der komplizierteste, jedoch messbarste und mit den meisten Investitionen verbunden.	

Quartiere	Ohne Wohnen kein München, daher ist das das wichtigste Feld. Alles andere muss begleitend verbessert werden.	
Freiräume Mobilität Klimaneutralität	Wichtig für die Lebensqualität in unserer Stadt wäre aus meiner Sicht, mehr (sichere) Freiräume für die Bewohner zu schaffen - insbesondere für Kinder und Ältere. Der größte und einfachste Hebel hierfür ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Erste gute Erfahrungen wurden durch die teilweise zeitlich begrenzte Umwidmung von Straßen geschaffen. Ebenso wurden die Schanigärten in meiner Wahrnehmung durchweg positiv aufgenommen. Mehr davon! Dass dies gleichzeitig auch positiv fürs (Stadt)klima ist, ist für mich ein angenehmer Nebeneffekt.	
Freiräume Quartiere	Man sollte immer zuerst versuchen, Probleme an der Wurzel zu packen, bevor man sich an End-of-Pipe-Lösungen versucht. Münchens größtes Problem ist das Wachstum der Einwohnerzahl, weil die dadurch ausgelösten Verdichtungsprozesse nachhaltig und dauerhaft die Lebensqualität der Einwohner beschädigen. München sollte sich engagiert darum bemühen, dass weniger Unternehmen und weniger Zuzügler nach München kommen. München hat da durchaus einiges an Hebeln in der Hand. Aber warum nutzt München diese Möglichkeiten nicht? Man gewinnt den Eindruck, dass unsere Stadtpolitik dieser kranken Form des Wachstums nichts entgegenzusetzen will, warum auch immer.	
Quartiere Klimaneutralität	Alles geht von den einzelnen Menschen in ihren Sozialräumen aus und muss dort auch ansetzen. Unter intensiver Qualitätsbeteiligung!	
Freiräume Quartiere Klimaanpassung	Unsere Lebensentwürfe sind im ständigen Wandel und damit unsere Bedürfnisse. Vieles findet schon längst außerhalb der eigenen vier Wände statt, auch wenn der individual Verbrauch steigt. Deswegen ist es wichtig die Qualitäten des geteilten Raums zu steigern, um vielleicht irgendwann weniger Raum für sich alleine zu brauchen.	

<p>Freiräume Mobilität Quartiere Klimaanpassung Region</p> 	<p>Die Metropolregion München ist eine der beliebtesten Standorte in Deutschland - Lebensraum zum Wohnen, Arbeiten, für Freizeit. Ein überwiegender Teil der Bevölkerung verbringt große Teile des Tages bei der Arbeit. Damit in dieser schönen Stadt genug Zeit zum Erleben von Freiräumen oder dem Aufenthalt in Quartieren oder in der Region bleibt, ist der zeitliche Anteil der Mobilität maximal zu reduzieren. Als jährlich wiederkehrende Stau-Hauptstadt, mit höchster PKW-Dichte und enormer Luftverschmutzung bietet München attraktive Herausforderungen zur Lösung heutiger Klima- und Mobilitätsprobleme. Wenn Mobilitätsprobleme gelöst werden, wirkt sich das direkt positiv aus auf Freiräume, Quartiere, Klima und Region - damit ist Mobilität aber nicht das wichtigste Thema - sondern eingebunden in die Wechselwirkungen dieser Kriterien, welche die funktionale Komplexität erzeugen.</p>	
<p>Freiräume Mobilität</p> 	<p>München wächst zu stark. Freiräume werden zu stark reduziert und das erzeugt erheblichen Unmut bei den Bürgern. Warum wird jeder, der Lust hat, in München zu wohnen ohne hier zu arbeiten und ohne es sich leisten zu können, hier eine Sozialwohnung erhalten? Lieber einkommensschwache Arbeitnehmer/-innen damit beglücken, insbes. aus Mangelberufen! Das motiviert auch, zu arbeiten, insbes. in weniger beliebten Berufen.</p>	

A3 Originalbeiträge im Dialogformat „Perspektive München“

A3.1 Präambel

Kommentar

Vorbereitung auf den Klimawandel

Die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen in unserer Stadt kann nur erhalten werden, wenn wir die Stadt auf den Klimawandel vorbereiten. Dazu muss die Ökologie und die Grünplanung eine stärkere Rolle in der Stadtentwicklung erhalten. Dazu ist eine bessere Abstimmung mit dem Umland notwendig, wo sozusagen das Klima herkommt

Stadt im Gleichgewicht und Nachhaltigkeit ?

Wenn ich mir die aktuellen Bevölkerungsprognosen für 2040 ansehe, die zusätzlich 250.000 Menschen annehmen, dann kann ich mir weder Gleichgewicht noch Nachhaltigkeit vorstellen ohne grundlegende Weichenstellungen die ich in diesem Papier nicht wieder finde.

Soll es wirklich das Ziel sein noch mehr Menschen nach München zu holen / locken ? Wären nicht Maßnahmen notwendig um weiteren Zuzug zu verhindern ? Digitalisierung bietet viele Möglichkeiten incl. Homeoffice in ausserstädtischen Umfeld. Sollten die Planungen nicht gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden / Landkreis erfolgen ?

super!

super!

Was soll das Gerede von Nachhaltigkeit, wenn man gleichzeitig ständig neue Firmen akquiriert und Arbeitsplätze schafft, und dadurch Menschen aus der ganzen Welt nach München lockt.

Um das Ruder herumzureissen bräuchte es jetzt dringend eine Stärkung des ländlichen Raumes (einschließlich Klein- und mittelstädte (Breitbandausbau, Bahnausbau, mehr Kulturförderung für das Land...)) Nur so können wir den Trend (Landflucht) wieder umkehren und für München eine Entlastung herbeiführen. Allerdings habe ich nicht den Eindruck, dass unser Bürgermeister und die meisten Stadträte das wollen. Sie sind doch so stolz auf das Wachstum - das unser Leben so schwer macht und vielen Menschen den Tod bringen wird (Hitzetote in den Sommermonaten)

Die Grenzen der ökologischen Tragfähigkeit sind bereits jetzt ü

Nachhaltige Stadtentwicklung (schöne, leere Worte) und Wachstum (Realität) sind ein Widerspruch!

Die Klimaziele werden mit den jährlichen Vorgaben für Wohnungsbau niemals eingehalten!
Die Grenzen der ökologischen Tragfähigkeit sind bereits jetzt überschritten!

Allein durch die Herstellung von Zement entstehen Unmengen von CO². Hinzu kommt die Produktion von Stahl und anderen Baustoffen, der Baustellenverkehr usw.

Wenn es München ernst meint mit seinen Klimazielen und der Biodiversitätsstrategie, muss es aufhören, ständig neue Firmen zu akquirieren, ständig neue Arbeitsplätze (Büro-räume) zu schaffen, die Universitäten immer weiter auszubauen. München muss aufhören zu wachsen, denn Wachstum auf begrenzter Fläche führt zum totalen Chaos - auf jeden Fall zu mehr Flächenversiegelung, mehr Verkehr, mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung, weniger Grünflächen, weniger Erholungsraum, überfüllte öffentliche Verkehrsmittel und Radwege. Es beeinträchtigt entschieden die Lebensqualität und die Gesundheit der Einwohner und führt in den heißen Sommermonaten unweigerlich zu vielen Hitzetoten. Die heutigen Bürgermeister, Stadträte und Stadtplaner haben dies zu verantworten.

Präambel und Rahmenbedingungen

Ich vermisse die wesentliche Rahmenbedingung mit der im weiteren umgegangen werden soll: Bevölkerungsentwicklung. Aktuell verstehe ich dass die Münchener Politik mit 1,8 Mio Einwohnern in 2030 plant. Mit solch einem Wachstum sollte man sich einfach eingestehen, dass Gleichgewicht, Nachhaltigkeit etc. nicht machbar sein werden. Für die Politik ist eine hohe Bevölkerungszahl natürlich interessant, bedeutet das doch mehr Einnahmen für den Stadthaushalt.

Eine wirkliche Transformation wäre: die Politik erklärt es zum Ziel die Bevölkerungszahl in München stabil zu halten. Dann gibt es m. E. die Chance auf eine ökologische Tragfähigkeit hinzuarbeiten

Bevölkerungsentwicklung

Aus Wikipedia: "1852 überschritt die Einwohnerzahl die Grenze von 100.000, wodurch München zur Großstadt wurde. Danach stieg durch Bevölkerungszuwachs und Eingemeindung von vorher eigenständigen Siedlungen die Einwohnerzahl stark an, so dass 1883 in München bereits 250.000 Menschen lebten. Bis 1901 verdoppelte sich die Einwohnerzahl dann auf etwa 500.000. Damit war München nach Berlin und Hamburg die drittgrößte Stadt im Deutschen Reich geworden. 1933 stieg die Bevölkerungszahl auf 840.000 und 1957 auf über eine Million. Einen ersten Höhepunkt in der Einwohnerzahl gab es im olympischen Jahr mit 1.338.924 am 31. Dezember 1972.

Ab 1973 stieg und sank die Einwohnerzahl kontinuierlich. Der Tiefpunkt war 1998 mit einer gemeldeten Bevölkerungszahl von 1.188.897 erreicht. Jedoch hat sich etwa ab dem Jahr 2000 ein stabiler Aufwärtstrend etabliert."

-> Ja, die Stadt München ist in bestimmten Jahrzehnten (stark) gewachsen - z. B. von 1852 - 1957 über 900.000 Menschen. Aber nach Olympia bis 1998 auch wieder gesunken. D. h. wo wollen Sie die Grenze ziehen ("stabil halten")? Mit welchem rechtlichen Instrument soll das geregelt werden - Stichwort EU-Freizügigkeit und Niederlassungserlaubnis. Der Anstieg ist gerade auch durch die aktuelle Corona-Situation mit Home-Office und Landflucht einiger Städter abgeflacht. Mir erscheint hier eine willkürlich Grenzziehung gewünscht ohne objektive Kriterien zu formulieren, nach dem Motto: "mia san mia" und jetzt reichs mia. Zudem verstösst eine solche Umsetzung einer Bevölkerungssperre o. ä. gegen EU-Recht. Hört sich also vermeintlich als eine einfache Lösung an, ist aber praktisch nicht umsetzbar.

Kleiner Kommentar

- Bitte im 2ten Satz Vorwort "Orientierung am Gemeinwohlorientierung" korrigieren.
- 1ten Absatz bitte auf die tatsächlichen Transformationsaufgaben hin abstellen: "Das anhaltende Wachstum ist rasch einzubremsen und die Flächeninanspruchnahme muss sich nach dem Gemeinwohl richten, um zunehmende Nutzungskonkurrenzen und Interessenkonflikte zu vermeiden."
- Es fehlt der Satz: "Dem weiteren Bevölkerungswachstum in München ist entgegenzuwirken um die Flächenknappheit nicht noch zunehmen zu lassen."
- Anpassung 3ter Absatz: "Da die Grenzen der ökologischen Tragfähigkeit dafür die Grundlage bilden, wird bei allen Entscheidungen und in allen Prozessen der Grundsatz der "starken Nachhaltigkeit" angewandt."
- Vorletzter Absatz - bitte in der Überschrift einfügen: "...jährlich evaluiert."

2° bzw. besser 1,5° - Ziel explizit formulieren

Bis zum Zieljahr 2040 soll die Klimaneutralität in allen Bereichen erreicht sein. Das globale Ziel die Klimaerwärmung auf 1,5°C zu beschränken muss Verantwortung insbesondere der sogenannten entwickelten Ländern sein. München als eine der wohlhabenden Städte dieses Teils der Welt soll deshalb dieses Ziel explizit bereits in der Präambel seines Stadtentwicklungsprogramms formulieren.

A3.2 Weitsichtige Steuerung und globale Verantwortung

Schutz der Umwelt für die Stadtbevölkerung

Es muss für die Stadtplanung festgelegt werden, dass der Schutz und die Verbesserung der vorhandenen Umwelt ein entscheidendes Kriterium ist, um Gesundheit und Wohlbefinden der Bevölkerung zu erhalten und zu verbessern.

Lernende Verwaltung?

„lernende Verwaltung“ ist wohl hier eher Bullshit Bingo. Ein Schlüsselwort, was sich gut verkaufen lässt und weiter nichts. Die LHM mit ihren Referaten/Verwaltungen wird seit Jahren schlimmer. Bürokratie wird hier nicht abgebaut. Was auch daran liegt, dass das in den Beamtenstrukturen nicht vorgesehen ist. Anders ist z.B. Seniorität nicht zu erklären! Die Bevormundung der Bürger der Referate der LHM (ganz besonders das von Bauordnung und Stadtplanung) ist unerträglich.

Zielformulierung: Im vorderen Viertel bei Great place to work

Zustimmung zu ihren Anmerkungen! Welches der Referate sich bei der Bevormundung der Bürger hier besonders hervortut, möchte ich nicht unterscheiden. Aber bei der bisherigen Umfrage zum "Great place to work" trat der Mangel an der Führungsqualität der Referate sehr deutlich zu Tage. Hier für die Mitarbeiter/innen ein besseres Umfeld zu schaffen ist m.M. nach die Voraussetzung für eine zukunftsfähige, ja auch lernende Verwaltung.

zu A5 "Finanzen und Beschaffung"

Um nicht weiter zum Schaden der Nachwelt, der Lebensgrundlagen und der Umwelt unentwegt "falsche Kompromisse" zu schließen, ist zwingend der Grundsatz der "starken Nachhaltigkeit" beim Finanzgebahren und bei allen Beschaffungsvorgängen anzuwenden.

Aktive von Fridays for Future gezielt einladen

Wenn jemand Interesse an der Zukunftsgestaltung gezeigt hat, dann sind das die Aktivistinnen von Fridays for Future. Das Angebot der Beteiligung soll auf sie zugeschnitten sein bzw. werden.

A3.3 Offene und attraktive Ausstrahlung

Sicherheit: vor dem Auto

Als Bürger und Vater eines kleinen Kindes macht mir der Autoverkehr beim Thema Sicherheit große Sorgen. Weit über 90% meiner Aufmerksamkeit draußen muss ich auf das Verhalten im Verkehr richten: Wie schütze ich mich richtig vor zu schnell fahrenden Autos? Wieso muss ich auf der einen Straße auf der Straße gehen (weil Gehsteig vollgeparkt) und auf der anderen auf dem Gehsteig (weil trotz Tempo 30-Zone viel zu viele schneller als 50 fahren)? Etc.

Hier wäre das Ziel: 'Vision Zero' nötig als Ergänzung, z.B.: 'Mittels »Vision Zero« wird es keine Verkehrstoten mehr geben.' (bitte keine sollte / könnte / möchte, sondern ein klares + messbares Ziel)

Grundsätzlich

Ein großer Teil der Wirtschaft Münchens ist entweder "technokratisch" aufgestellt und gehört den Immobilien-, Finanz- oder Verwaltungsbereichen an. Das ist aus mehrerlei Gründen ein ungutes Verhältnis. Besonders gefördert müssen für eine tatsächliche "Resilienz" und Kreislaufwirtschaftsfähigkeit kleine, handwerklich orientierte Manufakturen, Betriebe, Kooperativen, Initiativen und Einzelselbständige bzw. Dienstleister.



A3.4 Solidarische, engagierte Stadtgesellschaft und bezahlbares Wohnen

Bezahlbares Wohnen und soziale Mischung

Wo findet das statt? Als kein Sozialhilfeempfänger und nicht top Verdiener - wo finde ich da von der LHM das angebotene bezahlbares wohnen?

Die städtischen Wohnungsbauer bauen nicht für den Münchner. Die bauen für Sozialhilfeempfänger!

durch Bauen, Bauen wird Wohnen nicht billiger

Bitte nennen Sie mir eine Stadt, in der es gelungen ist, durch Bauen, Bauen Bauen das Wohnen billiger zu machen. Paris? London? Dschongdsching?.

Um das Wohnen bezahlbar zu machen, müssen wir aufhören, durch ständige Akquise der global player und anderer attraktiver Firmen (deren Arbeitskräfte sich auch die teuersten Wohnungen leisten können), immer mehr Menschen nach München zu locken. Erst dadurch entsteht der Verdrängungsprozess (Reiche verdrängen die Armen / Die Mieten schnellen in die Höhe)

Wir müssen aufhören Bürotürme zu bauen!

Was Wohnen wirklich billiger macht:

- Wiedereinführung der Fehlbelegungsabgabe
- längere Preisbindungsfristen bei Sozialwohnungen
- Sobon - mindestens 40% jedoch nicht auf Kosten von Grünfläche/Einwohner
- Unterstützung privater Vermieter, die unterhalb des Mietpreisspiegels vermieten (Vorschlag von Reiter)
- Zusammenarbeit mit dem ländlichen Raum -> Förderung des ländlichen Raumes, um eine Entspannung für den Münchner Wohnungsmarkt herbeizuführen

Wir brauchen eine City-Maut, die dem MVV zugute kommt, damit dieser besser ausgebaut wird und die Fahrpreise billiger werden (Arme Menschen besitzen keine Autos)

Beschränkung von Spekulationsimmobilien

Es muss nicht nur der soziale Wohnbau gefördert, sondern auch der Bau von Spekulationsobjekten durch private Firmen verhindert werden. Ein großer Anteil an Neubauten sind Luxusobjekte, die für die meisten Menschen niemals mietbar geschweige denn erwerbbar sind, sondern rein als Spekulationsobjekte am Immobilienmarkt dienen. München muss sich klar gegen diese Spekulationsgeschäfte stellen und unter anderem Vorkaufsrechte stärker nutzen und privaten Firmen Auflagen zur Erwerbbarkeit der gebauten Immobilien stellen.

Bürgerschaftliches Engagement: auch ernstnehmen

Wertschätzung von bürgerschaftlichem Engagement bedeutet auch: die Bürger ernst nehmen, und das auf Augenhöhe. Hier fehlt es leider bei einigen städtischen Akteuren. Den Text bitte entsprechend ergänzen.

zu C1: Sozialer Ausgleich und Armutsreduktion

Das Ziel steht München gut zu Gesicht. Dazu braucht es aber eine ganz andere konsequente Vorgehensweise wie bisher. Das bedeutet, Menschen, die auf der Straße oder in menschenunwürdigen Verhältnissen leben, gehören sehr bald der Vergangenheit an. Für diese Menschen wird in den nächsten 3 Jahren Wohnraum zur Verfügung gestellt; für Menschen, die am Rande stehen, müssen wir uns ganz besonders kümmern. Für mich ist es nach wie vor unfassbar, dass eine Stadt, die jahrzehntelang in der Spitze von der SPD dominiert war, hohe Millionenbeträge für ein Fussballstadion und anderen Luxusschwachsinn aufwendet, aber Menschen in Lumpen unter Brücken und in Müllbergen kampieren müssen. Weiter: 10% der Kinder in München unter 15 Jahren leben unterhalb der Armutsgrenze. Diese Kinder sind aktiv aufzusuchen und in ein anderes Niveau zu heben - das ist das Mindeste, was eine so reiche Gesellschaft zustande bringen muss.

zu C2: Bezahlbares Wohnen und soziale Mischung

Die ersten beiden Sätze der Zielerläuterung kann ich voll unterschreiben. Ich frage mich nur, wie München dorthin gelangen will, nachdem man ja Jahrzehnte das genaue Gegenteil davon praktiziert hat, befördert hat oder geschehen hat lassen. Tauscht man die Stadträt*innen vorher aus? Was ist denn die Baseline des Ziels!? Der Zustand jetzt, der ja in vielen Quartieren/Stadtteilen furchtbar ist nach Gentrifizierung, Verjagen der angestammten Bevölkerung, Schaffung von Immobilienrenditeobjekten, Abbau von Sozialwohnungen, Schließung der kleinen Geschäfte, Manufakturen und Traditionslokale, Beseitigung von sozialen Treffs!? Oder der Zustand vor 30 Jahren oder evtl. ein zukünftiger (wann), guter Zustand?



A3.5 Qualitätsvolle und charakteristische Stadträume

Wohnen und arbeiten - Betriebswohnungen schaffen

Große Unternehmen, wie z.B. BMW, sollten Wohnungen in der Nähe ihrer Betriebsstätten zur Verfügung stellen. Vonseiten der Stadt könnten hierzu angepasste Modelle entwickelt werden.

Flächensparende und integrierte Siedlungsentwicklung

Flächensparende und integrierte Siedlungsentwicklung = Ghetto.

Schön wurde lange nicht mehr gebaut.

Verbietet doch einfach mal neue Hotels und Büros. Da wäre dann schnell Platz. Wie viele Hotels wurden jetzt am Ostbahnhof gebaut? Genau, zu viele!

Stadt- und klimaverträgliche Mobilität

? Also in Johanneskirchen wurden vor knapp 40 Jahren Rollstuhlgerechte Modellhäuser gebaut. Die LHM/Bahn hat es bis heute nicht geschafft den Bahnhof dazu barrierefrei zu gestalten. Das ist auch die Flughafenlinie. Jeder mit einem Koffer hat hier Probleme.

40 Jahre! Schaffen Sie erstmal den Nahverkehr dann reden wir über mehr Wohnraum.

Grünflächen und Naturschutz

Für die Klimaanpassung der Stadt, die Gesundheit der Bewohnerinnen und den Erhalt der in München noch vorkommenden Artenvielfalt müssen Grünflächen unbedingt erhalten, erweitert und miteinander vernetzt werden. Das kann bei entsiegelten Parkplätzen und baumbestandenen Grünstreifen entlang von Straßen und Radwegen beginnen. Auf keinen Fall dürfen bestehende Grünflächen als Bauerwartungsland gehandelt und an Investoren vergeben werden. Im Gegenteil: Für jede Wohneinheit sollte Grünfläche möglichst im Maßstab 2:1 hinzugechnet werden.

Isolierte Grünflächen reichen nicht: Öffentliche Plätze für uns

Eine lebenswerte Stadt besteht nicht nur aus isolierten Grünflächen und großen Parkanlagen. Eine lebenswerte Stadt muss es schaffen an jedem Ort eine beruhigte Atmosphäre mit Austausch-, Sitz- und Treffmöglichkeiten zu schaffen. Aktuell besteht der meiste innerstädtische öffentliche Raum in München aus Einkaufszonen, ohne Grünflächen, meist ohne Sitzflächen, laut und hektisch. Die Kaufingerstrasse ist ein Sinnbild hierfür. All diese Flächen müssen umgebaut und entschleunigt werden. Öffentliche Plätze sollen schöne Treff- und Sammelpunkte für die Bürger:innen sein und keine Dystopie des Kapitalismus.

Schäm dich München! (Nachverdichtung)

Als Zugezogene habe ich München immer für die traditionelle Bauweise sehr hochherrschaftlicher Anwesen in der Innenstadt bestaunt. Auch in den gewachsenen Quartieren sind wunderschöne vielfältige Häuser mit viel Holz zu finden. Im Stadtteil Hadern kommt man aus dem Kopf schütteln inzwischen nicht mehr raus: schäm dich München! Wieso möchte München sein Gesicht verlieren? Wer erlaubt solche Bauanträge? Es widerspricht dem Ansinnen hier auf der Seite massiv. Für jedes Haus, das abgerissen wird, kommt mindestens ein Dreispänner. Sprich, statt Omi mit Hackenporsche kommt eine Familie mit zwei Autos und da ja keiner mehr einen Stellplatz auf dem Grundstück nachweisen muss- stehen die dicken SUVs auf der Straße. Hadern hat fast nur noch Einbahnstraßen durch parkende Autos, es herrscht schon jetzt morgens ein Verkehrschaos. Die Gärten liegen im Schatten, die Nachbarn gucken sich auf den Gartentisch, man hat kaum noch Luft zum Atmen. Wir sind bewusst nicht in die Maxvorstadt gezogen, doch diese Gentrifizierung im grossräumig gestalteten Hadern wird uns bald den Hals zuschnüren. Bitte langfristig planen!!! Es ist unerträglich wie diese weißen herzlosen formhaus Bunker hier hochgezogen werden. Keine Individualität mehr- nur weiße Fassaden, die nach 5 Jahren Schimmeln, kleine Gärten aus Stein, die keinen Platz für die Insekten lassen. Bitte sofort umdenkend und so eine Schande nicht mehr genehmigen: München verliert sein wunderschönes Gesicht.

Grünflächen, Bäume und Naturschutz

Bitte bei neuen Quartieren und Grünanlagen darauf achten, dass in den Wettbewerben / Entwürfen nicht nur für die Menschen, sondern auch für die Natur, d.h. mit den natürlichen Gegebenheiten geplant werden muss - nicht dagegen. Das Motto ist: nicht alles plattmachen, um neu zu bauen, sondern gewachsene Struktur erhalten: Unebenes Gelände, Bäume, Sträucher, besonders artenreiche Bereiche. Das macht Grünflächen erst interessant.

Parks und Gärten, Freiflächen und Grün sind wichtig für die Menschen, als Aufenthalts- und Erholungsräume oder für Sport- und Spielbereiche. Was aber ebenfalls wichtig ist und in der Stadt meist vergessen wird, sind naturbelassene Bereiche oder zumindest naturnahe Grünflächen und alte Bäume (auch Totholz), die vor allem für die Natur und die Artenvielfalt da sind und den Menschen nur eingeschränkt zur Verfügung stehen, z.B. als speziell gekennzeichnete Biotopbereiche. Denn am Ende sind wir nur ein Teil der Natur und von ihr abhängig. Viele Tierarten leben in der Stadt oder wurden wegen Pestizideinsatz und Verarmung der Landschaft in die Stadt gedrängt. Jetzt sollte man ihnen hier auch Lebensräume bieten und erhalten und nicht weiter einschränken. Das bedeutet, viele vernetzte Grünzüge und Biotopverbände bewahren bzw. schaffen, wilde Bereiche, Heckenstrukturen, Großbäume stehen lassen, besondere Blühflächen (Magerstandorte) anlegen, öffentliches Grün - wo es geht - nur extensiv mähen.

Nach der naturverträglichen Planung heißt das, dass sich auch die Umsetzung anpassen muss: Die Abteilung Gartenbau braucht ein neues natürlicheres Konzept, die Zusammenarbeit mit den Bürger*innen vor Ort sollte gestärkt werden. Ein Teil der Grünanlagen wird weiter gepflegt, ein anderer Teil darf naturnah bleiben und wachsen - für die Biodiversität, aber auch für uns und unsere Kinder zur Erfahrung der Natur, wie sie sich ohne menschlichen Eingriff entwickelt. Und nicht zuletzt auch für unsere Gesundheit, denn Bäume im Sichtfeld haben nachweislich einen positiven Effekt auf die psychische Gesundheit der Menschen.

Freibäder auch im restlichen Jahr nutzen

Wie wäre es, wenn die großzügigen Wiesen von Freibädern auch genutzt werden könnten, wenn der Badebetrieb eingestellt ist? Ich denke da an Fußball, Volleyball, Federball, Tischtennis etc. Wenn die Becken bedeckt sind, besteht keine Gefahr meiner Ansicht nach. Das Ungerbad beispielsweise ist die meiste Zeit des Jahres geschlossen und somit vollkommen ungenutzt. Theoretisch könnte sogar der Kiosk öffnen, um im Winter/Spätherbst/Frühling Glühwein, Kakao und andere Dinge anzubieten. Ich blicke immer mit einem weinenden Auge durch den Zaun: sehe weite, leere Wiesen und ein paar Meter daneben einen überfüllten steinernen Bolzplatz für die Kinder. Wie schön wäre es, wenn München da etwas flexibler wäre.

Stadt der kurzen Wege: konkreter werden!

Die Formulierung ist viel zu weich! Konkret werden, beispielsweise als Satz 3: »Innerhalb des Mittleren Rings und in stark verdichteten Wohngebieten sind diese [Versorgungsangebote/Dienstleistungen] in maximal 5 Minuten, ansonsten in maximal 15 Minuten zu Fuß zu erreichen.«. Zu Fuß, da nicht jeder Radfahren kann oder mag und es auch oftmals in verdichteten Gebieten an geeigneten Abstellflächen fehlt, auch in den Wohnungen.

Öffentliche Räume -> auch für Klimaschutz nutzen

Der Rückbau von bisher mit Autostraßen bebauten Flächen ist nötig, um Klimaresilienz überhaupt zu ermöglichen (siehe auch die anderen Ziele). Daher sind im letzte Satz von D5 dies zu erwähnen, beispielsweise mit 'oder zugunsten der Klimaresilienz entsiegelt'.

Rückbau der überdimensionierten versiegelten Flächen

Vielen Straßen sind in der Stadt auch nach den geltenden Richtlinien überdimensioniert, extreme Beispiele sind die Fahrspurbreiten der Strecken, deren Baulastträger die staatlichen Bauämter sind (Rampen und Fahrspuren der Effnerstrasse zB 100% überflüssige Versiegelung), Effektiv führt diese Überdimensionierung zu mehr Verkehr und Überhöhte Geschwindigkeiten ... die Stadt sollte sich das Ziel setzen, von ihren Recht auf Beteiligung im Planungsprozess im Sinne der Anwohner und Anlieger Gebrauch zu machen, nicht im Sinne des Durchgangsverkehrs, für Fußgänger und Radfahrer sind diese Verkehrsanlagen der Bauämter in der Regel aufgrund der Überdimensionierung unüberwindbare Hürden mit massiver Trennwirkung, Ziel der Stadt sollte es sein die Stadtgrenzen und damit auch die Baulastzuständigkeit an die Siedlungsbereiche der Stadt anzupassen um Planungshoheit und Gestaltungsspielraum für innerstädtische Strecken zu gewinnen, Strecken, die nicht vermeidbar sind sollten grundsätzlich tiefer gelegt und gedeckelt werden, um wieder lebenswerten Aufenthaltsraum zu schaffen(bereits teilweise erfolgreich auf dem mittleren Ring umgesetzt).

Stadtverträgliche Mobilität -> kein Durchgangsverkehr, Vision Zero

Der MIV erzeugt nicht nur CO2-Emissionen, sondern auch Feinstaub beispielsweise durch Reifenabrieb, einen überbordenden Platzverbrauch sowie eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer. Hierzu ist die einzige Strategie, den MIV zu reduzieren. Emissionsvermeidung als einzige Regulierungsziel ist weitaus zu wenig. Der letzte Teilsatz sollte besser lauten: „so dass er stadtverträglich und bis 2035 ...“.

Teil einer stadtverträglichen Mobilität ist auch »Vision Zero«. Daher sollte das Ziel angepasst / ergänzt werden: „Die Mobilitätsnutzung nimmt auf die Stadt und ihre Bewohner Rücksicht, nicht umgekehrt. »Vision Zero« (keine Verkehrstoten) ist elementarer Baustein. Wohnstraßen dienen auch als Aufenthaltszonen für die Anwohner. Auto-/LKW-Durchgangsverkehr durch Wohnquartiere wird durch regulatorische Maßnahmen konsequent unterbunden.“

Erhaltung und Schaffung Stadtnaher Erholungsräume

Es sollten nicht nur innerhalb der Quartiere und Stadtgrenzen Grünzüge, Parks und Freiräume geschaffen und erhalten werden. Auch außerhalb der Stadtgrenzen, insbesondere im Norden der Stadt sollten gut erreichbare Wälder und Naturräume geschützt, erhalten und wieder geschaffen werden, das würde auch zu einer Konfliktlösung mit den touristischen Naherholungszielen im Münchner Süden beitragen. FLÄCHENVERBRAUCH und Siedlungsentwicklung sollte in Zusammenspiel mit den Stadt-umgebenden Landkreisen und Kommunen definiert und limitiert werden. Man sucht Wald inzwischen in fahrradtauglicher Distanz zu München vergeblich.

Grundsätzlich

Zu enkeltauglichem Bauen (= in der Summe weitgehend anders, wie jetzt), Verkehrsflächen, Mobilität und Grünflächen wurde in den Kommentaren bereits sehr viel richtiges festgehalten! Auch im Grundsatzbeschluss II zum Klima und den dazugehörigen Stellungnahmen des Klimarates finden sich wichtige Ergänzungen, Richtigstellungen und Priorisierungen für die Stadtentwicklungskonzeption und STEP2040. Sehr wichtig ist die schnelle Ausrichtung auf die "grüne+blaue, circulare Stadt der Zukunft" eingebunden in die hier bereits als Leitidee genannte konsequente Gemeinwohlorientierung.

A3.6 „PS: Fehlt Ihnen noch etwas wichtiges für die Perspektive München?“

Stadt im Ungleichgewicht an schönen Wochenendtagen

Ein Teil der hohen Attraktivität der Stadt liegt phasenweise auch außerhalb der Stadtregion: Die Berge der Alpen und die Voralpenseen. Welche Antworten bietet die Stadtentwicklung, um die Belastungen, die dadurch für die Zielorte, das Klima u.a. entstehen, zu verringern?

Lebenswert existieren im (hohen) Alter

Ich weiß nicht, ob ich das Thema übersehen habe, dann mögen Sie mir bitte verzeihen. Gerade die Pandemie hat gezeigt, dass das Existieren im Alter für (zu) viele Menschen nicht besonders lebenswert erscheint. Das umfasst eigene Aktivitäten, das „Gebrauchtwerden“, Kommunikation, eventuell benötigte Pflege, Mobilität und anderes. Hierin einen Schwerpunkt der Stadtentwicklung zu sehen, ist angesichts der älter werdenden Stadtgesellschaft ein Gebot der Stunde.

Lebensqualität durch Umweltschutz steigern

Mit dem zunehmenden Klimawandel ist besonders in der Stadt mit Beeinträchtigung der Lebensqualität für Jung und Alt zu rechnen. Was nutzen dann neu gebaute Häuser, breite Radwege usw., wenn die Stadt überhitzt wird, weil nicht ausreichend Grünflächen und Bäume vorhanden sind? Hier ist ein massives Umdenken und Umsteuern in der Stadtplanung erforderlich.

Verkehrswende

Es fehlt ein klares Bekenntnis zur Verkehrswende mit konkreten Infrastrukturmaßnahmen und Handlungsoptionen.

Beispiel 1:

Die LH München schafft die Rahmenbedingungen dafür, dass bis 2035 die Zahl der zugelassenen PKW auf unter 400000 Fahrzeuge halbiert wird, um versiegelte Flächen zu renaturieren oder dem ÖPNV zur Verfügung zu stellen.

Beispiel 2:

Die Jahresgebühr für Anwohnerparken wird von 30 € auf 360 € angehoben, um die Abmeldung des PKWs zu erleichtern.

Beispiel 3:

Die LH München verlängert die U1 Olympia Einkaufszentrum - Fasanerie, die U3 Moosach - Untermenzing, U4 Arabellapark - Engelschalking, U1 Mangfallplatz - Solln, U5 Laimer Platz - Freiham und U4 Willibaldstraße - Blumenau, um eine bessere Verknüpfung zwischen U-Bahn und S-Bahn im Außenbereich zu erreichen, damit die Innenstadtstrecken entlastet werden und der Verkehr entzerrt wird.

Beispiel 4:

Die Straßenbahn wird auf eine Netzlänge von 200 km ausgebaut und sämtliche Busse werden bis 2035 auf Elektroantrieb umgestellt. Die Stadtwerke München werden beauftragt die Stromversorgung durch Ökostrom sicherzustellen.

Parkgebühr auch für Fahrräder und co.

Auch Fahrräder, Lastenräder, Elektroroller benötigen Stellplätze. Vor allem wenn sie witterungsgeschützt abgestellt sein sollen. Leider sind diese Fahrgeräte oft rücksichtslos, chaotisch oder als Stolperfallen abgestellt. Darum müssen an U/SBahnen und in der Innenstadt überdachte Abstellplätze her. Auch diese müssen kostenpflichtig sein, und nur dort darf abgestellt werden. Die Überdachung schützt die Fahrgeräte und bietet Ladestationen, ordentliche Abstellplätze erfreuen das Auge und verhindern Stolperfallen, zudem wir verhindert, dass Schrotträder die Stellplätze blockieren.

Für teure Fahrräder gibt es gesicherte Boxen mit Preisaufschlag, denn auch ein SUV soll ja mehr Gebühren bezahlen :))

Räume für Hobbys und Nachbarschaften

Viele Bürger:innen haben keine Möglichkeit um Gruppentreffen zu veranstalten, sei es nun für ihre Hobbyvereine oder Nachbarschaften. Wir brauchen ausgewiesene Räume, die die Interaktion von Bürgerinnen wieder unterstützt, den Zusammenhang und Austausch innerhalb der Nachbarschaften und Bezirke stärkt und es Menschen erlaubt, ihre Hobbys nachzugehen.

Kirchliche Räume nutzen

Im ganzen Stadtbereich gibt es kirchliche Einrichtungen, wie insbesondere - aber nicht nur - Pfarrheime, die für solche Zwecke hervorragend geeignet sind. Sie sind sogar meist fußläufig erreichbar und stehen zu geringen oder gar keinen Kosten - auch für konfessionslose Bürger*innen - zur Verfügung. Wegen "zu geringer Nutzung" werden davon in den nächsten Jahren viele geschlossen. Wer sagt's den Menschen und bringt diese zusammen?

Kreislaufschränke

So wie sich die Bücherschränke in vielen Stadtteilen etabliert haben, sollten unbedingt auch Kreislaufschränke zur Verfügung gestellt werden. Das funktioniert derzeit z.B. ganz wunderbar in Bogenhausen

