

Autofreie Innenstadt Von der Vision zur Realität Pressegespräch am 19.03.2019

Mit

- **Katrin Habenschaden**, Vorsitzende der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste
- **Dr. Florian Roth**, Vorsitzender der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste
- **Paul Bickelbacher**, Stadtrat

“Die Innenstadt wird – mit Ausnahme der Anlieger, der Taxis und des Lieferverkehrs – für den Autoverkehr gesperrt.”

Das ist eine Forderung der Grünen aus dem Wahlprogramm 1990. Doch SPD und CSU haben die (weitgehend) autofreie Innenstadt jahrzehntelang als absurde grüne Utopie hingestellt. Seit Jahren haben wir dazu Anträge (siehe Anhang) gestellt, die aber in den Schubladen der Verwaltung verschimmeln, weil die GroKo blockiert. Doch spätestens seit der Diskussion um die “Modellstadt 2030” ist diese Vision in aller Munde. Bis Mitte des Jahres soll es Beschlüsse des Stadtrats dazu geben. Wir wollen diese Entwicklung heute mit mehreren Anträgen befördern.

Eine weitgehend autofreie Innenstadt wäre ein wichtiges, auch international ausstrahlendes Zeichen für eine konsequente und mutige Verkehrswende und hätte viele Vorteile - z.B.:

- Ein Beitrag zum Klimaschutz
- Gesundere Luft (z.B. in der Frauenstraße gibt es hohe Überschreitungen der NO₂-Grenzwerte)
- Weniger Lärm
- Mehr Sicherheit (gerade für Kinder und Alte)
- Mehr Raum und Lebensqualität für die Menschen (Platz zum Flanieren, Bänke, Grün, Gastronomie etc.)

Während München jahrelang zauderte, haben mehrere internationale Metropolen schon mutige Schritte in Richtung autofreie Innenstadt getan:

- Seit Anfang 2015 ist die Innenstadt von **Basel** autofrei (Zufahrt nur 5-11 Uhr)
- In **Madrid** ist seit Ende 2018 die Durchfahrt durch die Innenstadt verboten und wer hereinfährt, darf nur noch in Garagen parken; Altwagen sind ganz ausgesperrt.

- **Oslo** hat 2019 durch den Abbau aller 750 Parkplätze und die Sperrung einiger Straßen die Innenstadt praktisch in eine autofreie Zone verwandelt - gewonnener Raum wird genutzt für Radspuren, Bänke, Begrünung und Parks.
- In **Paris** wurde das rechte Seine-Ufer zwischen Place de la Concorde und dem Rathaus auf 3 km Länge ganzjährig autofrei gemacht, die autofreien Sonntage gibt es seit diesem Jahr wöchentlich (bisher monatlich - incl. Champs Élysées) und jetzt wird diskutiert, das ganze historische Zentrum zur Fußgängerzone zu machen (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/paris-innenstadt-soll-fussgaengerzone-werden-a-1238569.htm>)
- In **Hamburg** sollen im Sommer acht Straßen tagsüber (11-23 Uhr, in der Früh kann der Lieferverkehrs rollen) 3 Monate lang für den Autoverkehr gesperrt werden.

Unser Konzept für München ergibt sich aus unseren bisher gestellten Anträgen und weiteren, heute gestellten. Damit wollen wir konkrete Schritte auf den Weg zur autofreien Innenstadt einleiten. Für uns zählen Taten nicht Worte. Diesen Sommer kann der Stadtrat entscheiden, ob er eine konsequente und mutige Verkehrswende will – oder in seiner Mehrheit wie bisher bei zaghaften Tippelschritten, mutloser Verschieberei und endlosen Prüfanträgen verharrt.

Unser Ziel ist eine weitgehend autofreie Innenstadt innerhalb des Altstadtrings – aber partiell auch darüber hinaus (z.B. autofreier Bahnhofsvorplatz, Boulevard Sonnenstraße, Gärtnerplatzviertel, Autoreduzierung im Umgriff des Isartorplatzes, Isarboulevard, Ludwigsbrücke).

Bis 2025 kann München diese Vision verwirklichen. Natürlich muss es dabei realitätsnahe Ausnahmeregelungen geben – etwa für Busse, Anwohnende, Mobilitätseingeschränkte und unverzichtbaren Wirtschaftsverkehr.

Am 13. Februar hat der Stadtrat Folgendes beschlossen:

“Bis Ende des zweiten Quartals 2019 werden dem Stadtrat zu folgenden Themen Beschlussentwürfe zur Entscheidung vorgelegt: ... Grundsatzbeschluss zur Vision ‘autofreie / autoarme / verkehrsberuhigte Innenstadt’ mit ersten konkreten Maßnahmen zur Umsetzung im Altstadtbereich” (<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/TOP/5347489.pdf>)

Wir schlagen in fünf neuen Anträgen konkrete, schon 2019 beginnende Schritte dazu vor:

1. Autofreier Altstadtsummer August 2019
2. Sukzessiver Abbau aller oberirdischen Parkplätzen außer Anwohnerparken in der Altstadt
3. Verkehrsberuhigung mit weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Altstadt
4. Reduzierung der Autospuren Thomas-Wimmer-Ring, Zweibrückenstraße, Ludwigsbrücke und Umgestaltung des Isartorplatzes
5. Busparken rund um die Altstadt ordnen

1. Autofreier Altstadtsummer August 2019

Im August 2019 wird das Gebiet innerhalb des Altstadtrings für den Autoverkehr gesperrt (mit Ausnahmen z.B. für Anwohner- und Lieferverkehr sowie der Zufahrt für Mobilitätseingeschränkte). Geeignete Straßen in diesem Bereich werden analog der Lebendigen Straßen in [Gent](#) und [Stockholm](#) "bespielt".

In der Ferienzeit im Sommer 2019 sollte den Münchnerinnen und Münchnern durch eine temporäre weitgehenden Autofreiheit der Altstadt einmal das Gefühl vermittelt werden, welchen Gewinn an Lebensqualität es bedeutet, wenn man den stark durch Autos dominierten öffentlichen Raum für die Menschen zurückerobert.

2. Abbau oberirdischen Parkplätze in der Altstadt

In der Münchner Altstadt werden die vorhandenen ca. 2.200 Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum vom Herbst 2019 bis zum Herbst 2020 schrittweise um die Hälfte reduziert. Die verbleibenden Stellplätze sind als Anwohnerstellplätze auszuweisen. Im Zuge des Bürgergutachtens werden Lösungen für die verbleibenden Stellplätze erarbeitet.

Die gewonnenen Flächen werden für Mobilitätsstationen, Car-Sharing, Stellflächen für berechnete gewerbliche Liefer- und Handwerker-Fahrzeuge, Behinderten-Stellplätze, Fahrradabstellplätze inklusive Lastenräder und Fahrradanhänger, MVG-Rad-Stationen, Taxis und Rikschas verwendet.

An geeigneten Stellen wird das Zufußgehen auf der Fahrbahn freigegeben, Grün- und Freiflächen mit neuen Bäumen sowie attraktive öffentliche Räume entstehen.

Die Kfz-Stellplätze in den zentralen Straßen Dienerstraße, Tal und Maximilianstraße werden vorrangig noch 2019 als deutlich sichtbares Zeichen für eine Verkehrswende umgewandelt!

Gegenwärtig ist noch jeden Tag zu beobachten, wie eine hohe Anzahl an Kfz ohne Parkausweis in die Münchner Altstadt einfährt und einen öffentlichen Parkplatz in der Blauen Zone sucht. Ein reduziertes Stellplatzangebot im öffentlichen Raum der Innenstadt wird zu einer deutlichen Kfz-Entlastung und damit zu einer Aufwertung der Altstadt führen. Dies kann zügig und vergleichsweise kostengünstig umgesetzt werden, wirkt sich positiv auf Handwerker- und Lieferverkehr aus und bringt spürbare Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr. Darüber hinaus werden konfliktträchtige Situationen mit dem Baustellenverkehr der 2. Stammstrecke in den zentralen Straßen reduziert.

Die Altstadt ist bestens mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Aufgrund des vorhandenen Angebots privater Stellplätze in Innenhöfen (z. B. am Grundstück Kreuzstraße 11/Sendlinger Str. 42a existieren 55 Stellplätze) verbleiben für die AnwohnerInnen noch genügend Stellplätze. Mit Eröffnung der Tiefgarage am Thomas-Wimmer-Ring wird es ab 2020 ein zusätzliches Angebot geben. Vorrang hat ein deutlicher Gewinn für die AnwohnerInnen und den öffentlichen Raum.

3. Verkehrsberuhigung mit weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen

Innerhalb des Altstadtrings wird flächendeckend maximal Tempo 30 angeordnet, also auch in der Maximilianstraße, im Oberanger, in der Brienner Straße und in der Ludwigstraße.

In geeigneten Straßen mit vielen Geschäften und hohem Fußgängeraufkommen wie im Tal, in der Frauenstraße am Viktualienmarkt und in der Blumenstraße im Bereich der Schrammehalle werden verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche mit Tempo 20 eingerichtet.

In weiteren Straßen mit untergeordnetem Kfz-Verkehr in denen eindeutig der Fußverkehr dominiert, z. B. Dienerstraße, Kreuzstraße, Westenrieder Straße, Kardinal-Faulhaber-Straße werden im Vorgriff auf eine spätere Umgestaltung verkehrsberuhigte Bereiche (mit Schrittgeschwindigkeit) ausgewiesen, in denen FußgängerInnen auf der Fahrbahn gehen dürfen.

Innerhalb der gesamten Altstadt wird künftig eine klare Priorisierung der einzelnen Verkehrsarten vorgenommen:

1. Fußverkehr – 2. Fahrradverkehr – 3. ÖPNV – 4. Kfz- und Lieferverkehr

Diese Rangordnung fördert das Ziel der autofreien Altstadt, trägt dem Anteil der jeweiligen Verkehrsarten am Gesamtverkehr an der Oberfläche Rechnung und erhöht die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr. Insbesondere im Hinblick auf den Baustellenverkehr der 2. Stammstrecke in den zentralen Straßen sind diese Geschwindigkeitsreduzierungen eine gezielte Unfallvorsorge.

4. Reduzierung der Autospuren im Bereich Thomas-Wimmer-Ring, Zweibrückenstraße, Ludwigsbrücke und Umgestaltung Isartorplatz

Die Verkehrsflächen auf der Ludwigsbrücke, in der Zweibrückenstraße, am Isartor und am Thomas-Wimmer-Ring werden neu aufgeteilt, um mehr Platz und Sicherheit für Fuß- und Radverkehr zu schaffen und eine staufreie Fahrt für die Tram mit komfortablen Haltestellen zu gewährleisten. Das bedeutet im Einzelnen konkret:

1. Sowohl auf der Ludwigsbrücke als auch in der Zweibrückenstraße steht dem Kfz-Verkehr künftig nur mehr eine Fahrspur zur Verfügung (ggfs. mit zusätzlichen Abbiegespuren im unmittelbaren Kreuzungsbereich).
2. Am Isartor werden die Fahrspuren in Verlängerung der Zweibrückenstraße zusammengezogen und der freilaufende Rechtsabbieger in den Thomas-Wimmer-Ring entfällt.
3. Die Oberfläche am Thomas-Wimmer-Ring wird mit zwei Kfz-Fahrspuren pro Richtung wiederhergestellt. Die gewonnenen Flächen am Isartor und Thomas-Wimmer-Ring werden dem Radverkehr und der Freifläche zugeschlagen.
4. Am Isartor gibt es zukünftig eine Querung in Verlängerung der Nordostseite der Zweibrückenstr. zum Tal hin und entlang des Altstadtringes von der Blumenstraße zum Thomas-Wimmer-Ring gegenüber dem Isartor
5. Mit den weiteren Plänen zur Gestaltung des Isartorplatzes wird umgehend begonnen.

Am Thomas-Wimmer-Ring sind die Kfz-Fahrspuren noch bis 2020 durch eine Großbaustelle reduziert. Die Ludwigsbrücke wird ab 2020 über ca. 18 Monate

umfassend saniert, ebenfalls mit deutlichen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr. Im Januar 2018 hat der Stadtrat nach kontroverser Debatte entgegen der Gutachterempfehlung eine 5-spurige Wiederherstellung des Thomas- Wimmer-Rings beschlossen, mit einer Evaluierung nach 3 Jahren. Durch die Baustellen auf der Ludwigsbrücke und am Altstadtring-Tunnel werden aber die Verkehrsströme am Altstadtring langfristig verändert, eine sachgerechte Evaluierung kann also nach 3 Jahren gar nicht stattfinden.

Andererseits läuft der Verkehr am Thomas Wimmer-Ring auf vier Spuren anscheinend problemlos, Zitat der Bauträger Wöhr und Bauer in einem Baustellen- Informationsblatt: *„Wir haben festgestellt, dass unser bisheriges Verkehrskonzept gut funktioniert hat, ebenso wie die vier Spuren und Tempo 30.“*

Im Hinblick auf die klare Zielsetzung einer breiten Stadtratsmehrheit inklusive OB, in München die Verkehrswende zu Lasten des Kfz-Verkehrs endlich mutig anzugehen, wäre es ein absoluter Schildbürgerstreich, hier den Straßenraum nicht neu aufzuteilen und die Nachbarn und Anlieger des Isartorplatzes viele Jahre auf eine Umgestaltung warten zu lassen. Der mutlose Stadtratsbeschluss vom Januar 2018 zum Thomas-Wimmer-Ring muss deshalb schnellstmöglich korrigiert werden.

5. Busparken rund um die Altstadt ordnen

Reisebusse gehen im Vergleich zu den mit einer Person besetzten PKW relativ sparsam mit Fläche um. Es sollte Bussen daher möglich sein, den Altstadtring anzufahren um dort Fahrgäste aussteigen zu lassen und für einige Stunden dort stehenzubleiben. Als Standorte kommen außer dem Thomas-Wimmer-Ring, der Blumenstraße und dem Deutschen Museum der Odeonsplatz, die Ludwigstraße, der Karl-Scharnagel-Ring und der Maximiliansplatz in Frage. Die Busstellplätze werden bewirtschaftet. Die MVG entwickelt ein Gruppenticket, mit dem Busfahrgäste außerhalb der Stoßzeiten günstig von Fröttmaning und von Messestadt Riem-Ost in die Innenstadt fahren können – dies könnte den ein oder anderen Bus davon abhalten, bis in die Innenstadt zu fahren.

Grünrosa Vorstöße zur autofreien Innenstadt seit 2013

Über viele Jahre hinweg haben wir Ideen zu einer Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt entwickelt. Ein Überblick über Grüne Anträge, die immer noch nicht im Stadtrat behandelt wurden:

1. Boulevard Sonnenstraße (9.9.2013): Verringerung der Autospuren auf der Sonnenstraße und Ausweitung des Fußgängerbereichs für einen Boulevard zum Flanieren.
(https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_detail.jsp?risid=3075669)
2. Bürgergutachten Innenstadt (22.1.2015): Erstellung eines Bürgergutachtens, in dem auch die Ausgestaltung einer weitgehenden Autofreiheit diskutiert wird.
(https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_detail.jsp?risid=3574119)
3. Antrag autofreie Altstadt (9.9.2016): Das Gebiet innerhalb des Altstadtrings soll schrittweise vom Privatautoverkehr (mit Ausnahme von Anwohnenden,

Mobilitätseingeschränkten und Wirtschaftsverkehr) freigehalten werden.

(https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_detail.jsp?risid=4186451)

4. Autofreier Gärtnerplatz - Superblocks (6.7.2018): Nach Vorbild der Superblocks in Barcelona wird das Gärtnerplatzviertel vom Privatautoverkehr mit Ausnahme der Anwohnenden freigehalten. Der Gärtnerplatz selbst wird parkplatzfrei. (https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_detail.jsp?risid=5035222)
5. Antrag autofreies Tal (31.08.2018): Das Tal wird als erster Schritt autofrei - natürlich mit Ausnahmen bei Bussen, Wirtschafts- und Baustellenverkehr sowie Anwohnenden (https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_dokumente.jsp?risid=5113132)

Zeitplan

Zusammengefasst ist unser Gesamtkonzept "Autofreie Innenstadt" in folgenden Schritten bis 2025 zu verwirklichen:

2019:

1. Grundsatzbeschluss Autofreie Altstadt incl. Bürgergutachten - 2. Quartal (Juni);
2. Autofreier Altstadtsummer - 3. Quartal (August);
3. Tal und Dienerstraße bleiben danach für Privatverkehr Nichtanwohnender gesperrt. Dort sowie in der Maximilianstraße fallen die oberirdischen Parkplätze für Nicht-Anwohnender weg - 4. Quartal;
4. Flächendeckend Tempo 30 und weitere Verkehrsberuhigung - 4. Quartal;
5. Initiierung Bürgergutachten Innenstadt zur Ausgestaltung sukzessiver Umsetzung Autofreiheit - 4. Quartal;

Bis 2020:

1. Sukzessiver Wegfall von 50 % der oberirdischen Parkplätzen (verbleibende für Anwohnerparken)
2. Erstellung Bürgergutachten mit Umsetzungsschritten Autofreiheit und Klärung von Details (Welche Schritte in welcher zeitlicher Reihenfolge? Partiiell auch klassische Fußgängerzonen? Welche Ausnahmen werden gemacht? Wie wird der neu gewonnene öffentliche Raum genutzt?)

Bis 2025:

1. Umsetzung der Folgerungen Bürgergutachten incl. baulicher und gestalterischer Qualitätsverbesserungen
2. Nach Baustellenphase: Reduzierung Autospuren Ludwigsbrücke, Zweibrückenstraße, Thomas-Wimmer-Ring, und Umgestaltung Isartor
3. Isarboulevard mit Reduzierung Autospuren zwischen Reichenbach- und Ludwigsbrücke
4. Superblock Gärtnerplatzviertel