

## Münchener Mobilitätskultur - „Ein Schritt vor – zwei zurück? Der Münchener Fußverkehr im Vergleich“

Die erste Veranstaltung im neuen Zyklus hatte das „Zu Fuß gehen“ als zentrales Thema. Diese Form der Mobilität wurde des öfteren in der Bewertung von Mobilitätsformen wie auch in der städtischen Planung vernachlässigt. Dabei macht diese Art der Fortbewegung in München über 20% des modal splits aus (Daten des Umweltbundesamts).

Darüber hinaus gewannen im Jahr 2008 die Begriffe des „shared space“ sowie der Begegnungszonen in verkehrspolitischen Diskussionen immer mehr an Bedeutung. Aus diesem Grund waren die Leitfragen für diesen Diskussionsabend:

Wie entwickelt sich der Fußverkehr im europäischen Ausland?

Wie ist die Situation in München?

Könnten Begegnungszonen oder der „shared space“ den Fußverkehr in München aufwerten?

Auf dem Podium diskutierten Horst Mentz vom Planungsreferat der LHM (Abteilungsleiter Verkehrsplanung), Wolfgang Czisch vom Arbeitskreis Innenstadt des Münchner Forums sowie als Externer der Kölner Jörg Thiemann-Linden, freier Stadt- und Verkehrsplaner.

Herr Thiemann-Linden gab einen Überblick über die Bedeutung der Begegnungszonen in der Schweiz, ähnliche Modelle in den Niederlanden sowie das Fußgängerförderungsprogramm „Walk London“. Er betonte den enormen Sicherheitsgewinn durch Zebrastreifen. Hier gäbe es in Köln gute Erfahrungen. „Wer wolle, dass die Menschen sich wie in der Kirche verhielten, dürfe keine Disco bauen“, fügte er an.

Herr Mentz legte dar, dass unsere Gesellschaft „weniger, älter und bunter“ werde, Lebensstile würden sich dadurch verändern. Der Verkehrsdruck sei auch jetzt noch hoch, obwohl die Stadt dabei sei, die Verkehrsmenge innerhalb des Mittleren Rings über Parkraummanagement noch weiter zu reduzieren. Wenn jedoch durch das Parkraummanagement weniger Autoverkehr da sei, könne der Raum neu aufgeteilt werden.

Zu dem Modell der Begegnungszone, sagte er, dass das Geschwindigkeitsprofil auch ein „Nebeneinander“ zulassen müsse. Er könnte sich derartige Zonen in München vorstellen, man müsse die Eignung allerdings eingehend prüfen.

Aus seiner Sicht gäbe es unter den Verkehrsteilnehmern ein hierarchisches Denken, welches sich auch rechtlich verfestigt habe. In der Lindwurmstraße etwa sei die problematische Konkurrenz zwischen Fuß- und Radverkehr sogar rechtlich durch die festgeschriebene Fahrbahnbreite für den MIV festgelegt.

Was wir bräuchten, sei ein Paradigmenwechsel, so Herr Czisch. Der Schwächste müsse bevorzugt werden und Verkehrsteilnehmer müssten wieder miteinander kommunizieren. Zum konkreten Fall „Tal“ sagte Herr Czisch, dass viele Fußgänger nicht gewohnt seien, dass es auch „ihr“ Raum sei. In der Amalienstraße etwa sei genug Platz da, aber durch die Bestuhlung der Cafés auf den Gehwegen müssten die Fußgänger wiederum auf die Straße ausweichen.