



FDP-Fraktion im Münchner Stadtrat | Rathaus | 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

27.02.2012

Antrag Nr.:
Gesamtkonzept wichtiger Verkehrsinvestitionen

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, ein Gesamtkonzept wichtiger großer Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zu erstellen. Ziel des Konzepts ist die möglichst parallel laufende Realisierung einer Reihe von dringenden Vorhaben im Laufe der nächsten 10 Jahre. Der voraussichtliche finanzielle Rahmen für die Aufwendungen des städtischen Anteils wird dargelegt.

Das Konzept soll Maßnahmen im Bereich Straßenbau und Maßnahmen zur Erweiterung des U-Bahnnetzes enthalten. Im Gesamtkonzept wichtiger Verkehrsinvestitionen werden insbesondere folgende Maßnahmen dargestellt:

1. U-Bahnverlängerung von Laim nach Pasing und vom Arbellapark nach Englschalking
2. Zusätzlich von der Stadt zu tragende Kosten im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen
3. Maßnahmen gegen Lärm- und Schadstoffbelastung am Mittleren Ring in Neuhausen (hierbei muss auch die Zerschneidung Neuhausens durch den Mittleren Ring an der Landshuter Allee beendet werden)
4. Maßnahmen gegen Lärm- und Schadstoffbelastung am Mittleren Ring in Obergiesing – Tegernseer Landstraße/McGraw-Graben
5. Wiedervereinigung des Englischen Gartens durch einen Tunnel, Einfädelspur an der Ifflandstraße, um die täglichen Staus zu vermeiden
6. Lärmschutz an Autobahnen die nach München führen, insbesondere an der Lindauer Autobahn (A 96)

Begründung:

Die Diskussion über den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen für S-Bahn und Güterverkehr macht deutlich, welch enormer finanzieller Beitrag auf die Landeshauptstadt München zukommen wird. Zweifellos wäre eine komplette Untertunnelung der viergleisigen Bahnstrecke die allerbeste und schönste Lösung. Bei einem Kostenanteil für die Stadt München von rund 500 Millionen Euro muss genau gefragt werden, wo der Zusatznutzen des Tunnels gegenüber der schlichten „Amtslösung“ und der Variante mit breiten Landschaftsbrücken und zusätzlichen Querungsmöglichkeiten „Amtslösung Plus“ liegt.

Die „Amtslösung Plus“ bietet große Chancen für die weitere Entwicklung des Münchner Ostens. Der entscheidende Vorteil des viergleisigen Ausbaus mit Landschaftsbrücken ist der Kostenbeitrag der Stadt München. Statt 500 Millionen Euro für den kompletten Tunnel würden die vielfältigen Überquerungsmöglichkeiten mit breiten Landschaftsbrücken nur 100 Millionen Euro kosten. Hinzu kommt, dass die Stadt bei einem Tunnel auch die laufenden Betriebskosten zu tragen hätte.

In München stehen eine Vielzahl dringender Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur an. Sowohl im Straßenbau als auch im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) müssen in den kommenden Jahren Investitionen in einem Umfang von gut einer Milliarde Euro von der Stadt finanziert werden. Es wäre verantwortungslos, ohne Abwägung und klarer Prioritätensetzung, Einzelmaßnahmen vorab zu beschließen und damit den finanziellen Spielraum der Stadt für andere wichtige und dringende Investitionen zunichte zu machen.

Die Landeshauptstadt München muss im Interesse ihrer Bürger die oben dargestellten Verkehrsprobleme lösen und transparent priorisieren.

Gez.
Dr. Michael Mattar
Fraktionsvorsitzender

Gez.
Gabriele Neff
Stellv. Fraktionsvorsitzende

Gez.
Dr. Jörg Hoffmann
Stellv. Fraktionsvorsitzender

Gez.
Christa Stock
Ea. Stadträtin

Gez.
Dr. med. Otto Bertermann
Ea. Stadtrat



**Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus**

München, den

24.10.2013

Paradigmenwechsel beim Straßenausbau und bei der Verkehrsberuhigung

Antrag

Der Stadtrat möge beschließen:

Von weiteren Planungen innerstädtischer „Entlastungs-/ Umgehungsstraßen“ wird Abstand genommen! Der Verkehrsentwicklungsplan wird dahingehend überarbeitet, dass entsprechende Strassenplanungen aus dem VEP entfernt werden. Zur konkreten Entlastung betroffener Anwohner stark befahrener Straßen, werden zügig und verstärkt verkehrsordnende Maßnahmen eingeleitet (z. B. weiterer Ausbau des Tempo-30-Netzes). Die Stadtverwaltung wird dabei aufgefordert, von ihrer teils restriktiven Auslegung der StVO abzurücken und die StVO künftig liberaler auszulegen mit dem Ziel die Anwohnerschaft stark belasteter Straßen, tatsächlich zu entlasten.

Begründung:

In den letzten 20 Jahren wurde die Stadtverwaltung von einer Mehrheit im Stadtrat mehrfach beauftragt, verschiedene Straßenbauprojekte voranzubringen mit dem Ziel, den Verkehr zu verflüssigen und dadurch andere Straßen bzw. BürgerInnen vom Verkehr zu entlasten, z. B. Nordostverbindung, Stäblistraße, Südanbindung Perlach, Umfahrung Kirchtrudering. Nach der verkehrspolitischen Weisheit – neue Straßen ziehen neuen Verkehr an, die Entlastung einer Straße bringt dann meistens starke Belastung in anderen Straßen – hat sich die Grünen - rosa liste Fraktion dabei stets gegen diese Straßenneubauten ausgesprochen mit eindeutigem Vorrang für umweltfreundliche Mobilität und modernem Mobilitätsmanagement. Während die Nordostverbindung seit Jahren aus dem MIP gestrichen wurde, haben sich die anderen o. g. Straßenbauprojekte bis ins Jahr 2013 „gerettet“. 2013 wird aber nun scheinbar auch für diese 3 Projekte zum Schicksalsjahr. Das Projekt Stäblistraße wurde bereits in der ersten Jahreshälfte 2013 „beerdigt“, die SAP findet zwischenzeitlich in Stadtrat, BA 16 und der Unterbiburger Bevölkerung keine Mehrheiten mehr, und die Umfahrung Kirchtrudering wurde bei der gut besuchten Truderinger Bürgerversammlung am

10. Oktober 2013 von einer breiten Mehrheit der stimmberechtigten ca. 350 Personen (!) zum wiederholten Male abgelehnt.

Was bleibt? – enorme Planungskosten, intensive Bindung wertvoller Planungskapazitäten im Planungs- und Baureferat für diese Projekte, sowie teils heftige Auseinandersetzungen vor Ort, im Stadtrat und in den BA`s. Es bleibt aber auch die erfreuliche Erkenntnis, dass die Münchner Bevölkerung im Straßenneubau **kein** Allheilmittel mehr sieht für die Probleme auf den Straßen, und dass im Ballungsraum München die Grün- und Freiflächen einen zunehmend unverzichtbaren Stellenwert genießen. Die Bevölkerung setzt die Prioritäten neu!!! Die LHM sollte deshalb bei der Bewältigung der städtischen Mobilitätsbedürfnisse künftig noch stärker als bisher auf die Instrumente des Umweltverbunds setzen, ÖPNV – Fahrrad – Fußverkehr.

Um in Zukunft nicht wieder wertvolle Planungskapazitäten und Steuergelder über viele Jahre ergebnislos zu binden, und gleichzeitig unerwünschte Auseinandersetzungen in den Stadtteilen zu befördern, muss der Stadtrat nun klare Signale senden und sich von o. g. und ähnlich gelagerten Straßenbauprojekten endgültig verabschieden. Damit stark belastete Straßen und deren Anwohner zügig entlastet werden können, müssen weiter-gehende verkehrsordnende Maßnahmen als in der Vergangenheit greifen. Im KVR dürfen nicht länger standardisierte Textbausteine der StVO eine sorgfältige Einzelfallprüfung ersetzen. In den vergangenen Jahren wurden all zu oft über viele Jahre mit der StVO Maßnahmen verhindert (z. B. Tempo 30 in der Zehntfeldstraße, Zebrastreifen Feldbergstraße und Riemer Straße) um diese dann Jahre später doch zu genehmigen. Aktuell werden z. B. im 15. Stadtbezirk (Ortskern Trudering und „Am Mitterfeld“) beharrlich Tempo-30-Forderungen aus Bevölkerung und BA durch das KVR abgelehnt, obwohl in beiden Straßen aus Gründen der Verkehrssicherheit (z. B. wegen fehlender Radwege) Tempo-30 eingeführt werden könnte. Diese Beispiele lassen sich aus anderen Stadtteilen vielfach ergänzen. Dass auch auf Hauptstraßen eine Tempo-30-Regelung StVO-konform eingerichtet werden kann, zeigt seit 2012 die neue Geschwindigkeitsbegrenzung in der stark befahrenen Offenbachstraße.

Letztgenannte Beispiele zeigen, wie notwendig ein systematisches Vorgehen für die gesamte Stadt ist, mit klarem Stadtratsauftrag zu mehr Verkehrsberuhigung.

Fraktion Die Grünen - rosa liste
Initiative:
Herbert Danner
Paul Bickelbacher

Mitglieder des Stadtrates



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 13.01.2017

Szenarien zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr in München ausarbeiten und Münchens Zukunft gezielt planen – Design statt Desaster

Antrag

Das Planungsreferat erarbeitet konkrete Zukunftsszenarien zur Thematik Mobilität und Verkehr angesichts der erwarteten Zuwanderung bis zum Jahr 2030. Dabei sind mindestens die folgenden Szenarien bzw. Entwicklungswege zu berücksichtigen.

Szenario 1 – „Weiter so“: Alle nutzen ihre Verkehrsmittel wie bisher. die Zahl der Kfz-Fahrten folgt der Einwohnerentwicklung, selbst wenn dies schon aus Kapazitäts-gründen kaum darstellbar ist. Dieses Szenario ist für die Stadtgesellschaft kein annehmbares Ziel, muss aber dennoch betrachtet werden, um die negativen Konsequenzen eines „Weiter so“ aufzuzeigen.

Szenario 2 – „Gleichbleibende Verkehrsmenge beim Kfz-Verkehr“: Die Münchnerinnen und Münchner ersetzen zumindest so viele Autofahrten durch Wege zu Fuß, mit dem Rad und im Öffentlichen Verkehr, dass sich trotz Einwohnerwachstum kein Zuwachs beim Kfz-Verkehr ergibt.

Szenario 3 – „Lebenswertes München“: München orientiert sich an den Zielsetzung von Wien und strebt deutliche Attraktivitätssteigerungen beim Zufußgehen, Radfahren und beim Öffentlichen Verkehr sowie eine effiziente Steuerung des Kfz-Verkehrs an, so dass 80 % der Wege zu Fuß, mit dem Rad und im Öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, und nur noch 20 % mit dem Auto.

Begründung:

Die Entwicklung des Verkehrs in einer Stadt ist nicht gottgegeben, sondern das Ergebnis der Summe großer und kleiner stadt- und verkehrsplanerischer kommunaler Entscheidungen unter den europäischen und bundesweiten Rahmenbedingungen. Dies wird am ein-fachsten daraus ersichtlich, dass verschiedene Städte einen unterschiedlichen

Verkehrsmittelmix aufweisen. Ein hoher Anteil an Radverkehr wie in Kopenhagen und Amsterdam oder der hohe Anteil an Öffentlichem Verkehr in Zürich ist diesen Städten nicht in den Schoß gefallen, sondern das Ergebnis konsequenter Planung und Politik. In der Regel ergänzen sich dabei Attraktivitätssteigerungen auf der einen Seite und regulierende Maßnahmen und finanzielle Anreize auf der anderen Seite.

Folglich macht es für die Politik wenig Sinn mit starren Prognosen zu arbeiten. Vielmehr sollten die o.g. Szenarien die bestehenden Gestaltungsmöglichkeiten und die Konsequenzen heutigen Handelns für die Zukunft aufzeigen. So können beispielsweise die errechneten Verkehrsmengen der einzelnen Szenarien auf das Straßennetz umgelegt werden, so dass für jeden erkennbar wird, in welchem Maße die Kfz-Belastungen in welcher Straße ab- oder zunehmen. Eine Umlegung der Fahrgastzahlen auf den Öffentlichen Verkehr zeigt auf, wo bei welchem Szenario welcher ÖV-Ausbau sinnvoll ist.

Als Basis für eine erste Hochrechnung für die einzelnen Szenarien muss angesichts fehlender aktuellerer solider Daten die Haushaltsbefragung von 2008 erhalten. Bei damals 1,40 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner und 3,4 Wegen pro Kopf und Tag verteilte sich das Verkehrsaufkommen gemäß MidMUC wie folgt: Es wurden

- 28% der Wege zu Fuß (1,33 Mio. Wege)
- 14% der Wege mit dem Rad (0,67 Mio. Wege, 2011 waren es schon 17% der Wege)
- 21 % der Wege im ÖV (1,00 Mio. Wege) und
- 37 % der Wege im Auto (als Fahrer 27 %, d.h. 1,29 Mio. Wege und Mitfahrer 10 %, d.h. 0,48 Mio. Wege) zurückgelegt. Die Wege der Fahrerinnen und Fahrer entsprechen den verursachten Kfz-Fahrten.

Bei einer erwarteten Einwohnerzahl von 1,72 Mio. im Jahr 2030 würden bei Szenario 1 – „Weiter so“ die Verkehrsanteile gleich bleiben. Die Kfz-Fahrten würden sich auf insgesamt 2,16 Mio. Fahrten, davon 1,58 Mio. als Selbstfahrer erhöhen, die Stadt würde also täglich mit ca. 300.000 Kfz-Fahrten mehr belastet werden, das sind 23 % mehr als 2008. Hinzu kommen noch die Fahrten vom Umland in die Stadt. Selbst bei einer solchen linearen Erhöhung müssen auch Rad und ÖV 23 % mehr Fahrten schultern.

Bei einer Deckelung des Kfz-Verkehrs gemäß Szenario 2 „Gleichbleibende Verkehrs-menge beim Kfz-Verkehr“ – und das sollte mindestens erreicht werden – und eines angenommenen gleichbleibenden Anteils der Wege zu Fuß, müssten der Rad- und der Öffentliche Verkehr die Hauptlast des Zuwachses an Wegen der Münchnerinnen und Münchner bewältigen. Die absolute Summe der mit dem Rad und dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege würde dann von 1,67 Mio. pro Tag auf 2,45 Mio. ansteigen, das entspricht einer Zunahme um ca. 800.000 Fahrten bzw. 47 %.

Eine ambitionierte Zielsetzung wie in Wien, wie sie auch einem über 2025 hinaus fortgesetzten Entwicklungspfad des Bürgerbegehrens zur Luftreinhaltung entspricht, mit nur noch 20 % der Fahrten im Kfz-Verkehr würde eine Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge um ca. ein Drittel gegenüber heute bedeuten. Wenn man wieder vereinfachend einen gleichbleibenden Anteil der Wege zu Fuß annimmt, würden die Wege mit dem Rad und mit dem Öffentlichen Verkehr um 83 % zunehmen, von 1,67 Mio. Wegen

auf 3,04 Mio. Wege. Diese ca. 1,4 Mio. Fahrten mehr mit dem Rad und dem Öffentlichen Verkehr müssten dann entsprechen bewältigt werden. Das Szenario veranschaulicht den Ausbaubedarf der Rad- und ÖV-Infrastruktur. Nur wer jetzt steuert und plant, kann 2030 eine lebenswerte Stadt ernten.

Quellen für Berechnungen: Demografiebericht München – Teil 1, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Mai 2015; Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht MID 2008, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Juli 2010

Fraktion Die Grünen-rosa liste

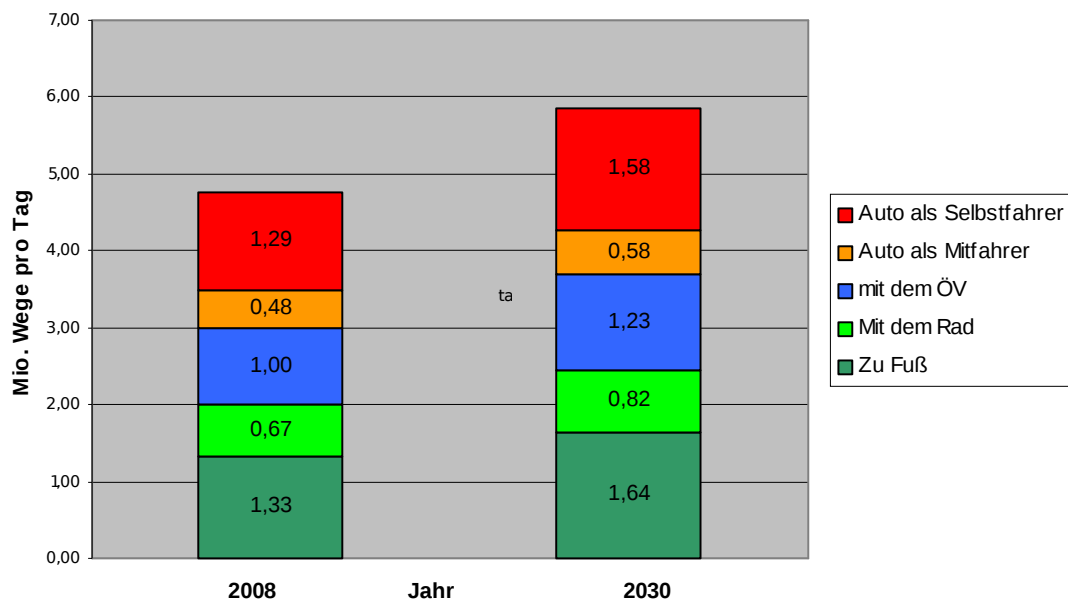
Initiative:

Paul Bickelbacher Sabine Nallinger Herbert Danner Anna Hanusch
 Florian Roth Sabine Krieger

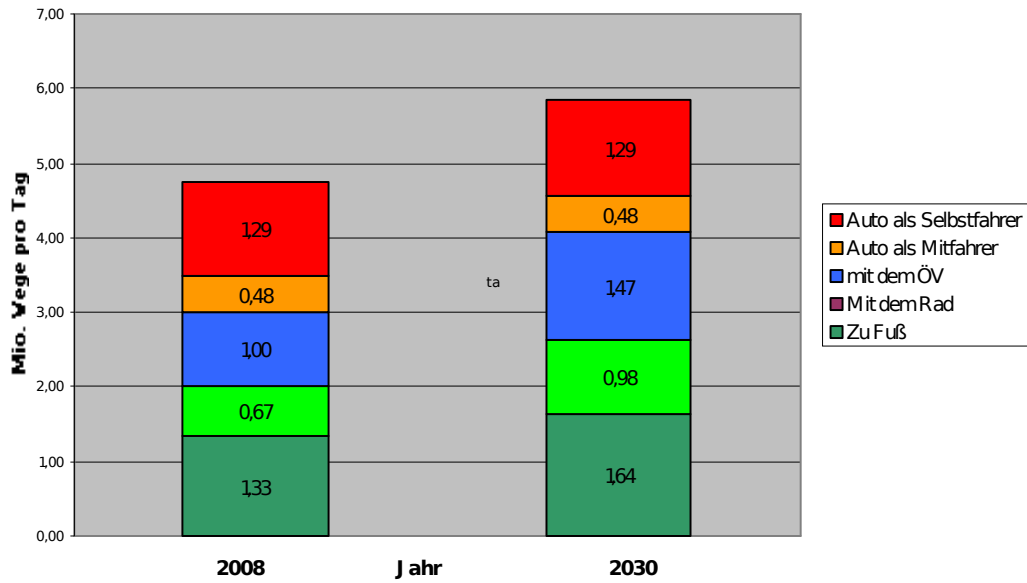
Mitglieder des Stadtrates

Anlage

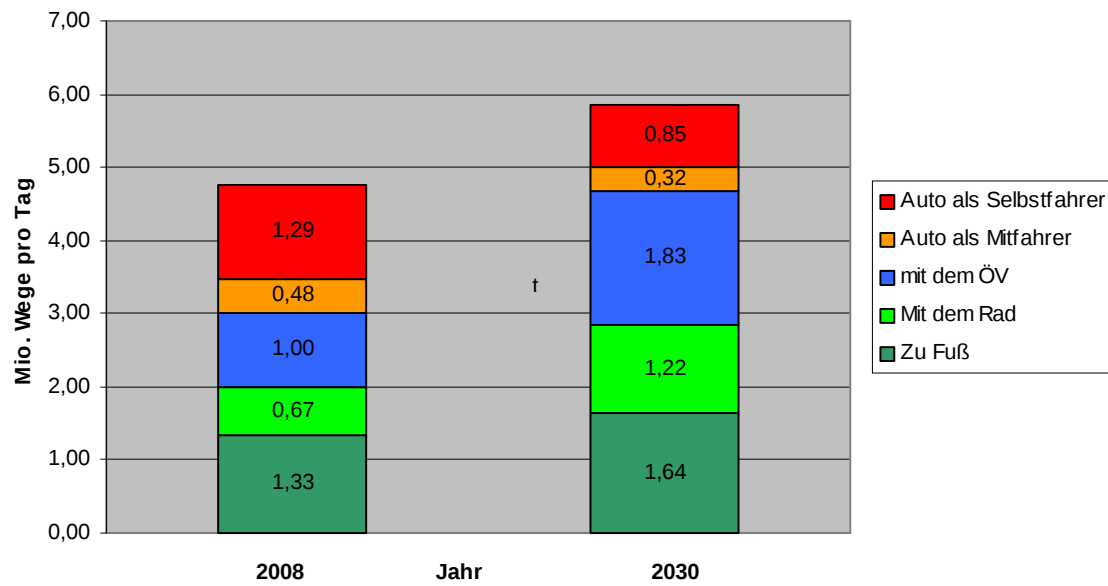
Szenario 1



Szenario 2



Szenario 3



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 02.03. 2017

Verkehrswende für mehr Lebensqualität I

Der Text des Bürgerbegehrens „Sauba sog i. Reinheitsgebot für saubere Luft“ wird die Basis des neuen Verkehrsentwicklungsplans

Antrag

1. Die Zielsetzung des Bürgerbegehrenstextes „Sauba sog i. Reinheitsgebot für saubere Luft“, wonach bis zum Jahr 2025 80% des Verkehrs in München durch abgasfreie Fahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen, wird die Basis des neuen Verkehrsentwicklungsplans. Alle im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Maßnahmen sollten dieser Zielsetzung dienen.

2. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wird ein Zielkorridor erarbeitet, der für jedes Jahr festlegt, welcher Anteil von abgasfreien Fahrzeugen, öffentlichem Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr am Modal Split bis dahin erreicht werden soll, um bis 2025 das geforderte Ziel erreichen zu können.

Begründung:

In der Vollversammlung vom 25. Januar 2017 hat der Stadtrat mit überwältigender Mehrheit den Text des Bürgerbegehrens "Sauba sog i. Reinheitsgebot für saubere Luft" beschlossen. Darin heißt es:

"Sind Sie dafür, dass aus Gründen der Luftreinhaltung mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen und die Landeshauptstadt München verpflichtet wird, für diese Verkehrswende schnellstmöglich Maßnahmen zu ergreifen sowie jährlich über deren Fortschritt zu berichten?"

Der neu aufzustellende Verkehrsentwicklungsplan muss übergreifend als Instrument dienen, um diese Zielsetzung zu erreichen. Der zuletzt im Jahr 2006 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan hatte keine Zielsetzung hinsichtlich Modal Split und somit keine verbindliche Ausrichtung hin zur nachhaltiger Mobilität. In den neuen Verkehrsentwicklungsplan gehen konsequenterweise nur solche Maßnahmen ein, die diese Zielsetzung unterstützen.

Nur so können die Herausforderungen der wachsenden Stadt bei gleichzeitiger Sicherung der Mobilität und Verbesserung der Luft- und Lebensqualität erzielt werden.

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Bearbeitung unseres Antrages.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Dr. Florian Roth

Herbert Danner

Anna Hanusch

Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 02.03.2017

Verkehrswende für mehr Lebensqualität II

Jährliche Befragung zur Verkehrsmittelwahl der Münchnerinnen und Münchner

Antrag

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt jährlich eine Befragung (Monitoring) zum Verkehrsverhalten der Münchnerinnen und Münchner durch, um die aktuelle Verkehrsmittelwahl (und damit den Modal Split) zu ermitteln und berichtet dem Stadtrat und der Öffentlichkeit über die Ergebnisse.
2. Falls die ermittelten Ergebnisse darauf hindeuten, dass sich die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl nicht mehr im angestrebten Zielkorridor für 2025 befindet, schlägt die Stadtverwaltung geeignete Maßnahmen zum Nachsteuern vor.

Begründung:

In der Vollversammlung vom 25. Januar 2017 hat der Stadtrat mit überwältigender Mehrheit den Text des Bürgerbegehrens "Sauba sog i. Reinheitsgebot für saubere Luft" beschlossen. Darin heißt es:

"Sind Sie dafür, dass aus Gründen der Luftreinhaltung mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen und die Landeshauptstadt München verpflichtet wird, für diese Verkehrswende schnellstmöglich Maßnahmen zu ergreifen sowie jährlich über deren Fortschritt zu berichten?"

Um den jährlichen Bericht über die Maßnahmen durchführen zu können, ist eine jährliche Befragung zur Verkehrsmittelwahl d.h. ein Monitoring zum Modal Split erforderlich. Die Befragung kann gegenüber der zuletzt im Jahr 2016 durchgeführten umfassenden Befragung „Mobilität in Deutschland“ bzw. „Mobilität in München“ vereinfacht durchgeführt werden, da die Anzahl der Befragten nur ausreichend sein muss, um Aussagen für das Stadtgebiet und nicht auch für jeden einzelnen Stadtbezirk zu treffen.

Falls die ermittelten Ergebnisse darauf hindeuten sollten, dass sich die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl nicht mehr im angestrebten Zielkorridor für 2025 befindet, wären die bis dahin umgesetzten Maßnahmen nicht ausreichend. In diesem Fall sind der Stadtverwaltung geeignete Maßnahmen zum Nachsteuern vorzuschlagen.

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Bearbeitung unseres Antrages.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Dr. Florian Roth

Herbert Danner

Anna Hanusch

Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 02.03.2017

Verkehrswende für mehr Lebensqualität III Aktionsplan "Verkehrswende für saubere Luft"

Antrag

Die Stadtverwaltung erarbeitet ein Paket mit schnellstmöglich umzusetzenden Maßnahmen, die dazu führen, dass mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden.

Dabei werden die vom Bürgerbegehren im "Aktionsplan für saubere Luft"

(<http://www.luft-reinheitsgebot.de/forderungen/>) vorgeschlagenen Schritte geprüft.

Außerdem werden als Teil des städtischen Aktionsplans die Vorschläge der MVG zur Einrichtung von Busspuren als wichtige Sofortmaßnahmen umgesetzt (siehe <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4343545.pdf>).

Begründung:

In der Vollversammlung vom 25. Januar 2017 hat der Stadtrat mit überwältigender Mehrheit den Text des Bürgerbegehrens "Sauba sog i. Reinheitsgebot für saubere Luft" beschlossen. Darin heißt es:

"Sind Sie dafür, dass aus Gründen der Luftreinhaltung mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen und die Landeshauptstadt München verpflichtet wird, für diese Verkehrswende schnellstmöglich Maßnahmen zu ergreifen sowie jährlich über deren Fortschritt zu berichten?"

Damit ist die Stadt München verpflichtet, schnellstmöglich Maßnahmen zur Erreichung des 80-Prozent-Ziels zu ergreifen. Mögliche Maßnahmen ergeben sich u.a. aus dem Aktionsplan, das dem Bürgerbegehrenstext beilag. Außerdem hat in der Stellungnahme zum Änderungsantrag der Fraktion Die Grünen-rosa liste die MVG weitreichende Vorschläge insbesondere zu Busspuren (aber auch zum 5-Minuten-Takt bei U-Bahnen) gemacht, die geeignet sind, relativ kurzfristig zu einer Verkehrswende beizutragen, indem Verkehr vom MIV zum ÖV verlagert wird.

Wesentlicher Baustein einer Verkehrswende ist ein Paradigmenwechsel von der Nachfrageplanung, die sich an der derzeitigen Nachfrage orientiert, hin zur Angebotsplanung, die die Münchnerinnen und Münchner zum Umsteigen bewegt.

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Bearbeitung unseres Antrages.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Dr. Florian Roth, Herbert Danner, Anna Hanusch, Sabine Nallinger
Mitglieder des Stadtrates

MünchenSPD Stadtratsfraktion · Rathaus · 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 30.01.2019

**Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 1
Den öffentlichen Raum sinnvoller nutzen!**

Antrag

Die Landeshauptstadt München bekennt sich zu dem Ziel, bei zukünftigen Verkehrsplanungen eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten von ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr vorzunehmen.

Es soll somit mehr Platz für Fuß- und Radwege sowie Busspuren, Trambahnen und Fahrradabstellplätze gewonnen werden.

Begründung

Noch mehr Mobilität muss in München künftig zu Fuß, mit dem Rad und dem öffentlichen Personennahverkehr möglich werden. Das erfordert, neben einer entsprechenden Stadtplanung und weiteren Investitionen, insbesondere eine Neuaufteilung des öffentlichen Raumes zugunsten von Fußgängern, Radfahrenden und öffentlichen Verkehrsmitteln.

gez.

Jens Röver
Heide Rieke
Bettina Messinger

Renate Kürzdörfer
Gerhard Mayer
Hans Dieter Kaplan

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

MünchenSPD Stadtratsfraktion ■ Rathaus ■ 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 30.01.2019

**Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 10
Statusbericht Verkehrswende**

Antrag

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, auf einer eigenen Webseite sowohl die bereits realisierten als auch die in Planung und in Realisierung befindlichen Projekte der „Verkehrswende“ darzustellen. Dabei sind auch Umsetzungstermine und -zeiträume zu nennen.

Begründung

Im Rahmen eines gelingenden Bürgerdialogs zur Verkehrswende ist es wichtig, den Bearbeitungsstand transparent für die Bürgerinnen und Bürger darzustellen.

gez.

Jens Röver
Heide Rieke
Bettina Messinger

Renate Kürzdörfer
Gerhard Mayer
Hans Dieter Kaplan

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de