



**Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus**

München, den

17.01.2014

Zweifel an der Notwendigkeit der Höhenfreimachung des Bahnübergangs an der Unterhachinger Straße

Antrag

Die Höhenfreimachung des Bahnübergangs an der Unterhachinger Straße wird dem Stadtrat nochmals zur grundsätzlichen Beschlussfassung vorgelegt. Dabei sind dem Stadtrat die Verkehrsentwicklungen der letzten Jahre, die aktuellen Verkehrszahlen und die in der Begründung dargestellten Alternativrouten vorzustellen. Darzustellen sind als Prognose auch die möglichen Verkehrszunahmen in der Unterhachinger Straße durch die geplante neue Verkehrsführung, sowie die für die Anwohner unerwünschten Auswirkungen durch mögliche neue Verkehrsströme. Ebenso ist darzustellen der aktuelle Sachstand zum zweigleisigen Ausbau der S-Bahnstrecke und die Abhängigkeit der o. g. Baumaßnahme.

Begründung:

Die Höhenfreimachung des Bahnübergangs wurde vom Stadtrat bereits im Jahr 2006 grundsätzlich beschlossen. Aufgrund der seit Jahren veränderten Situation durch die Autobahnanschlussstelle Unterbiberg (nahe Infineon Betriebsgelände), existiert für den Kfz-Verkehr aus Richtung Süden (Unterhaching und Unterbiberg) in Richtung Innenstadt/Ramersdorf/Mittlerer Ring eine komfortable Umfahrung des Bahnübergangs über die A8. Verkehre aus Unterhaching in Richtung Neuperlach/Perlach können über die neue Umgehungsstraße (Unterhaching-Ottobrunn-Neubiberg) fahren. Die Unterhachinger Straße hat somit erheblich an Verkehrsbedeutung für Fahrten aus Richtung Ramersdorf-Perlach ins südliche Umland verloren. Im Rahmen der derzeitigen Planungen für Trassenvarianten (s. Antwort des Planungsreferats vom 10.01.2014 auf eine CSU-Anfrage) ist deshalb nochmals grundsätzlich die Frage nach der Notwendigkeit dieses Projektes zu stellen, zumindest ist die Priorität im Vergleich zu ähnlichen Projekten in München zu hinterfragen. Eine Höhenfreimachung des Bahnübergangs bedeutet hohe Kosten für den städtischen Haushalt, erhebliche neue Versiegelung von Grünflächen, ohne einen entsprechenden verkehrlichen Nutzen zu bringen. Der Grundsatzbeschluss aus dem Jahr 2006 ist deshalb nochmals zu hinterfragen, zumindest solange, bis der zweigleisige Ausbau der S-Bahnstrecke konkret wird.

Fraktion Die Grünen-rosa liste
Initiative:
Herbert Danner und Paul Bickelbacher
Mitglieder des Stadtrates

**Ökologisch-Demokratische Partei**

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 8. Juni 2017

Antrag

Mehr Innenstadt-Fläche für Nahmobilität

Die Stadtverwaltung wird gebeten, den Großteil der Verkehrsflächen innerhalb des MVV-Rings 1 für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zur Verfügung zu stellen und sukzessive bis zur Fertigstellung der 2. Stammstrecke umzubauen.

Begründung

Mit der Entscheidung für die 2. Stammstrecke ist auch die Entscheidung für ein weit höheres Fahrgastaufkommen durch die Innenstadt gefallen. Um den Menschen dann bessere Mobilitätsbedingungen „auf den letzten Metern“ und innerhalb der Innenstadt zu ermöglichen, müssen die Wege zu Lasten des ruhenden und auch des fahrenden motorisierten Individualverkehrs ausgebaut werden.

München kann dem Vorbild von einigen Städten folgen, die bereits diesen Weg eingeschlagen haben¹:

Ende 2016 hat beispielsweise die Madrider Bürgermeisterin Manuela Carmena betont, dass Madrid Privatfahrzeuge aus der Innenstadt verbannen wird und legte in einem Radiointerview noch nach, dass die Gran Vía in ihrer Stadt noch vor dem Ende ihrer Amtszeit im Mai 2019 nur noch von FahrradfahrerInnen, Bussen und Taxis befahren werden darf.

Ein weiteres Beispiel ist Oslo, dort sollen alle Autos bis 2019 nicht mehr in die Innenstadt fahren dürfen – das ist sechs Jahre vor Norwegens Auflage, Autos aus allen Innenstädten zu verbannen. In Oslo werden zur Zielerreichung 35 Meilen der vormals von Autos dominierten Straßen in Fahrradwege umwandeln.

Aber das sind nicht alle weitreichenden Pläne von „Vorzeigestädten“: Selbst wenn Chengdu in China die Autos nicht ganz verbannen möchte so soll der Platz für Autos um 50 Prozent reduziert werden, um Fußgängern das Feld zu überlassen. Auch in Deutschland gibt es Beispiele, denn Hamburg hegt den Plan Zu-Fuß-Gehen und Radfahren zu den vorherrschenden Fortbewegungsarten in der Innenstadt zu machen und möchte das durch Umwidmung von Auto-Straßen in Fußgängerzonen mit Radwegen erreichen. Paris will Dieselfahrzeugen die Zufahrt verweigern und manche Straßen nur noch für E-Fahrzeuge freigeben sowie die Radwege verdoppeln. Brüssel hingegen strebt an, die größte autofreie Stadt in Europa nach Kopenhagen zu werden und auch New York möchte durch die Schaffung von mehr Fußgängerzonen und Radwegen sowie einem verbesserten öffentlichen Nahverkehr den Autofahrern das Autofahren in der Stadt sozusagen abgewöhnen.

Sonja Haider (ÖDP) und Tobias Ruff (ÖDP)

¹Alle Beispiele aus dem Artikel: https://www.weforum.org/agenda/2017/02/these-major-cities-are-starting-to-go-car-free?utm_content=bufferddee4&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer

ÖDP - Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Zimmer 174 • 80331 München
Telefon: 089 / 233 – 269 22 • E-Mail: stadtrat@oedp-muenchen.de

MünchenSPD Stadtratsfraktion ■ Rathaus ■ 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 30.01.2019

**Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 2
Die Vision „autofreie Innenstadt“ im Altstadtbereich umsetzen!**

Antrag

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, dem Stadtrat einen Masterplan zur Umsetzung der Vision „autofreie Innenstadt“ im Altstadtbereich vorzulegen. Erste Bereiche sollen bereits ab 2025 umgestaltet sein.

Dabei soll sichergestellt sein, dass Liefer- und Handwerksverkehr sowie die Zufahrt zu Arztpraxen weiterhin möglich ist. Ebenso soll die Querung dieses Gebietes durch Bus- und Taxiverkehr sowie von Fahrrädern sichergestellt sein. Zudem muss gewährleistet bleiben, dass Hotelgäste weiterhin die Hotels der Innenstadt anfahren können und bestehende Parkgaragen weiterhin erreichbar sind.

Um Erfahrungswerte zu sammeln, sollen – nach dem Stockholmer Vorbild der „Living Streets“ – Straßen in den Sommermonaten auch temporär gesperrt werden, um Anwohnerinnen und Anwohnern, Künstlerinnen und Künstlern, Gastronomiebetrieben und Gewerbetreibenden eine alternative Nutzung des öffentlichen Raumes zu ermöglichen.

Begründung

Wir wollen die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Altstadtbereich deutlich erhöhen, gleichzeitig jedoch die für eine prosperierende Innenstadt nötigen Verkehrsbewegungen gewährleisten und gestalten.

Dies soll durch eine Umverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten von ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr erreicht werden.

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

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 22.03.2019

**Verkehrswende jetzt einleiten – Autofreie Altstadt III
Flächendeckend Tempo 30 und weitere Verkehrsberuhigung in der Altstadt und
am Viktualienmarkt zügig umsetzen**

Antrag

1. Innerhalb des Altstadtrings wird flächendeckend maximal **Tempo 30** angeordnet, also auch in der Maximilianstraße, im Oberanger, in der Brienner Straße und in der Ludwigstraße.
2. In geeigneten Straßen mit vielen Geschäften und hohem Fußgängeraufkommen wie im Tal, in der Frauenstraße am Viktualienmarkt und in der Blumenstraße im Bereich der Schranken-halle werden **verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche** mit Tempo 20 eingerichtet.
3. 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.
4. Der Beschluss wird dem Stadtrat noch vor der Sommerpause 2019 vorgelegt.

Begründung:

Innerhalb der gesamten Altstadt muss künftig eine **klare Priorisierung** der einzelnen Verkehrsarten vorgenommen werden:

1. Fußverkehr – 2. Fahrradverkehr – 3. ÖPNV – 4. Lieferverkehr – 5. Privater Kfz-Verkehr

Damit wird sowohl das Ziel der autofreien Altstadt gefördert, dem Anteil der jeweiligen Verkehrsarten am Gesamtverkehr an der Oberfläche Rechnung getragen und die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöht. Dieser Antrag kann zügig und sehr kostengünstig umgesetzt werden, bringt spürbare Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr, und führt zu einer weiteren Kfz-Entlastung und damit zu einer Aufwertung der Altstadt. Insbesondere im Hinblick auf den Baustellenverkehr der 2. Stammstrecke in den zentralen Straßen sind diese Geschwindigkeitsreduzierungen eine gezielte Unfallvorsorge.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Paul Bickelbacher, Anna Hanusch, Katrin Habenschaden, Dr. Florian Roth.
Mitglieder des Stadtrates



Herr
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

**Antrag zur dringlichen Behandlung in der
Vollversammlung des Stadtrates
am 26.06.2019**

Autofreie Altstadt – auf Basis von Fakten entscheiden III

Öffentlichen Personennahverkehr attraktiv gestalten

Dem Stadtrat werden zusammen mit der Vorlage zur autofreien Altstadt als Entscheidungsgrundlage vorgelegt:

1. Welche zusätzlichen groß- und kleinräumigen Maßnahmen im ÖPNV geplant sind, um Besucher, Kunden, Touristen, Patienten und Pendler von außerhalb ein attraktives Angebot zum Umstieg auf den ÖPNV zu bieten.
2. Welche kleinräumigen Verbesserungen im ÖPNV in der Altstadt geplant sind, um Menschen hier den Verzicht attraktiver zu machen.

Begründung:

Der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV kann nur gelingen, wenn attraktivere Angebote und zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden oder zumindest zeitnah geplant werden. Es muss ein benutzerorientiertes Konzept vorliegen, wie Menschen motiviert werden können, auf U-Bahn, S-Bahn, Bus und Tram umzusteigen.

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat
stv. Fraktionsvorsitzender

Johann Sauerer
Stadtrat



Herr
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

**Antrag zur dringlichen Behandlung in der
Vollversammlung des Stadtrates
am 26.06.2019**

Autofreie Altstadt - auf Basis von Fakten entscheiden VII

**Komplementäres inklusives Mobilitätskonzept für eine
autofreie/autoarme Altstadt**

In Anbetracht des Grundsatzbeschlusses „Autofreie Altstadt“ und „Altstadt-Radlring“ wird die Verwaltung aufgefordert, ein (alternatives) Mobilitätskonzept für mobilitäts-eingeschränkte Personen zu erarbeiten. Der Einsatz eines Sharing-Modells mit E-Scootern, Golf-Caddys, E-Dreirädern oder ähnlichen Fortbewegungsmitteln ist zu prüfen.

Begründung:

Im Zuge der Diskussion um eine zukünftige autofreie, bzw. autoarme Innenstadt ist auch das Mobilitätsbedürfnis eingeschränkter Personen zu berücksichtigen und deren Mobilität weiterhin zu gewährleisten. Aktuell stehen im Altstadtbereich eine Vielzahl von Parkplätzen und Behindertenparkplätzen in zentraler Lage vor verschiedenen Einzelhandelsgeschäften, aber auch vor medizinischen Institutionen zur Verfügung. Um die individuelle Mobilität zu erhalten, ist es unabdingbar, neben dem Erhalt von Stellplätzen vorausschauend alternative Anbindungsmöglichkeiten zu entwickeln. Ein möglicher Ansatzpunkt ist der Einsatz von innovativen Mobilitätsformen, wie z. B. E-Scootern, E-Dreiräder, E-Lastenräder oder auch Golf-Caddys. Diese könnten an zentralen Anschlusspunkten des ÖPNV (U-Bahnhöfe, Bus- und Tramhaltestellen) oder auch an Tiefgaragen eine entscheidende Ergänzung bilden und darüber hinaus den zusätzlichen Pkw-Verkehr verringern. Die Möglichkeiten für entsprechende Aufstellflächen sind zu prüfen. Hinsichtlich des Ausleihprozesses ist die Orientierung am Car-Sharing-Prinzip sinnvoll.

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat
stv. Fraktionsvorsitzender

Johann Sauerer
Stadtrat



Herr
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

**Antrag zur dringlichen Behandlung in der
Vollversammlung des Stadtrates
am 26.06.2019**

Autofreie Altstadt - auf Basis von Fakten entscheiden VIII

**Ergänzung des inklusiven Mobilitätskonzepts für eine
autofreie/autoarme Altstadt, um eine autonom fahrende Ringbuslinie**

Die Verwaltung wird beauftragt, ergänzend zum eingebrachten CSU-Antrag „Komplementäres inklusives Mobilitätskonzept für eine autofreie/autoarme Altstadt“ den zusätzlichen Einsatz eines autonomen Busses im Kerngebiet der Altstadt zu prüfen.

Begründung:

Im Zuge der Diskussion um eine zukünftig autofreie, bzw. autoarme Innenstadt, ist auch das Mobilitätsbedürfnis eingeschränkter Personen zu berücksichtigen und deren Mobilität weiterhin zu gewährleisten. Um den Verlust einer direkten Anbindung mittels Pkw zu kompensieren, ist es unabdingbar, vorausschauend alternative Mobilitätsmöglichkeiten zu entwickeln. Ein weiterer Ansatzpunkt ist der Einsatz von innovativen Mobilitätsformen, wie z. B. einem autonomen Bus. Dieser könnte U-Bahnhöfe, Bus- und Tramhaltestellen, sowie Tiefgaragen mit dem Einzelhandel und medizinischen Institutionen verbinden. Als mögliche Streckenführung wird eine Ringlinie (*1 z. B. Odeonsplatz – Max-Joseph-Platz – Hofgraben – Pfisterstraße – Sparkassenstraße – Viktualienmarkt – Rosental – Oberanger – Sendlinger-Tor-Platz – Herzog-Wilhelm-Straße – Stachus – Herzog-Max-Straße – Maxburgstraße – Löwengrube – Hartmannstraße – Promenadeplatz – Kardinal-Faulhaber-Straße – Salvatorplatz – Amiraplatz – Briener-Straße – Odeonsplatz) vorgeschlagen. Erfahrungswerte hinsichtlich des Einsatzes eines autonomen Busses könnten aus dem im April 2017 gestarteten Pilotprojekt der Bahn-Tochter Regionalbus Ostbayern GmbH in Kooperation mit der Gemeinde Bad Birnbach eingeholt werden.

*1 Begründung des Streckenbeispiels:

Auf dieser Linie sind derzeit die meisten, der Straßenparkplätze, die aufgrund der

Verkehrsberuhigung der Altstadt und des Ausbaus der Fahrradwege, wegfallen würden. Zudem verbindet diese Linie die Hauptknotenpunkte des ÖPNV sowie die Einkaufsmöglichkeiten für Mittel des täglichen Bedarfs. Des Weiteren sind auch verschiedene Facharzt-/Arztpraxen und Kleinkliniken sowie Behörden gut angebunden. Ein weiterer Vorteil ist die verkehrlich ruhige Lage in den Nebenstraßen.

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat
stv. Fraktionsvorsitzender

Johann Sauerer
Stadtrat

MünchenSPD Stadtratsfraktion · Rathaus · 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 17.05.2018

Die Aufenthaltsqualität im Hackenviertel steigern!

Antrag:

Die Aufenthaltsqualität des Hackenviertels für Besucher/innen, Anwohner/innen und Anlieger wird gesteigert.

Durch Reduzierung von Straßenrandparkern wird Raum gewonnen für Fußgänger (breitere Gehwege), Fahrradstellplätze und Bäume. Damit werden die drei „Achsen“ durchs Viertel, Kreuz-/ Damenstiftstraße, Färbergraben/ Alheimer Eck/ Herzogspitalstraße sowie Hacken-/ Brunn-/ Josephspitalstraße gestärkt.

Die Straßenbeleuchtung soll zu einem helleren Viertel beitragen.

Die Brunnstraße soll als Platz mit Brunnen neu gestaltet werden.

Anwohner, Gewerbetreibende und der Bezirksausschuss sind einzubeziehen.

Begründung:

Das Hackenviertel ist ein attraktives Münchner Altstadtquartier. Mit seinem Einzelhandelsbesatz unterscheidet es sich deutlich von der Altstadtfußgängerzone und auch von der Sendlinger Straße. Das soll auch so bleiben! Trotzdem soll seine Attraktivität sorgsam gesteigert werden.

Das Hackenviertel soll mit dem Auto erreichbar bleiben, der Parkverkehr aber soll zum großen Teil in Garagen verschwinden.

Grundlage für die verkehrliche Erschließung des Hackenviertels kann der Vorschlag von Professor Kurzak aus seinem Gutachten zur Fußgängerzone „Sattlerplatz“ sein.

gez.

Alexander Reissl
Bettina Messinger

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

Stadträtin Heike Kainz

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

ANTRAG

26.07.2017

Entlastungsstraße Eversbuschstraße Nord offenhalten

Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, bei der Planung und Bebauung des Gebiets in Allach, nördlich der Otto-Warburg-Straße, zwischen der Bahnlinie und der Eversbuschstraße Nord (sogenannte „Hirmerei“) eine Trasse freizuhalten, die es erlaubt, die Eversbuschstraße Nord ab dem S-Bahnhof Karlsfeld unmittelbar an die Bahnlinie zu verlegen und entlang der Bahnlinie weiter nach Süden bis zum Anschluss an die sogenannte „Junkersstraße“ fortzuführen.

Begründung:

In Allach wird aufgrund des dringenden Bedarfs an bezahlbarem Wohnraum wie in ganz München mittlerweile jede geeignete Fläche für den Wohnungsbau genutzt. Dies hat zur Folge, dass allein schon deshalb die Infrastruktur gleichermaßen Schritt halten muss. Im Hinblick auf den Straßenverkehr ist festzustellen, dass das vorhandene Straßennetz bei weitem nicht mehr ausreicht, um den Bedarf abzudecken.

In diesem konkreten Fall ist festzustellen, dass der Berufsverkehr von Dachau aus westlich an Karlsfeld vorbei bis zur Otto-Warburg-Straße fließt. Außerdem hat die starke Bautätigkeit in Karlsfeld (ehemaliges Bayernwerksgelände u.a.) zu einer deutlichen Verkehrszunahme geführt. Die Eversbuschstraße Nord insbesondere, sowie die Eversbuschstraße insgesamt ist davon sehr stark betroffen. Auf der Eversbuschstraße Nord ist während der Rush-Hour täglich ein massiver Stau zu verzeichnen, die Eversbuschstraße ist insgesamt sehr stark befahren. Erschwerend kommt hinzu, dass bei Stau oder Sperrungen der A 99 die Eversbuschstraße als Ausweichroute genutzt wird.

An dieser Straße befinden sich eine Grundschule im Norden und ein großes Schulzentrum im Süden (Pfarrer-Grimm-Straße). Die Schulwegsicherheit ist durch den starken Verkehr, auch Schwerlastverkehr massiv beeinträchtigt.

Durch eine Entlastungsstraße unmittelbar entlang der Bahn kann die Eversbuschstraße zumindest im Norden erheblich entlastet werden, da ein Großteil der Fahrzeuge dann über die neue Straße zur Ludwigsfelderstraße geleitet werden kann.

Die Schulwegsicherheit für die Grundschule an der Eversbuschstraße 182 könnte dadurch strukturell erheblich verbessert werden.

Unabhängig davon können zwei Straßen besser als nur eine Straße die Verkehrsflüsse deutlich besser aufnehmen.

Derzeit geht es vor allem darum, dass diese Chance durch die Bebauung der genannten Fläche im Norden von Allach nicht im wahrsten Sinne des Wortes verbaut wird. Die Wohnbebauung ist in diesem Bereich grundsätzlich zu begrüßen, jedoch muss dabei eine entsprechende Trasse freigehalten werden.

Heike Kainz, Stadträtin



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Sebastian Schall
Stadträtin Ulrike Grimm
Stadtrat Thomas Schmid

ANTRAG

07.12.2017

München verstärkt seinen Beitrag zur Luftreinhaltung durch Forcierung der Durchdringung von E-Fahrzeugen und Car-Sharing Flotten sowie durch Kooperationen mit der Industrie (Anpassung IHFEM Beschluss vom Juli 2017)

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Landeshauptstadt München schafft weitere Vorteile für die Nutzung von E-Fahrzeugen (bzw. emissionsfreien Fahrzeugen) und Car-Sharing durch eine schrittweise Umwidmung öffentlicher Stellplätze und verstärkten und bedarfsgerechten Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Kooperationen mit der Industrie. Das Referat für Umwelt und Gesundheit wird beauftragt, vor der Umsetzung weiterer Maßnahmen mit den Partnern eine schriftliche Vereinbarung mit den beteiligten Partnern zu schließen (Memorandum of Understanding). Das Planungsreferat wird beauftragt, über Bürgerpartizipation und Angebotsverbesserungen die Nachfrage nach öffentlichen Stellplätzen zu reduzieren.

Konkret sollen von den bis dato ca. 70.000 Stellplätzen innerhalb der Parklizenzgebiete bis Ende 2019 insgesamt 5.000 öffentliche Stellplätze (gut 7%) je zur Hälfte gemäß Elektromobilitätsgesetz und Car Sharing Gesetz gewidmet werden und ab 2020 jährlich fünf Prozent. Der beschlossene Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur auf 500 Ladesäulen respektive vermittels eines PPP Modells wird um die Schaffung einer Grundlastnachfrage durch elektrifizierte Car Sharing Flotten seitens der Industrie verstärkt. Umsetzung und Erfolgsmonitoring werden im Rahmen eines Memorandum of Understanding mit den Partnern transparent und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Begründung:

Die Landeshauptstadt hat mit ihrem integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität (IHFEM) deutschlandweit bereits Maßstäbe gesetzt. Auch Car Sharing wird seit April 2016 gefördert. Diese Maßnahmen sollen jetzt verstärkt und ergänzt werden, um den Beitrag der Landeshauptstadt zur Verbesserung der Luftqualität und zur Förderung von Mobilitätsalternativen noch einmal deutlich zu beschleunigen. Dazu sollen Nutzungsvorteile im Alltag dadurch geschaffen werden, dass öffentliche Parkplätze

schrittweise für E-Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz) und für Car Sharing Flotten (Car-Sharing-Gesetz) gewidmet werden.

Diese Widmung verspricht eine hohe Wirkung, weil ein Pkw im Durchschnitt 23 Stunden parkt und nur eine Stunde bewegt wird und dementsprechend das schnellere Finden eines Parkplatzes einen starken Anreiz ausübt, das individuelle Mobilitätsverhalten im Sinne des Gemeinwohles zu verändern. Beispiele im Ausland zeigen zudem, dass Förderungen generell ihre Wirkungen auch erzielen (Oslo, Amsterdam, Kopenhagen).

Der bereits beschlossene und weitere bedarfsgerechte Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur / das PPP Modell sowie die nunmehr schrittweise Widmung der öffentlichen Stellplätze macht es erforderlich, dass diese gewidmeten Stellplätze von Anfang an genutzt werden. Dafür eignen sich Car-Sharing-Flotten ideal, weil sich deren Größe und Antriebsmix vergleichsweise schnell anpassen lassen. Deshalb ist es für das Gemeinwohl von entscheidender Bedeutung, dass der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur und die schrittweise Widmung der öffentlichen Stellplätze an Wachstum und schrittweise Elektrifizierung der Car Sharing Flotten gekoppelt werden.

In Zukunft ist ein gleichgerichtetes und abgestimmtes Vorgehen der Partner ebenso erfolgsentscheidend wie ein Erfolgsmonitoring: Die Landeshauptstadt hat bereits öffentliche Mittel investiert und erteilt nunmehr mit der Widmung öffentlicher Stellplätze Nutzungsvorteile in großem Umfang; Car-Sharing-Betreiber/Automobilindustrie und private Investoren tätigen jeweils Investitionen mindestens in zweistelligem Millionenbereich; nicht zuletzt müssen die Beiträge von Verwaltung und Stadtwerken entsprechend ausgerichtet werden. Deshalb soll das federführende Referat für Gesundheit und Umwelt ab sofort die weiteren Planungen gemeinsam mit den Partnern aus Verwaltung und Wirtschaft vorantreiben und vor der Umsetzung die Einzelheiten der Zusammenarbeit (z.B. Zeitplan, Standorte, Technologie) zwischen den beteiligten Partnern im Rahmen eines Memorandum of Understanding transparent und der Öffentlichkeit zugänglich machen.

In diesem Prozess sollen die Mobilitätsbedürfnisse aller Münchner erfüllt werden. Große Chancen für das Gemeinwohl ergeben sich aus dem Umstand, dass viele Pkw-Besitzer gerade in den verdichteten Innenstadtquartieren lieber ohne eigenes Fahrzeug (auto-)mobil sein wollten. Deshalb wird das Planungsreferat beauftragt, Partizipationsprozesse aufzusetzen, um diesen Bedürfnissen ein entsprechendes Angebot zu schaffen und auf diese Weise Stellplatzflächen für das Gemeinwohl zu gewinnen.

Dieses grundsätzliche Vorgehen ist zwischen den Partnern der Inzell-Initiative im Rahmen der E-Allianz bereits abgestimmt und am 17. November 2017 einstimmig beschlossen worden. Deshalb soll das Memorandum of Understanding umgehend, spätestens jedoch mit der Vergabe des PPP-Modells im ersten Quartal des Jahres 2018 gezeichnet und veröffentlicht werden.

Manuel Pretzl, Stadtrat

Sebastian Schall, Stadtrat

Ulrike Grimm, Stadträtin

Thomas Schmid, Stadtrat



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Dr. Reinhold Babor

ANTRAG

30.01.2018

Überdeckelung des McGraw-Grabens

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Überdeckelung des McGraw-Grabens vorzubereiten. Der Oberbürgermeister geht wegen der Finanzierung auf den Freistaat Bayern zu.

Begründung:

München braucht dringend Wohnungen. Der Freistaat Bayern plant nach neuen Informationen, nicht nur sein Gelände östlich der Tegernseer Landstraße für Wohnbebauung zu entwickeln sondern auch die Flächen westlich des McGraw-Grabens. Durch die Überdeckelung des McGraw-Grabens könnten die beiden Zufahrten, die jetzt auf beiden Seiten des Grabens geführt werden, auf den Deckel verlegt werden, um so die bebaubaren Flächen auf beiden Seiten zu vergrößern. Außerdem wäre dies ein Beitrag zur Luftreinhaltung. Da der Freistaat Bayern wesentlich vom höheren Baurecht profitieren würde, soll er die Kosten dafür – zumindest teilweise – tragen.

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender

Dr. Reinhold Babor
Stadtrat



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 04.06.2019

**Antrag zur dringlichen Behandlung im
Planungsausschuss vom 3. Juli 2019**

Antrag auf ein Hearing zum Gesamtkomplex Bahnausbau im Münchner Osten und Norden, Brennerzulauf / Truderinger-Daglfinger Kurve und Spange / 4-gleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen / Bahn-Nordring

Antrag

Die Stadtverwaltung führt in Kooperation mit der Bahn AG und dem Bundesverkehrsministerium ein Hearing zum Themenkomplex Güterverkehrsstrecke durch vom Brennerbasistunnel über den östlichen Landkreis München, den Bahnausbau München Ost (Daglfinger und Truderinger Kurve und Spange), Bahntunnel Daglfing-Englschalking-Johanniskirchen, Bahn-Nordring (Möglichkeit eines S-Bahn-Nordring).

Begründung:

Es gibt einen breiten gesellschaftlichen und politischen Konsens zum Ausbau der Bahn-Infrastruktur, gerade auch beim Güterverkehr. Dazu müssen auch Trassen im Münchner Osten und Norden ertüchtigt und ausgebaut werden. Dies sollte so anwohnerfreundlich und naturverträglich wie möglich umgesetzt werden.

Im Zuge der aktuellen Planungen zur Daglfinger/Truderinger Kurve und Spange wird deutlich, welche Maßnahmen, Belastungen, Einschränkungen und Investitionen im Münchner Osten und Norden bevorstehen, die eine stark befahrene Güterverkehrsstrasse am östlichen und nördlichen Stadtrand von München mit sich bringt mit bis zu **aktuell prognostizierten 226 Güterzügen täglich (Länge eines Vollzuges beträgt 740 m)**.

Es stellen sich insbesondere folgende Fragen:

1.) Welche alternativen Bahnstrecken auf dem Weg vom Brenner zum Hamburger Hafen bzw. nach Bremerhafen aktuell untersucht werden, untersucht wurden und ausgebaut werden könnten (z. B. Rosenheim – Mühldorf - Landshut), oder ob die alleinige Trassenführung für den Güterverkehr durch Münchner Stadtgebiet alternativlos ist – auch für Züge, die weder Ziel noch

Quelle in München haben?

2.) Nicht dargestellt sind bislang die technische Machbarkeit einer anwohnerfreundlichen Alternativlösung für die Truderinger-Daglfinger-Kurve und Spange.

3. Nicht dargestellt sind bislang die Auswirkungen auf den Bahnabschnitt zwischen Daglfing und Johanneskirchen während der Ausbauarbeiten bis zur Fertigstellung des geplanten 4-gleisigen Bahntunnels im Jahr 2037, wenn aber bereits 2030 die Truderinger-Daglfinger-Kurve und Spange fertiggestellt sind und deutlich mehr Züge auf dem Abschnitt zwischen Daglfing und Johanneskirchen fahren werden. Welche Belastung kommt auf die Anwohner zu? Sind dann die Schranken der Bahnübergänge dauerhaft geschlossen, zeitgleich zum Beginn der Baumaßnahmen für die SEM Nordost? In welchem Takt soll die Flughafen-S-Bahn während der Bauarbeiten von 2030 bis 2037 auf dem teilweise 2-gleisigen Abschnitt fahren, wenn hier ab 2030 der Güterverkehr deutlich zunimmt?

4.) Soll der S/U-Bahnhof Trudering zu einem Regionalbahnhof mit 2 weiteren Gleisen ausgebaut werden?

5.) Wann und in welchem Zeitfenster wird die Bahnstrecke Ostbahnhof – Riem – Markt Schwaben – Mühldorf 4-gleisig ausgebaut?

6.) Nicht dargestellt sind bislang die Auswirkungen auf einen angestrebten S-Bahn-Nordring. Kann es neben dem deutlich zunehmenden Güterverkehr dann auch noch den dringend erforderlichen neuen S-Bahn-Nordring geben?

7.) Welche Umwegfahrten von Güterzügen vom Umschlagbahnhof München Riem in Richtung Rosenheim über den Münchner Süd- und Nordring können durch die Truderinger Kurve künftig vermieden werden?

8.) Wie sind die Grundstücksverhältnisse im Gleisdreieck Moosfeld (Bahn, Freistaat, LH München, privat)? Welche hochwertigen naturnahen Flächen sind durch den Bahnausbau betroffen? Können diese innerhalb des Gleisdreiecks ausgeglichen werden? Welche Auswirkungen haben die Bahnplanungen auf die beabsichtigte Renaturierung des Hüllgraben?

Viele bislang unbeantwortete Fragen, die dringend einer Antwort bedürfen, insbesondere im Münchner Stadtrat. Es wird Zeit, dass sich der Münchner Stadtrat dieses strukturell wichtigen Themas im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung annimmt und sich von Fachleuten unterschiedlicher Ausrichtungen und Institutionen (Bahn, Freistaat Bayern, private Ingenieurbüros, Initiative pro Bahn, Güter-Kompetenz-Zentrum Prien (GKZ), etc.) fachkundig und ganzheitlich zu diesem gesamten Themenkomplex informieren lässt.

Die Veranstaltung sollte im Herbst 2019 stattfinden, nach Abschluss der Grobplanungen für die 3 Varianten (Tunnel - Troglage - oberirdisch) für den Abschnitt Daglfing-Johanneskirchen.

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Herbert Danner Angelika Pilz-Strasser, Paul Bickelbacher Anna Hanusch

Katrin Habenschaden

Mitglieder des Stadtrates

DIE LINKE im Stadtrat München

Brigitte Wolf Cetin Oraner

Mitglieder des Stadtrates

MünchenSPD Stadtratsfraktion ■ Rathaus ■ 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 04.09.2019

München - Stadt zu Fuß I

Antrag

Für das neu zu schaffende Mobilitätsreferat soll neben der bereits vorhandenen Position der/s Radverkehrsbeauftragten auch die Position einer/s Fußverkehrsbeauftragten eingerichtet werden, u.a. mit folgenden Aufgabengebieten:

- Schnittstelle zu den relevanten Referaten
- Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit
- Konfliktmanagement zur Wahrung der Rechte des Fußverkehrs bei Konflikten mit anderen Formen der Mobilität
- Förderung der Bürgerbeteiligung, Einbeziehung der Bezirksausschüsse und Ehrenamtlicher
- Mobilitätserziehung zur Förderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des Fußverkehrs
- Öffentlichkeitsarbeit und Information

Begründung

Wir alle sind Fußgänger. Das Zufußgehen ist die natürlichste, gesündeste, umweltfreundlichste und kostengünstigste Art der Fortbewegung. Das Gehen nutzt körperlicher wie seelischer Gesundheit. Beim Flanieren entdecken wir unsere Stadt, treten mit unseren Mitmenschen in Kontakt und lernen die Vielfalt unserer Stadtgesellschaft kennen.

Die Anliegen der Fußgänger werden meist „mitgedacht“, aber nicht immer explizit bedacht. Das hat zur Folge, dass ihre berechtigten Interessen nicht immer ausreichend in Planungen einfließen. Fußwege werden oft nur als kürzeste Verbindung zum nächsten Halt des ÖPNV geplant und nicht als zu gestaltende Elemente eines attraktiven öffentlichen Raums.

In Neubaugebieten sollen attraktive Wege und Plätze mit Schatten spendenden Bäumen, fußgängerfreundlicher Beleuchtung und ausreichend Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. In Bestandsquartieren müssen die Anteile am öffentlichen Raum zugunsten des Fußverkehrs bewahrt und erweitert werden. Gehsteige werden vielfach von parkenden Autos, Rädern, quer zur

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

Laufrichtung abgestellten E-Scootern, Motorrollern, Zeitungskästen und Vielem mehr verstellt. Aufstellflächen an Kreuzungen werden zu Sammelstellen für Zweiräder aller Art. Fahrräder und E-Scooter, die verbotswidrig den Gehsteig nutzen, erschrecken und stressen die Zufußgehenden. Der/die Fußverkehrsbeauftragte kann als Ansprechpartner*in für Bezirksausschüsse, ehrenamtliche Flaneure wie auch engagierte Bürger*innen dienen, um Schwachstellen im Bereich der Barrierefreiheit und Lücken im Fußverkehrsnetz zu melden.

Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit müssen für Fußgänger jeden Alters, mit und ohne Mobilitätseinschränkungen, mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen gewährleistet sein.

Die Öffentlichkeit kann durch Kampagnen zur Verkehrssicherheit und Gesundheitsfürsorge, und speziell Kinder können durch frühzeitige Förderung des Mobilitätsverhaltens für das Thema sensibilisiert werden.

gez.

Renate Kürzdörfer
Alexander Reissl
Verena Dietl
Christian Müller
Heide Rieke
Christian Vorländer
Bettina Messinger

Ulrike Boesser
Simone Burger
Hans-Dieter Kaplan
Gerhard Mayer
Jens Röver
Julia-Schönfeld-Knor
Marian Offman

Stadtratsmitglieder

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 31.01.2020

**München gut zu Fuß unterwegs IX –
Das Zufußgehen in der Verwaltung verankern**

Antrag

1. In der Stadtverwaltung wird ein(e) Fußverkehrsbeauftragt(e) benannt die/der – vergleichbar dem Radverkehrsbeauftragten – die Interessen der Zufußgehenden vertritt.
2. Der Lenkungskreis Radverkehr wird zum Lenkungskreis Nahmobilität erweitert, in dem zukünftig sowohl die Themen des Zufußgehens als auch des Radfahrens besprochen werden.
3. Die/der Fußverkehrsbeauftragt(e) entwickelt mit den dafür relevanten Kolleg*innen der Verwaltung und unter Beteiligung der Bürger*innen eine Fußverkehrsstrategie für München, die als Basis für ein darauf aufbauendes Programm dient.

Begründung:

Bei der Umsetzung der Verkehrswende kommt dem Fußverkehr als Basismobilität und Teil der aktiven Mobilität bzw. der Nahmobilität erhebliche Bedeutung zu. Um den spezifischen Anforderungen der Zufußgehenden gerecht zu werden, empfiehlt es sich, eine(n) kundige(n) Sachwalter(in) zu benennen, die/der sich mit Priorität darum kümmert und den Kolleg*innen aus der Verwaltung sowie den Bürger*innen als Ansprechpartner*in zur Verfügung steht.

Um Synergieeffekte zu nutzen und damit nicht zu viele Gremien entstehen, sollte der Lenkungskreis Radverkehr um das Thema Zufußgehen erweitert werden. Die Vorbereitung obliegt dann beiden Beauftragten gemeinsam.

Auch wenn es sich beim Zufußgehen in München nicht um ein neues Thema handelt, so sollte dem Thema zukünftig höhere Priorität zukommen, die in einer Fußverkehrsstrategie vertieft wird. Es gibt hierfür auch einen aktuellen Handlungsleitfaden von FUSS e.V., der in Zusammenarbeit mit und gefördert vom Umweltbundesamt entstanden ist.

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Katrin Habenschaden, Herbert Danner, Anna Hanusch, Sabine Nallinger.

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

02.09.2020

Antrag Planungs- und Finanzierungsvereinbarung für den S-Bahn-Halt Berduxstraße

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Das Planungsreferat - künftig das Mobilitätsreferat - wird beauftragt, so zeitnah wie möglich, für den künftigen S-Bahn-Halt Berduxstraße eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Planungsleistungen bis zur Baurechtserlangung mit der Deutschen Bahn und dem Freistaat Bayern zu verhandeln mit dem Ziel der Realisierung dieses S-Bahn-Haltes vor 2028.
2. Die Planungen beinhalten auch die Planung einer Verbindungskurve vom Pasinger Bahnhof zur Bahnstrecke Richtung Moosach. Die bauliche Umsetzung der Verbindungskurve kann auch in einer 2. Bauphase erfolgen.
3. Die Stadt übernimmt die Hälfte der gesamten Planungskosten, mithin 1 Mio. Euro.
4. Die Stadt übernimmt bis zur Hälfte die Baukosten für die Realisierung des S-Bahnhaltes.

Begründung:

Zu 1: Die Planungs- und Finanzierungsvereinbarung ist der erste Schritt für die Realisierung des S-Bahn-Haltes Berduxstraße, den auch die FDP im Bezirksausschuss Pasing-Obermenzing immer wieder gefordert hatte. Das Neubaugebiet an der Paul-Gerhard-Allee verfügt über keinen leistungsfähigen, wohnortnahen schienengebundenen ÖPNV-Anschluss. Der Zuzug von 5000 Menschen in dieses Wohngebiet zuzüglich 800 zusätzlicher Arbeitsplätze in absehbarer Zeit und der drohende Verkehrsinfarkt rechtfertigt auch die zeitnahe Planung und entsprechende Priorisierung dieses Projektes. Der bisher vorgesehene Shuttle-Bus zum Bahnhof Pasing reicht kapazitätsmäßig bei weitem nicht aus.

Zu 2: Die Aufnahme dieser Kurve in der Planung des S-Bahn-Haltes ist v.a. im Hinblick auf die spätere Umsetzung des S-Bahn-Nordrings und der Anbindung von Pasing an den Nordring wichtig. Es erscheint sachgerecht, diese gleich mitzuplanen. Eine bauliche Umsetzung kann auch in einer späteren 2. Bauphase erfolgen. Hier kann München von der Schweiz lernen, die viele Bahnprojekte mehrphasig plant und erfolgreich baut.

Zu 3: Die Stadt sollte das Angebot des Freistaates Bayern vom 16. Juni 2020 aufgreifen, um eine zeitnahe Planung zu realisieren.

Zu 4: Selbstverständlich ist es im Sinne der Stadt, noch höhere Zuschüsse von Land bzw. Bund zu verhandeln.

Da aber die Haushaltslage des Landes in den nächsten Jahren keine neuen Verteilungsspielräume aufweisen dürfte, gleichzeitig aber die Umsetzung verkehrlich dringend ist, erscheint eine hälftige Beteiligung der Stadt an den Kosten im Sinne einer zeitnahen Realisierung angemessen und vertretbar, sollten die Gespräche keinen Erfolg haben.

Stadträte: **Prof. Dr. Jörg Hoffmann** (Fraktionsvorsitzender)
Gabriele Neff (stellv. Fraktionsvorsitzende)
Fritz Roth
Richard Progl

