



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadträtin Dorothea Wiepcke
Stadtrat Johann Sauerer
Stadtrat Sebastian Schall

ANTRAG

11.12.2018

Prüfung einer echten Tram-Nordtangente: ÖPNV-Lückenschluss Schwabing-Freimann-Bogenhausen/Oberföhring mit Weiterführung zum Rotkreuz-/Romanplatz

Die Stadtverwaltung wird gebeten, zu prüfen:

- 1.) Ob und unter welchen Voraussetzungen die Trambahnlinie 23 von der momentanen Endhaltestelle Schwabing-Nord weiter Richtung Osten bis zur Endhaltestelle der Trambahnlinien 16 und 18 St. Emmeram geführt werden kann?
- 2.) Wäre die Trassenführung auf dem Frankfurter Ring umzusetzen ohne Wegfall der bestehenden Fahrspuren?
- 3.) Wäre es möglich im Streckenverlauf auf Höhe des Geländes des Bayerischen Rundfunks, einen Haltepunkt einzurichten so dass der BR über die südliche Grundstücksgrenze in weniger als 300m ÖPNV-mäßig erschlossen werden könnte?
- 4.) Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten für die ca. 3,9 km lange Strecke?

Begründung:

Die momentanen Planungen zur Tram-Nordtangente sehen einen Streckenverlauf durch den Englischen Garten und durch Teile Altschwabings nach Westen vor. Entlang des möglichen Streckenverlaufes besteht bereits ein vielfältiges, attraktives ÖPNV-Angebot.

Dort, wo die Stadt in den nächsten Jahren zukünftig verstärkt wachsen wird, fehlt dieses Angebot momentan. Es wäre daher zielführender, den ÖPNV-Ausbau zielgenau dort voranzutreiben, wo es dringend vonnöten ist. Tangentialen sind hierfür unerlässlich. Unsere Anfrage vom November 2017 hat ergeben, dass eine Zweiteilung der Tram 23 ab dem Parzivalplatz ohne größere Investitionskosten möglich wäre. Damit könnte man eine Verlängerung der Tram 23 in einer Variante über den Linienweg der Linie 12 Richtung Rotkreuzplatz/Romanplatz erreichen. Somit könnte man mit relativ einfachen Mitteln eine Tram-Tangentiale von Ost nach West erreichen.

Mit dem Bau der Tram-Nordtangente von St. Emmeram könnte durch den Lückenschluss zu den Trambahnlinien 16 und 18 in der einen Variante bis zur Münchener Freiheit (Tram 23 a) und in einer zweiten Variante bis nach Neuhausen (Tram 23 b) das stark belastete Straßennetz zwischen Schwabing und Bogenhausen entlastet und das Trambahnnetz at-

traktiv ergänzt werden. Der Ausbau dieser Tramlinie wäre zudem ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Luftqualität in München. Schließlich könnten sich durch eine geschickte Streckenführung interessante Möglichkeiten für die Anbindung an eine mögliche Seilbahnstrecke am Frankfurter Ring ergeben.

Initiative:

Dorothea Wiepcke
Stadträtin

Johann Sauerer
Stadtrat

Sebastian Schall
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 14.12.2018

Machbarkeitsstudie für die Tram 50 auf dem Frankfurter Ring

Antrag

Die Stadtverwaltung und die MVG prüfen in der gleichen Tiefe wie eine Seilbahn den Bau einer Tramverbindung im Münchner Norden von St. Emmeram über den Föhringer Ring, die Studentenstadt und weiter über den Frankfurter Ring nach Moosach auf der Strecke des Busses Nr. 50 und des Metrobusses X50.

Begründung:

Der Münchner Norden entwickelt sich dynamisch und hat Bedarf an attraktiven ÖV-Verbindungen als Alternative zum Kfz-Verkehr. Hohe Priorität hat hierbei eine Ost-West-Tangentiale im Münchner Norden, die in etwa der Buslinie 50 bzw. dem neuen Expressbus X50 folgt. Für diese Verbindung ist eine Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn geplant. Es ist jedoch zu untersuchen, ob hier nicht eine Trambahn die richtige Lösung ist, weil entlang der gesamten Strecke viele intensive Nutzungen stattfinden.

Um eine „Tram 50“ zu realisieren müsste geprüft werden, wie eine Trambahn mit abschnittsweise eigenem Gleiskörper über intelligente Ampeln so gesteuert werden kann, dass sie am Stau vorbeifährt.

Eine urbane Seilbahn ist eine gute Lösung für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und die Überquerung von Barrieren wie Bahnstrecken und Autobahnen. Dementsprechend hatten die GRÜNEN beantragt, die folgenden Seilbahnstrecken zu prüfen:

- S-Bahnhof-Englschalking – S-Bahnhof Riem – Messe München,
- Garching-Hochbrück – Dülferstraße/Mikra – BMW und
- Tierpark – Tram 25,

die jedoch allesamt abgelehnt wurden. Eine Seilbahn über dem Frankfurter Ring müsste aufzeigen, wie die Nutzungen entlang der gesamten Strecke erschlossen werden sollen. Für eine sachgerechte Abwägung muss die Tram in gleicher Tiefe untersucht werden.

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

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Anna Hanusch, Katrin Habenschaden, Herbert Danner

Mitglieder des Stadtrats

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 06.09.2019

**München fährt Tram I
Trambahn Hauptbahnhof – Münchner Freiheit über Barer Straße mit höchster Priorität realisieren**

Antrag

Die Stadtverwaltung und die MVG planen die zügige Realisierung einer Tramverbindung vom Hauptbahnhof zur Münchner Freiheit mit höchster Priorität. Hierfür wird

- die Barer Straße zukünftig weitgehend dem Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehr vorbehalten;
- der ergänzende Gleisneubau von ca. 1,5 km Länge vom Elisabethplatz zur Leopoldstraße und weiter zur Münchner Freiheit, der auch in den Planungen zur Tram-Nord-Tangente/Gartentram enthalten ist, mit höchster Priorität verfolgt.

Begründung

Die durchgehende Tramverbindung vom Hauptbahnhof zur München Freiheit ist bei einem dichten Takt (z.B. 2,5 Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit in der Barer Straße, z.B. abwechselnd ab Hauptbahnhof und ab Sendlinger Tor) als umsteigefreie Verbindung mit langen Zügen (mit 45 m Länge, perspektivisch mit 54 m) gut geeignet viele Fahrgäste mit hoher Qualität zu befördern und das U-Bahn System binnen weniger Jahre zu Kosten von ca. 20-30 Mio. EUR deutlich zu entlasten.

Eine weitgehende Herausnahme des Kfz-Verkehrs aus der Barer Straße und eine entsprechende Priorisierung an den Kreuzungen lässt eine kurze Fahrzeit erwarten. Für den Bereich des Kunstareals liegen bereits Vorstellungen/Anträge für eine autofreie Gestaltung vor. Die Verknüpfung zur Münchner Freiheit kann über die Franz-Joseph-Straße erfolgen. Etwa jede zweite Trambahn könnte dann als Tram 23 ihre Fahrt in Richtung Norden fortsetzen. Die Insellage der Tram 23 wäre damit beendet.

Angesichtes einer erwarteten Inbetriebnahme einer U9 nicht vor dem Jahr 2037 ist die Realisierung dieses Projektes in jedem Fall sinnvoll um die Mobilität der Münchnerinnen und Münchner in absehbarer Zeit zu verbessern.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher Katrin Habenschaden Herbert Danner Anna Hanusch Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 06.09.2019

München fährt Tram II
Zügige Realisierung neuer Trambahnverbindungen durch die Innenstadt – neue Direktverbindungen schaffen

Antrag

Die Stadtverwaltung und die MVG leiten die Planungen für die folgenden Trambahnverbindungen durch die Innenstadt ein sowie (in Klammern) mögliche Verlängerungen in die Außenbereiche:

1. Westliche Innenstadtquerung:

Wettersteinplatz – Baldeplatz – Goetheplatz – Paul-Heyse-Unterführung (mit Zugang Hbf.) – Seidlstraße – Stiglmaierplatz – Maßmannstraße – Schleißheimer Straße – Nordbad (mit Fortsetzung über – Petuelring – FIZ BMW – Am Hart – Kieferngarten – Fröttmaning).

2. Mittlere Innenstadtquerung

(Parkstadt Solln – Plattlinger Straße) – Aidenbachstraße – Harras – Ganghoferbrücke – Heimeranstraße – Theresienwiese – Bayerstraße – Hauptbahnhof (mit Fortsetzung über Barer Straße – Münchner Freiheit) – Parkstadt Schwabing – Bayernkaserne – Kieferngarten – Fröttmaning).

3. Östliche Innenstadtquerung

(Brudermühlstraße – Großmarkthalle –) Regionalzughalt Poccistraße/Viehhof – Sendlinger Tor – Karlsplatz – Lenbachplatz – Maximiliansplatz – Odeonsplatz – Ludwigstraße – Münchner Freiheit – (Ingolstädter Straße – Neuherbergstraße – Hasenberg – Feldmoching).

Begründung

Das Münchner U-Bahn-Netz ist im Zentrum überlastet. Angesichts einer erwarteten Inbetriebnahme einer U9 nicht vor dem Jahr 2037 sind neue Tramverbindungen durch die Innenstadt dringend geboten.

Im Rahmen einer umfassenden Verkehrswende mit weniger Kfz-Verkehr lassen sich diese Tramverbindungen, auf denen früher auf vielen Strecken bereits Trambahnen verkehrten, durchaus realisieren. Sie lassen sich deutlich schneller bauen als die U9 und können schrittweise umgesetzt werden. Bis zur Fertigstellung der U9 könnten sie – bei überschlägig geschätzten Kosten von 500 Mio. € – die U-Bahn um 20-25 % entlasten, so dass zusammen mit

Tangentiallinien von S-Bahn und Tram eine Entlastung von nahezu 50% erreichbar und damit die Leistungsfähigkeit des ÖV-Netzes auf lange Zeit gesichert wäre. Auch während der Bauzeit einer U9 wären infolge der erforderlichen Sperrzeiten weitere leistungsfähige Tramverbindungen durch die Innenstadt hilfreich.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher Katrin Habenschaden Herbert Danner Anna Hanusch Sabine Nallinger
Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 06.09.2019

München fährt Tram III – Neue Tram-Radialen und -Tangenten angehen

Antrag

Die Stadtverwaltung und die MVG nehmen die folgenden Trambahnstrecken in den Nahverkehrsplan auf und leitet ihre zügige Umsetzung ein:

1. Tram-Süd-Tangente (Aidenbachstraße – Brudermühlbrücke – Welfenstraße – Ostbahnhof)
2. Tram 50 St. Emmeram – Moosach (der Linienverlauf folgt weitgehend dem Verlauf des Expressbusses X50)
3. Tram Rosenheimer Straße vom Ostbahnhof nach Neuperlach
4. Schlössertram durch die Verdistrasse (Verlängerung der Tram von der Amalienburgstraße nach Westen) Eine Verlängerung über die Bergsonstraße und ggf. weiter nach Freiam ist zu prüfen.

Begründung

Die Umsetzung der Verkehrswende in München bedarf eines umfassenden Ausbaus des Trambahnsystems. Dies ist nötig um Alternativen zum Kfz-Verkehr zu schaffen und weniger Kfz-Verkehr schafft wiederum mehr Platz für Trambahnen. Bis zum Bau sollten die vorgeschlagenen Strecken von dicht getaktete Expressbussen mit Busspuren befahren werden. Im Einzelnen sprechen für die zügige Erstellung der o.g. Strecken die folgenden Argumente.

Zu 1: Das südliche Ende der Tram-West-Tangente ist derzeit am U-Bahnhof Aidenbach-Straße vorgesehen. Sinnvoll wäre allerdings die Fortsetzung in Richtung Osten. Über die Brudermühlstraße könnte endlich eine leistungsfähige isarquerende ÖV-Verbindung im Münchner Süden geschaffen werden, die über bestehende Gleise in der Tegernseer Landstraße und die Welfenstraße zum Ostbahnhof fortgesetzt wird.

Zu 2: Der Münchner Norden entwickelt sich dynamisch u. a. mit der Bayernkaserne und dem FIZ. Hinzu kommen die Potenziale des EURO-Industrieparks. Er bedarf dringend einer tangentialen Verbindung im Zuge einer Tram 50 um Umwege über die Innenstadt zu vermeiden und um diese zu entlasten.

Zu 3: In der Rosenheimer Straße können die Flächen der ehemaligen Trambahn im Straßenraum sehr einfach reaktiviert werden. Die überfällige Umgestaltung des Ortskernes

Ramersdorf kann in die Planungen mit einbezogen werden. Busse fahren bereits im dichten Takt. Die stark frequentierte U-Bahn zwischen Neuperlach und Innenstadt könnte durch die Tram entlastet werden.

Zu 4: Die sogenannte Schlössertram sollte von ihrer Endhaltestelle in der Amalienburgstraße nach Westen verlängert werden um die S-Bahn-Station Obermenzing und ein mögliches Park+Ride-Parkhaus am Autobahnkreisel anzubinden. Eine Verlängerung über die Bergsonstraße würde die Anbindung der Berufsschule und der S-Bahn-Station Langwied ermöglichen. Eine Fortsetzung nach Freiam wäre wünschenswert.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher Katrin Habenschaden Herbert Danner Anna Hanusch Sabine Nallinger
Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 06.09.2019

München fährt Tram IV – Tram-Verlängerungen in die Nachbargemeinden planen und verhandeln

Antrag

Die Stadt München steigt mit den Nachbargemeinden in eine Kooperation zum Thema Trambahnverlängerungen ein. Die Stadtverwaltung und die MVG nehmen bei Interesse gemeinsam mit den Nachbargemeinden in einem ersten Schritt Planungen zu den folgenden Trambahnstrecken auf:

1. Tram-Verlängerung nach Unterföhring (ggf. bis zum Feringasee)
2. Tram-Verlängerung über die Wasserburger Landstraße nach Haar
3. Tram-Verlängerung von Neuperlach nach Ottobrunn.

Begründung

Die Umsetzung der Verkehrswende in München bedarf eines umfassenden Ausbaus des Trambahnsystems. Dies ist nötig um Alternativen zum Kfz-Verkehr zu schaffen – und weniger Kfz-Verkehr schafft wiederum mehr Platz für Trambahnen. Bis zum Bau sollten die vorgeschlagenen Strecken von dicht getakteten Expressbussen mit Busspuren befahren werden.

Die Pendelbeziehungen insbesondere in den Landkreis München sind stark ausgeprägt und können nicht allein von der S-Bahn bewältigt werden. Auch in den Nachbargemeinden wächst die Bereitschaft in einen attraktiven Öffentlichen Verkehr zu investieren und diesen zu betreiben.

Bei der Wasserburger Landstraße spricht auch die geplante Nachverdichtung auf Münchner Flur für einen Tramausbau.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher Katrin Habenschaden Herbert Danner Anna Hanusch Sabine Nallinger
Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Sebastian Schall

ANTRAG

05.12.2019

Attraktivität der U-Bahn erhöhen (1) U-Bahnplanung mit Priorität vorantreiben – Netz 2030

Die Verwaltung stellt ein zukunftsfähiges Ausbaukonzept für die U-Bahn bis zum Jahr 2030 perspektivisch vor. Dabei sind neben geplanten Wohnsiedlungen auch übergreifende Verkehrsbeziehungen mit in die Prüfung einzubeziehen.

Begründung:

Der Ausbau der U-Bahn wurde über eine lange Zeit vernachlässigt. Dies lässt sich an vielen Punkten ersehen. Es fehlt u.a. an Fahrzeugen, Personal und offenbar auch an Werkstattkapazitäten.

Ebenso fehlt ein ambitioniertes Ausbaukonzept, um den Verkehrskollaps der Stadt zu verhindern. Mit Fertigstellung der U-Bahnverlängerung nach Moosach in 2010 geriet der U-Bahnausbau in München ins Stocken. Alle Projekte waren „abgearbeitet“, neue waren mangels Planung nicht „aufgeleitet“.

Rückenwind erhielt die U-Bahnplanung erst wieder 2014 mit Eintritt der CSU in die Regierungsverantwortung. Im Januar 2018 wurde zunächst die U 5 und dann die U 9 auf die Schiene gebracht.

Angesichts des Bevölkerungswachstums und der Nutzungskonkurrenzen im öffentlichen Raum muss der Ausbau der U-Bahn als attraktives städtisches Rückgrat des ÖPNV jetzt prioritär geplant werden, um

- ausreichend Kapazitäten zu schaffen
- Umstiegsmöglichkeiten bereits am Stadtrand attraktiv zu machen und so die Innenstadt und die Stadtrandbereiche vom Individualverkehr zu entlasten
- fehlende Tangentialverbindungen und Verbindungen ins Umland zu schaffen

Ein attraktives Angebot von U-Bahn-Linien, flankiert von Tram und Bus, bewegt Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV! So verlagert man Verkehr auf den ÖPNV, entschärft im bestehenden Straßensystem die Nutzungskonkurrenzen und schafft Kapazitäten für den Vorrang von Tram und Bus an der Oberfläche sowie den Radwege- und Grünflächenbau. Bei der Prüfung sind auch Umlandbeziehungen mit einzubeziehen.

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Sebastian Schall
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Sebastian Schall
Stadträtin Anja Burkhardt

ANTRAG

05.12.2019

Attraktivität der U-Bahn erhöhen (4) Umland besser erschließen - Verlängerung der U 4 - Arabellapark über S-Bahn-Haltepunkt Daglfing oder Engelschalking nach Aschheim (ggf. bis Heimstetten über das Gewerbegebiet Aschheim Süd-Ost) prüfen

Die Verwaltung prüft die Möglichkeiten der Verlängerung der U 4 nach Aschheim bzw. Heimstetten über Daglfing bzw. Engelschalking und stellt die Ergebnisse dar.

Begründung:

Der Pendlerverkehr stellt eine große Herausforderung für die Stadt dar. Ziel ist es, insbesondere den motorisierten Individualverkehr (=MIV) bereits an der Peripherie durch attraktive Angebote zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren.

Die Anbindung der Gemeinde Aschheim ist bislang nur mit dem Bus gewährleistet. Durch eine Verlängerung der U-Bahn bis nach Aschheim könnten auch die Bereiche Engelschalking/Daglfing, Dornach und Aschheim eine attraktive Anbindung an den ÖPNV erhalten.

Die Wegführung könnte über die S-Bahn-Haltepunkte Daglfing oder Engelschalking geführt werden (attraktive Umstiegsbeziehung) und durch eine Verlängerung bis zum S-Bahnhof Heimstetten z.B. das Gewerbegebiet Aschheim mit erschließen.

Hierzu sollte das Interesse der betroffenen Gemeinden im Landkreis München abgefragt werden.

Mit dieser Lösung könnte bereits eine frühzeitige Entflechtung des Pendlerverkehrs stattfinden.

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Sebastian Schall
Stadtrat

Anja Burkhardt
Stadträtin



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Sebastian Schall

ANTRAG

05.12.2019

Attraktivität der U-Bahn erhöhen (5) Umland besser erschließen - U-Bahn-Ringschluss Ost 2 - Verlängerung der U-Bahn Messestadt-Ost bis nach Heimstetten

Die Verwaltung prüft die Möglichkeiten der Verlängerung der U 2 Messestadt-Ost über das Gewerbegebiet Parsdorf bis zum S-Bahn-Haltepunkt Heimstetten und stellt die Ergebnisse dar.

Begründung:

In einem anderen Antrag hat die CSU die Weiterführung der U4 Arbellapark über Aschheim bis nach Heimstetten beantragt.

Um eine weitere attraktive Umstiegsbeziehung zu schaffen soll die U-Bahn bis Messestadt-Ost über Ottendichl, Weissenfeld, Parsdorf, Gewerbegebiet Parsdorf und weiter bis Heimstetten verlängert werden.

Damit können neben bisher nicht oder nicht ausreichend erschlossene Ortschaften an das U-Bahnnetz angeschlossen werden. Insbesondere die Anbindung des Gewerbegebietes Parsdorf und der dort anstehenden enormen Ausweitung der Arbeitsplätze benötigt eine sinnvolle verkehrliche Erschließung. Durch die Anbindung an die S-Bahn-Station Heimstetten wird eine weitere interessante und attraktive Umstiegsbeziehung geschaffen.

Hierzu sollte auch das Interesse der betroffenen Gemeinden abgefragt werden.

Initiative:
Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Sebastian Schall
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadträtin Beatrix Burkhardt
Stadträtin Anja Burkhardt

ANTRAG

20.01.2020

Attraktivität der Tram erhöhen 2: Verlängerung der Tram von der Haltestelle Schwansee- strasse nach Neuperlach Zentrum

Die Verwaltung wird gebeten, die Vorteile für die Stadtviertel Giesing und Ramersdorf-Perlach durch eine neue Streckenführung der Trambahn von der bisherigen End-Haltestelle Schwansee-straße zum Stadtteilzentrum Neuperlach darzustellen.

Begründung:

Die Verlängerung der Tram bindet bisher nicht optimal angebundene Wohnareale, das MVG-Museum sowie Gewerbe an ein leistungsfähiges Nahverkehrsmittel an und verbessert damit die räumliche Erschließung. Gerade die Wohnbereiche entlang der Ständlerstraße profitieren von dieser neuen Tangentialverbindung. Auf einem Großteil der Strecke kann aufgrund der Gegebenheiten auch eine eigene Trasse für die Tram zur Verfügung gestellt werden.

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Beatrix Burkhardt
Stadtrat

Anja Burkhardt
Stadtrat

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



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-Johanniskirchen / 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

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 Zufußgehens 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



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, 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

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 – Brienner-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



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Alexander Reissl
Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss

ANTRAG

06.11.2019

Hackenviertel

1. Die Stadtverwaltung prüft, ob der Fußgängerüberweg über die Sonnenstraße an der Einmündung Josefspital- und Landwehrstraße auf die Ostseite verlegt werden kann.
2. Durch Ausweitung von Anwohnerparken auf den Straßen und Reduzierung von allgemeinen Stellplätzen werden die Straßenräume im Hackenviertel aufgeweitet und gestalterisch aufgewertet.
3. Für die Brunnstraße wird entsprechend dem Antrag 14-20/04100 ein Gestaltungskonzept vorgelegt.

Begründung:

Der Verkehrsabfluss aus dem Hackenviertel in die Sonnenstraße wird durch den Fußgängerüberweg über die Sonnenstraße reduziert. Auch für ein neues Verkehrskonzept infolge der Bebauung am Georg-Kronawitter-Platz ist ein verbesserter Abfluss aus dem Hackenviertel sinnvoll.

Das Hackenviertel ist nach wie vor sowohl von Wohnnutzung als auch von kleinteiligem Einzelhandel geprägt. Das Hackenviertel weist einen Aufwertungsbedarf auf, der aber nicht zu Verdrängung der Einwohner und Einzelhändler führen darf.

Initiative:
Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Alexander Reissl
Stadtrat

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat

