



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 06.06.2024

Nahmobilität stärken – Klima schützen – Straßen sicherer machen

Antrag

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Nahmobilitätspauschale von derzeit 25 Mio. € pro Jahr im Jahr 2025 auf 40 Mio. € und ab dem Jahr 2026 dauerhaft auf 45 Mio. € pro Jahr aufzustocken. Die notwendigen Mittel sollen - ohne Ausweitung des städtischen Haushalts - aus dem Klimabudget des Referats für Klima- und Umweltschutz übertragen werden.

Begründung:

Die meist engen Radwege des bestehenden Münchner Radwegenetzes aus den 1990er und 2000er Jahren wurden normalerweise von den vorhandenen Gehwegen an den Rändern der Straße „abgeschnitten“. Darunter litt oftmals die Verkehrssicherheit, insbesondere die Sicherheit der Fußgänger*innen. Die Situation in der Lindwurmstraße steht dafür exemplarisch. Die Unfallzahlen dort sind dementsprechend seit Jahren auffällig hoch. Nur mit einer höheren Gewichtung der Bedürfnisse aller, mit ausreichenden Flächen für den Gehweg (z.B. Gastronomie, Einkäufer*innen, Arztbesucher*innen, Familien und Kindern) sowie für den Radweg, kann die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Die Umsetzung des Radentscheids stellt die Grundlage für die Verkehrswende und den städtischen Klimaschutz dar. Nur mit einem guten eigenen Angebot für den Radverkehr mit sicheren und breiten Radwegen in der Stadt (s. auch die aktuelle Studie des Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung: *„Deutschland hat das Potenzial, den Radverkehrsanteil an Wegen bis 30 Kilometer Länge bis 2035 zu verdreifachen und die Verkehrsemissionen im Nahbereich um 34 Prozent zu reduzieren.“*) werden noch mehr Münchner*innen auf das Rad als Verkehrsmittel umsteigen und die vom Stadtrat beschlossenen Ziele des Radentscheids München weiterverfolgt.

Die durch den Radentscheid ausgelösten Projekte sind ein Jahrhundertprojekt. Straßenräume werden nicht alle Tage umgestaltet und derartige Umgestaltungen sind teils kostenintensiv. Dort wo schnellere und kostengünstigere temporäre Maßnahmen nicht möglich oder sinnvoll sind, stellen diese Umgestaltungsprojekte

die dringend notwendigen Investitionen in unsere Infrastruktur dar. Sie stellen die Weichen für die nächsten Jahrzehnte: Für lebenswerte und klimaangepasste Straßenräume, die den Zielen der Verkehrswende entsprechen und für die Vision Zero – einen verträglichen Stadtverkehr ohne Verkehrstote.

Um die vom Mobilitätsreferat sowie vom Baureferat bereits eingebrachten und zukünftigen Maßnahmen auch weiterhin stetig umsetzen zu können, müssen die dafür zur Verfügung stehenden Mittel der Nahmobilitätspauschale nun aufgestockt werden. In Zeiten einer schwierigen Haushaltslage sollen vorhandene Mittel aus dem Klimabudget des Referats für Klima- und Umweltschutz umgeschichtet werden.

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

Mona Fuchs

Gudrun Lux

Paul Bickelbacher

Gunda Krauss

Sofie Langmeier

Florian Schönemann

Christian Smolka

Mitglieder des Stadtrates

FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion | Rathaus | 80313 München

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 10.05.2019

Verkehrswende endlich einleiten – Vorfahrt für das Rad 7 Brauchbare Radroute durch die Altstadt über die Residenzstraße

Odeonsplatz über die Residenzstraße, den Max-Josephs-Platz, den Hofgraben (in Nord-Süd-Richtung) und die Pfisterstraße zur Sparkassenstraße

Antrag

1. Die Hauptroute der Nord-Süd-Querung der Altstadt verläuft zukünftig vom Odeonsplatz über die Residenzstraße, den Max-Josephs-Platz, den Hofgraben (in Nord-Süd-Richtung) und die Pfisterstraße zur Sparkassenstraße
2. Die Residenzstraße wird hierfür zur reinen Fahrradstraße (ohne Kfz-Verkehr) mit breiten Gehsteigen auf der Westseite und einer ca. 4 m breiten Fahrrad-Fahrbahn. Am Odeonsplatz sowie beim Eingang in die Residenz bzw. zur Pfälzer Weinstube sind entsprechende Querungshilfen mit Pflasterstreifen/ggf. Zebrastreifen für Zufußgehende vorzusehen.
3. Der Max-Josephs-Platz wird als Platzfläche mit gemeinsamem Fuß- und Radverkehr im Sinne eines Shared Space gestaltet.
4. Die Wendemöglichkeit für Kfz, die weder den Hofgraben noch die Opern-Tiefgarage nutzen, wird östlich des Hofgrabens verlegt.
5. Die Verbindung von der Sparkassenstraße über die Falkenturmstraße zur Alfons-Goppel-Straße bleibt als wichtige Verbindung zum Englischen Garten Teil des Routennetzes für den Radverkehr.
6. Der Beschluss wird dem Stadtrat nach der Sommerpause 2019 vorgelegt.

Begründung:

Die bisherige Streckenführung über die Alfons-Goppel-Straße ist umwegig und kann auch mit allen denkbaren Umbauten niemals so attraktiv werden wie die oben vorgeschlagene Streckenführung. Gegenwärtig übersteigt die Zahl der Radfahrenden in der Residenzstraße diejenige in der Alfons-Goppel-Straße um ein Vielfaches. Die derzeit angeordnete Schrittgeschwindigkeit in der gesamten Residenzstraße sollte zugunsten einer gezielten Langsamfahrstrecke über den Max-Josephsplatz entfallen.

Die Residenzstraße nördlich des Max-Josephs-Platzes ist als Fußgängerzone entbehrlich, weil mit der Theatinerstraße bereits eine reine Fußgängerzone zwischen Odeonsplatz und Marienplatz vorhanden ist. Zudem gibt es in der Residenzstraße nur Läden auf der Westseite, so dass es keinen flächenhaften Querungsbedarf gibt. Eine ca. 4m breite Fahrradstraßenfahrbahn mit breiten Gehwegen auf der Westseite und schmälere Gehwegen

auf der Ostseite wäre für Zufußgehende und Radfahrende ein ausgewogener Kompromiss.

Die Steigung im Bereich Hofgraben und Pfisterstraße ist für Radfahrende nicht zu steil, die Fahrbahnen sind breit genug für einen zügigen Radverkehr. Die Vermeidung von Konflikten mit wendenden Kfz in der Maximilianstraße ist von hoher Bedeutung für die Attraktivität der Route.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Herbert Danner, Anna Hanusch, Katrin Habenschaden

Mitglieder des Stadtrates