



Wortprotokoll

über die 63. Sitzung der

Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München

vom 23. Oktober 2019

(öffentlich)

Oberbürgermeister

Reiter

2. Bürgermeister

Pretzl

3. Bürgermeisterin

Strobl

bfm. Stadtratsmitglieder

siehe Anwesenheitsliste

ea. Stadtratsmitglieder

siehe Anwesenheitsliste

ferner

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
der Verwaltung

Anwesenheitsliste der Vollversammlung vom 23. Oktober 2019

Oberbürgermeister Reiter

2. Bürgermeister Pretzl

3. Bürgermeisterin Strobl

Ehrenamtliche Stadtratsmitglieder:

CSU:

StR Dr. Babor, StRin Bär, StRin A. Burkhardt, StRin B. Burkhardt, StRin Gaßmann, StRin Grimm, StRin Kainz, StRin Mayerl, StRin Dr. Menges, StR Podiuk, StR Quaas, StR Reissl (parteilos), StR Sauerer, StR Schall, StR T. Schmid, StR Seidl, StR Stadler, StR Prof. Dr. Theiss, StR Vogelsgesang, StR Wackermann, StRin Wiepcke, StR Zöllner;

SPD:

StRin Abele, StRin Boesser, StRin Burger, StRin Diethl, StRin Hübner, StR Kaplan, StRin Kürzdörfer, StR Liebich, StR Lischka, StR Mayer, StRin Messinger, StR Dr. Mittermaier, StR Müller, StR Naz, StR Offman, StRin Rieke, StR Röver, StR Rupp, StR H. Schmid, StRin Schönfeld-Knor, StRin Dr. Söllner-Schaar, StR Vorländer;

Die Grünen - rosa liste:

StRin Berger, StR Bickelbacher, StR Danner, StRin Habenschaden, StRin Hanusch, StRin Koller, StR Krause, StRin Krieger, StRin Nallinger, StR Niederbühl (RL), StRin Pilz-Strasser, StR Dr. Roth, StR Utz, StR Weisenburger;

FDP Stadtratsfraktion:

StR Prof. Dr. Hoffmann, StR Dr. Mattar, StRin Neff, StR Ranft, StR Zeilnhöfer (parteilos);

BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion:

StR Altmann, StR Dr. Assal, StRin Caim, StR Progl, StR Schmidbauer, StR Wächter;

FREIE WÄHLER:

--;

DIE LINKE.:

StR Oraner, StRin Wolf;

ÖDP:

StR Ruff;

Parteilos:

--;

Bürgerinitiative Ausländerstopp (BIA):

StR Richter;

Berufsmäßige Stadtratsmitglieder:

Bfm. StR	Baumgärtner
Bfm. StR	Biebl
Stellv. Referent	Mickisch
Bfm. StR	Bönig
Bfm. StR	Dr. Dietrich
Bfm. StRin	Frank
Stadtkämmerer	Frey
Bfm. StRin	Hingerl
Bfm. StRin	Jacobs
Stadtbaurätin	Prof. Dr. (I) Merk
Bfm. StRin	Schiwy
Stadtschulrätin	Zurek

Inhaltsverzeichnis

Gemeinsames Gedenken an die verstorbenen städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	7
OB Reiter:.....	7
Änderung der Geschäftsordnung des Stadtrates.....	8
Kreativlabor, Betrieb und Entwicklung.....	8
Erhöhung der städtischen Finanzreserve „Tilgungs- und Investitionsreserve“.....	9
StR Ruff:.....	9
OB Reiter:.....	9
StK Frey:.....	9
OB Reiter:.....	9
Bestätigung von Ausschussbeschlüssen.....	10
Städtische Kantinen.....	10
StR Ruff:.....	10
PaketPost-Areal.....	11
Beginn des Christkindlmarkts neu regeln.....	12
StRin Wolf:.....	12
Städtisches Klinikum München GmbH (München Klinik).....	13
StRin Wolf, StR Altmann und StR Dr. Mattar:.....	13
Haushalt der Landeshauptstadt München für das Haushaltsjahr 2019:.....	14
StR Reissl:.....	14
OB Reiter:.....	14
Bezahlung bei Teilzeitberufsausbildung und Teilzeitstudium.....	14
Luftreinhaltung.....	15
Austritt von Frau Stadträtin Birgit Volk aus der SPD-Fraktion.....	16
StR Altmann:.....	16
OB Reiter:.....	17
Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs.....	18

StR Sauerer:.....	18
StRin Habenschaden:.....	20
StR Röver:.....	22
StR Dr. Mattar:.....	23
StR Altmann:.....	24
StR Bickelbacher:.....	26
StR Ruff:.....	29
StR Röver:.....	30
OB Reiter:.....	30
Herr Mickisch:.....	30
StR Bickelbacher:.....	31
OB Reiter:.....	32
StR Altmann:.....	32
Bfm. StRin Hingerl:.....	32
OB Reiter:.....	32
StR Altmann:.....	33
Zustimmung zur Neufassung der örtlichen Tarifvereinbarung A35.....	35
StRin Dietl:.....	35
StRin Bär:.....	36
StR Progl:.....	36
OB Reiter:.....	36
Erhöhung der städtischen Finanzreserve.....	38
StR Prof. Dr. Hoffmann:.....	38
OB Reiter:.....	39
StR Prof. Dr. Theiss:.....	39
StR Dr. Roth:.....	39
StR Prof. Dr. Hoffmann:.....	40
StR Lischka:.....	41
Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes.....	43

<u>StR Danner:</u>	43
<u>StR Dr. Mattar:</u>	44
<u>StR Sauerer:</u>	45
<u>StR Progl:</u>	45
<u>BM Pretzl:</u>	46
<u>StBRin Prof. Dr. (I) Merk:</u>	46
<u>StRin Wolf:</u>	47
<u>Fortschreibung des Luftreinhalteplans</u>	48
<u>StR Dr. Roth:</u>	48
<u>StR Röver:</u>	51
<u>StR Schall:</u>	52
<u>StR Progl:</u>	53
<u>StR Ruff:</u>	54

Öffentliche Sitzung

Beginn: 09:13 Uhr

Vorsitz: OB Reiter

Gemeinsames Gedenken an die verstorbenen städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

OB Reiter:

Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf Sie bitten, sich zu erheben. Wir gedenken - wie jedes Jahr - der in diesem Jahr verstorbenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Unsere Gedanken sind bei ihren Angehörigen, bei den Familien und Freunden der Verstorbenen. Zum Zeichen des Gedenkens werden wir eine Minute schweigen.

Vielen Dank, dass Sie sich erhoben haben.

**Änderung der Geschäftsordnung des Stadtrates
(GeschO)
Zuständigkeit des Bildungsausschusses für
Personalangelegenheiten
Änderung der Ausschreibungsrichtlinien
(Folgeänderung)**

Aktensammlung Seite 2729

Beschluss:

Nach Antrag

**Kreativlabor, Betrieb und Entwicklung
Übertragung von Grundstücksteilflächen
Anmietung
Kreativfeld, Ausgleichsflächennachweis
9. Stadtbezirk Neuhausen-Nymphenburg**

Aktensammlung Seite 2735

Beschluss :

Der Tagesordnungspunkt wurde im nichtöffentlichen Teil mit den Stimmen der SPD, der CSU und der BAYERNPARTEI in die nächste Vollversammlung **vertagt**.

Erhöhung der städtischen Finanzreserve „Tilgungs- und Investitionsreserve“

Aktensammlung Seite 2737

StR Ruff:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Zunächst möchte ich mich beim Finanzausschuss für die Vertagung der Angelegenheit in die Vollversammlung bedanken. Leider können wir wegen einer Erkrankung heute nicht wie geplant unseren Änderungsantrag einbringen und verteidigen. Sofern das möglich ist, würde ich Ihre Geduld noch einmal strapazieren und die Angelegenheit in den Ausschuss vertagen wollen.

OB Reiter:

Was sagt der Stadtkämmerer dazu?

StK Frey:

Die Bildung dieser Tilgungs- und Investitionsreserve steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Nachtragssatzung, die heute zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Innerhalb dieser Nachtragssatzung werden die Mittel entsprechend der Tilgungs- und Investitionsreserve angelegt.

OB Reiter:

Das bedeutet, wir können es nicht vertagen. Wir rufen den Tagesordnungspunkt daher auf.

Bestätigung von Ausschussbeschlüssen

Die Anträge der Referentinnen und Referenten zu den Tagesordnungspunkten B 1 bis B 6, B 8 bis B 18, B 20 bis B 23, B 25, B 26, B 28 bis B 32, B 34 bis B 36 und B 38 werden **einstimmig beschlossen**.

(Aktensammlung Seite 2739 bis 2749, 2753 bis 2773, 2777 bis 2783, 2787, 2789, 2791 bis 2799, 2803 bis 2807 und 2811)

Städtische Kantinen

Rückschau und Ausblick zur nachhaltigen

Erhöhung von biologisch, regional und artgerecht erzeugten

sowie fair gehandelten Produkten in den drei

städtischen Kantinen

Antrag Nr. 2358 von Die Grünen - rosa liste vom 07.04.2011

Aktensammlung Seite 2751

Beschluss (gegen die Stimme der ÖDP):

Nach Antrag

Erklärung zur Abstimmung:

StR Ruff:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Der angestrebte Bio-Anteil bleibt hinter den Vorgaben zurück, die der Freistaat Bayern im Rahmen der Änderung des Naturschutzgesetzes im Zuge des Volksbegehrens „Rettet die Bienen“ beschlossen hat und die die kommunalen Spitzenverbände beim Runden Tisch eingebracht haben. Wir bleiben somit hinter den Zielvorgaben unserer eigenen Spitzenverbände zurück und tragen die Vorlage daher nicht mit.

PaketPost-Areal

A) Bekanntgabe des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Masterplans für das PaketPost-Areal

**B) Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich „Zentrale Bahnflächen München / Hauptbahnhof - Laim - Pasing / Teilgebiet „Birketweg“
- Aufstellungsbeschluss -**

**C) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2147
Arnulfstraße (südlich)
Birketweg (nördlich und östlich)
Wilhelm-Hale-Straße (östlich)
- PaketPost-Areal
(Teiländerung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1926a)
- Aufstellungsbeschluss -**

D) Weiteres Vorgehen

Stadtbezirk 9 Neuhausen-Nymphenburg

Aktensammlung Seite 2775

Beschluss (gegen die Stimmen von DIE LINKE., ÖDP und StR Sauerer):

Nach Antrag

Beginn des Christkindlmarkts neu regeln

Antrag Nr. 4802 mehrerer Mitglieder der

SPD-Stadtratsfraktion vom 18.12.2018

Änderung der Satzung der Landeshauptstadt München

über die Benützung der Dulten und des Christkindlmarkts

(Dult- und Christkindlmarktsatzung)

Neue Regelung für die Eröffnung der Münchner

Christkindl- und Weihnachtsmärkte

Antrag Nr. 4801 mehrerer Mitglieder der

SPD-Stadtratsfraktion vom 18.12.2018

Änderung der Richtlinien für Veranstaltungen auf

öffentlichem Verkehrsgrund

Änderung der Fristen zur Antragstellung

bei einer Marathonveranstaltung

Änderung der Richtlinien für Veranstaltungen auf

öffentlichem Verkehrsgrund

Aktensammlung Seite 2801

Beschluss (gegen die Stimmen von DIE LINKE.):

Nach Antrag

Erklärung zur Abstimmung:

StRin Wolf:

Ich verweise auf die Diskussion im Ausschuss.

**Städtisches Klinikum München GmbH (München Klinik)
Überführung der München Klinik in die Struktur der
steuerlichen Gemeinnützigkeit als gemeinnützige GmbH
Änderung des Firmennamens in
„München Klinik gGmbH“
- Folgebeschluss**

Aktensammlung Seite 2809

Die Ziffern 1 bis 3 im Antrag des Referenten werden gegen die Stimmen von FDP, BAYERNPARTEI und DIE LINKE. **beschlossen.**

Die übrigen Ziffern im Antrag des Referenten werden gegen die Stimmen der FDP und der BAYERNPARTEI **beschlossen.**

In der Gesamtabstimmung wird der Antrag des Referenten gegen die Stimmen der FDP und der BAYERNPARTEI **beschlossen.**

Erklärungen zur Abstimmung:

StRin Wolf, StR Altmann und StR Dr. Mattar:

Wir verweisen auf unsere Erklärung im Ausschuss.

**Haushalt der Landeshauptstadt München für das Haushaltsjahr 2019;
Erlass der 1. Nachtragshaushaltssatzung der Landeshauptstadt München
mit Nachtragshaushaltsplan**

Aktensammlung Seite 2813

Beschluss (gegen die Stimmen von Die Grünen - rosa liste, DIE LINKE., FDP,
BAYERNPARTei und ÖDP):

Nach Antrag

StR Reissl:

Ich frage mich, ob das angesichts des Aufrufs des Tagesordnungspunktes zu den Finanzreserven
logisch ist. Es gibt da einen Zusammenhang.

OB Reiter:

Nein, logisch ist das nicht, aber das ist nicht unser Problem. Wir haben abgestimmt.

Bezahlung bei Teilzeitberufsausbildung und Teilzeitstudium

Aktensammlung Seite 2815

Beschluss (gegen die Stimmen von DIE LINKE.):

Nach Antrag

Luftreinhaltung

Rahmenvertrag für lufthygienische Gutachten

Aktensammlung Seite 2817

Beschluss (gegen die Stimme der ÖDP):

Nach Antrag

Austritt von Frau Stadträtin Birgit Volk aus der SPD-Fraktion

Aktensammlung Seite 2727

StR Altmann:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich habe den Tagesordnungspunkt aufgerufen, weil man daran wieder einmal klar ablesen kann, ohne Not geht ein Geschacher um die Besetzung von Posten für ein halbes Jahr los. Im April 2016 haben Sie beschlossen, keine Umbesetzungen vorzunehmen, weil es keinen Sinn macht, Personen abzuberufen, die in den jeweiligen Bereichen eingearbeitet sind und sich auskennen. Dadurch würde viel Wissen verloren gehen. Deshalb haben Sie das damals nicht beschlossen, es hätte die großen Parteien betroffen

Jetzt wollen Sie ohne Not Personen abberufen - der Beschluss wirkt für ein halbes Jahr. Ich greife nur als Beispiel unseren momentan problematischsten Bereich heraus, das Städtische Klinikum München GmbH (München Klinik): Sie berufen einen erfahrenen Aufsichtsrat ab und ersetzen ihn für die kurze Zeitspanne von einem halben Jahr mit einer nicht eingearbeiteten Person. Dieses Muster zieht sich durch mehrere Bereichen. Deshalb möchte ich das heute noch einmal thematisieren.

Wir werden es nicht verhindern können, Sie haben sich offensichtlich abgesprochen. Das sieht man deutlich an den einzelnen Besetzungen. Sie werden das heute durchziehen. Teilweise geschieht das mit Personen, von denen Sie wissen, sie werden nur noch einmal in dieser Legislaturperiode im Aufsichtsrat sitzen. Danach kandidieren sie nämlich nicht mehr für den Stadtrat. Für diese eine Sitzung wird hier noch einmal alles umbesetzt. Die gute Absicht, die Sie im April 2016 noch so sehr verteidigt haben, werfen Sie heute über Bord. Sie besetzen Posten nach Gutdünken, um damit dem einen oder anderen noch für ein halbes Jahr ein „Zuckerl“ zukommen zu lassen.

Diese Philosophie kann ich nicht verstehen. Sie ziehen Nutzen daraus, wenn es um Ihre eigenen Belange geht. Da geht es einmal in diese Richtung und einmal in die andere Richtung. Sie nutzen Ihre Mehrheit schamlos aus, um diese Spielchen zu betreiben. Das wollte ich nur noch einmal sehr deutlich zur Kenntnis geben.

Da Sie ohnehin umbesetzen, wird unsere Fraktion ebenfalls Änderungen vornehmen. Ich möchte diese mündlich zu Protokoll geben. Wir besetzen nicht von außerhalb, sondern reagieren darauf

innerhalb der Fraktion: Ich verlasse die Olympiapark GmbH, dafür bitte ich, Herrn StR Mario Schmidbauer aufzunehmen. Bei der Tourismuskommission wird Frau StRin Sabathil abberufen und Herr StR Schmidbauer neu berufen. Danke schön!

OB Reiter:

Das wird so zu Protokoll genommen. Ich erlaube mir nur einen kleinen Hinweis, ich möchte das gar nicht diskutieren. 2016 wurde Folgendes beschlossen - ich habe den Text vorliegen:

„Bei Änderungen des Stärkeverhältnisses im Stadtrat während dieser Wahlperiode findet keine Neuberechnung der Korreferatsgebiete und der sonstigen Gremien statt.“

Das heißt nicht, dass sich die personelle Besetzung nicht ändern darf. Die Stärkeverhältnisse untereinander werden nicht neu berechnet. Das ist ein Unterschied. Also ... - (Zuruf von StR Altmann) - Das steht in dem Beschluss, den Du zitiert hast. - (Zuruf von StR Altmann) - Wir müssen das heute nicht mehr vertiefen. Die letzten sechs Jahre waren ohnehin in dem Bereich signifikant und werden sich wahrscheinlich so nicht mehr wiederholen. - (StRin Wolf: Hoffentlich nicht! - Heiterkeit) - Schau ma mal! Ich würde keine Prognosen mehr wagen.

Der Antrag des Referenten wird mit den Ergänzungen von StR Altmann **einstimmig beschlossen.**

Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs

Zweites Maßnahmenbündel

Finanzierung

- 1. Projektgenehmigung**
- 2. Genehmigung zu verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigungen**
- 3. Änderung des MIP 2019-2023**

Diverse Anträge aus den Stadtratsfraktionen

Aktensammlung Seite 2731

StR Sauerer:

Sehr verehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Heute haben wir die Beschlussvorlage zu den Busspuren vorliegen. Was lange währt, wird endlich gut. Sollten wir heute diese 14 Maßnahmen beschließen und sollten sie umgesetzt werden - Beschluss und Umsetzung gehören zusammen, - bedeutet dies eine Verbesserung für nicht weniger als 460 000 Fahrgäste pro Tag.

Wir haben letzte Woche sehr ausführlich den MiD (Bericht zur Studie „Mobilität in Deutschland“) im Planungsausschuss diskutiert und festgestellt, wie sich die Verkehrsentwicklung in München gestaltet. Wir haben das sehr ausführlich diskutiert. Es hat sich gezeigt, in den letzten Jahren ist der Pkw-Verkehr um 5 Mio. Personenkilometer pro Tag gestiegen und der ÖPNV um 7 Mio. Personenkilometer pro Tag. Wir haben im Stadtgebiet 4 500 Hektar Straßen- und Wegeflächen. Dieser Beschluss heute ist in meinen Augen nicht politisch, sondern mathematisch.

Schauen wir uns Folgendes an: Ein Pkw mit einer durchschnittlichen Besetzung von 1,4 Personen - das ist gut gerechnet, meist sind es zwischen 1,1 und 1,2 Personen - braucht bei 50 km/h eine Fläche von 140 m² pro Person. Bei 30 km/h - mit dieser Durchschnittsgeschwindigkeit bewegt sich ein Pkw in der Stadt - braucht er immerhin noch 66 m² pro Person. Beim Bus nehmen wir die schlechteste Besetzung von 20 % an. Unsere Busse sind normalerweise sehr viel voller. Das habe ich heute wieder am eigenen Leib erfahren. Bei einer Besetzung mit 20 % ist der Flächenbedarf bei der üblichen Durchschnittsgeschwindigkeit von Bussen von 30 km/h nur 8,6 m² pro Person. Während also ein Auto 66 m² braucht, benötigt der Bus 8,6 m². Ist der Bus aber zu 40 % oder wie

heute Morgen zu 100 % besetzt, liegt der Flächenbedarf bei nur 4,5 m² bzw. bei nur 2 m² pro Person.

Ähnlich sieht es bei den Emissionen aus. Ein Pkw stößt pro zurückgelegtem Personenkilometer 140 g Treibhausgase aus, ein Bus bei nur 20 %iger Besetzung 75 g. Bei den Stickoxiden verhält es sich ähnlich. Der Bus produziert auch nur halb so viel Feinstaub.

Das Wachstum in München führt uns zu der Erkenntnis: Wenn wir nicht im Verkehrskollaps versinken wollen, werden wir diese Busspuren in Zukunft brauchen. Nur so können wir den ÖPNV kurzfristig und mittelfristig ertüchtigen.

Letzten Mittwoch haben wir bei der Diskussion um die U-Bahn festgestellt, dass die Planfeststellungsverfahren bei den schienengebundenen Fahrzeugen sehr langwierig sind. Zwischendurch müssen wir den ÖPNV über den Bus abwickeln. Der Bus ist flexibel einsetzbar, verhältnismäßig günstig und platzsparend.

Wir haben als CSU-Fraktion zusammen mit der SPD einen Änderungsantrag vorbereitet. Es geht um die Trappentreustraße. In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, das Projekt in das dritte Maßnahmenbündel zu verschieben - wann immer es kommen mag. Diese elf kranken Bäume können wir durchaus opfern, um die Spur zu erweitern. Das betrifft nicht einen gesunden Wald, sondern elf Bäume, die schon sehr stark geschädigt sind. Deshalb beantragen wir, die Busspur auf der Ostseite der Trappentreustraße zu Lasten des Baumgrabens zu verlängern. In Anbetracht der Fahrgastzahlen - 66 000 Fahrgäste nutzen die betroffenen Linien - plädieren wir dafür, die Maßnahme umzusetzen, auch wenn es uns um die Bäume leid tut. Wir haben daher Ersatzpflanzungen in unmittelbarer Nähe vorgeschlagen. Wenn 66 000 Fahrgäste pro Tag gegen elf kranke Bäume abwägt, ist für mich die Entscheidung eigentlich klar.

Zu den Änderungsanträgen der anderen Fraktionen bitte ich noch um Erklärungen. Manches ist noch unklar. Unser Abstimmungsverhalten werden wir danach ausrichten, was Sie oder die Verwaltung dazu ausführen.

Mit diesem zweiten Maßnahmenbündel gehen wir den richtigen Weg, auch wenn es kein einfacher ist. Wir haben viel diskutiert und hatten viele Arbeitskreissitzungen. Es war auch nicht leicht, diese Vorhaben durchzusetzen. Die Referate waren teilweise sehr unterschiedlicher Meinung, die Fachleute ebenso. Mit dieser Vorlage können wir alle ganz gut leben. Es ist ein Zeichen in die richtige

Richtung. Ich hoffe sehr, die Projekte werden schneller als im ersten Maßnahmenbündel umgesetzt. Wir wollen für die Gäste des ÖPNV in München auch für die Zukunft ein adäquates Angebot schaffen. Vielen Dank! - (Beifall der CSU-Fraktion)

StRin Habenschaden:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Viele Hunderttausend Menschen fahren jeden Tag mit dem Bus. Ich hatte andere Zahlen, deshalb bleibe ich so allgemein. Jeder einzelne und jede einzelne von ihnen leistet jeden Tag einen Beitrag zu mehr Klimaschutz. Das gilt unabhängig davon, ob das bewusst oder unbewusst geschieht, ob man das gerne möchte oder ob jemandem schlicht und ergreifend nichts anders übrig bleibt. Jeder und jede leistet unbewusst oder bewusst einen Beitrag für weniger Stickoxide in der Stadt. Schon alleine aus diesem Grund können wir das heute mit der entsprechenden Verve diskutieren.

Niemand kann das mathematisch besser herleiten als der Kollege Sauerer. Deshalb kann ich mir jetzt auch ganze Abschnitte sparen. Ein Argument ist besonders wichtig und ich möchte es wiederholen: Gemessen an ihrer Kapazität brauchen Busse so viel weniger Platz als Autos und emittieren so viel weniger Abgase. Aus einer Vielzahl von Gründen - Kollege Sauerer hat einige davon angesprochen - ist es richtig, Busfahren attraktiver zu machen. So wird es uns gelingen, mehr Leute zum Umsteigen zu bewegen. Ich sage noch einmal sehr deutlich und nicht zum ersten Mal, davon profitieren alle, auch die Autofahrerinnen und Autofahrer!

Wenn mehr Verkehrsteilnehmer umsteigen, kommen Busse und Autos viel besser voran. Manche sind vielleicht weiter auf das Auto angewiesen oder möchten es nutzen. Deshalb ist es richtig, die Busspuren jetzt einzurichten. Mit dem heutigen Beschluss gehen wir ins zweite Maßnahmenbündel, damit unsere Linien schneller durch die Stadt und am Stau vorbei kommen. Nur wenn die Busse schneller und damit auch zuverlässiger durch die Stadt kommen, werden sie auch häufiger genutzt. Zuverlässigkeit ist der zweite Punkt, der verbessert werden muss.

Im Vergleich zu den schienengebundenen Verkehrsmitteln und dem Umbau von Radwegen sind die Busspuren in der Umsetzung vergleichsweise schnell und kostengünstig einzurichten. Wir können damit einen zeitnahen Effekt erzielen. Das ist uns allen immer sehr, sehr wichtig, jedenfalls in den Bekenntnisreden. Alle anderen Maßnahmen haben einen viel längeren Planungs- und Bauvorlauf.

Einen weiteren Vorteil möchte ich ebenfalls erwähnen, der bislang noch nicht angesprochen wurde. Wir werden weitere Expressbuslinien einplanen, bei denen das Wort Express auch berechtigt ist. Busspuren sind also eine sehr schnell wirksame Maßnahme hin zu einer Verkehrswende. Das funktioniert allerdings nicht mit der bisherigen Umsetzungsgeschwindigkeit.

Vor zwei Jahren haben wir von der MVG einen Vorschlag für rund 50 Spuren bekommen. Mittlerweile enthält dieser Vorschlag der MVG rund 70 Maßnahmen. Vor gut einem Jahr haben wir alle gemeinsam beschlossen, die Prüfung dieser Vorschläge soll bis Ende 2020 abgeschlossen sein. Wir beraten heute über 14 Maßnahmen. Wenn wir in diesem Tempo weitermachen, ist dieser gemeinsam von uns allen getragene Beschluss nicht einzuhalten. So können wir das nicht schaffen.

Ich komme damit zu unserem Änderungsantrag. Wir erklären in Punkt 5 neu und Punkt 6 neu, der jährliche Turnus, in dem sich die Arbeitsgruppe trifft und die Vorlage im Stadtrat vorgelegt wird, reicht uns nicht. Wir beantragen beides im halbjährlichen Turnus. Wir haben die Stellungnahme der MVG gelesen, glauben aber trotzdem, es gibt diese Notwendigkeit, und möchten unserem gemeinsamen Beschluss nachkommen.

Die 14 Maßnahmen, die wir heute beraten, sind gut und richtig. Unser größter Kritikpunkt sind die fehlenden Umsetzungsdaten. Wir glauben auch nicht, dass so etwas aus der Hüfte geschossen werden kann. Spätestens im Rahmen des dritten Maßnahmenbündels und für alle folgenden möchten wir aber gerne feste Umsetzungszeitpunkte definieren. Das ist Inhalt von Punkt 7 neu unseres Änderungsantrags. Wir wollen wissen, was wir bis wann umsetzen und wie schnell wir von der reinen Planung zur verkehrlichen Wirksamkeit kommen.

Kollege Paul Bickelbacher wird nachher noch auf kleinere Details oder auf die Vor-Ort-Details unseres Änderungsantrages eingehen. Mir ist es wichtig, dass die Busspuren es wirklich wert sind, sie mit mehr Nachdruck zu bearbeiten. Dazu braucht es auch mehr Nachdruck als uns heute in dieser Vorlage vorgeschlagen wird - und zwar von uns allen gemeinsam. Kollege Sauerer hat ebenfalls angedeutet, vielleicht war das in der Vergangenheit bei der Zusammenarbeit mit den Referaten nicht so sehr der Fall. Uns ist wichtig, dass referatsübergreifend gut oder vielleicht besser an diesem Thema gearbeitet wird. Die verkehrliche Wirkung kommt nämlich allen zugute. Vielen Dank! - (Beifall von Die Grünen - rosa liste)

StR Röver:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir diskutieren in letzter Zeit häufig über verkehrspolitische Themen. Das wurde eben genannt. Wir sind große Schritte vorangekommen, gerade wenn ich an den Beschluss zur U9 denke, den wir im Planungsausschuss gefasst haben und dem wir hoffentlich heute in der Vollversammlung zustimmen.

Wir wissen auch, diese großen Infrastrukturmaßnahmen brauchen Zeit. Viele von uns haben immer wieder zu Recht Bauchschmerzen. Wir wünschen uns, dass es deutlich schneller geht. Wir haben aber Verständnis, dass ordentlich und strukturiert vorgegangen und geplant werden muss.

Umso wichtiger ist es, kurzfristig voranzukommen. Die behandelten Anträge in dieser Vorlage zeigen klar, die SPD-Stadtratsfraktion legt einen großen Fokus darauf, mit kurzfristigen Maßnahmen voranzukommen. Beispielsweise soll den Münchnerinnen und Münchnern mit einer Busoffensive ein noch attraktiveres Angebot unterbreitet werden. Dazu muss über die Umverteilung des Raumes gesprochen und verstärkt Busspuren auf den Weg gebracht werden.

Wir freuen uns über die vorliegenden 14 Maßnahmen. Beim zweiten Maßnahmenbündel - ich will es mal vorsichtig und diplomatisch formulieren - hat es bei dem ein oder anderen Treffen ein bisschen gehakt. Das sollte sich schnell einpendeln und nicht erst, wenn wir ein Mobilitätsreferat haben. Der Münchner Stadtrat stimmt hoffentlich mit großer Einigkeit ab, um zu zeigen, dass er beim Thema Busspuren schnell und gut vorankommen möchte.

Zur Maßnahme „Busspur Verlängerung Trappentreustraße“ hat Kollege Sauerer schon etwas gesagt. Ich möchte auf den Änderungsantrag der SPD-Stadtratsfraktion eingehen: Wir haben ein Schreiben der Kolleginnen und Kollegen des Betriebsrats der MVG erhalten, das den anderen Fraktionen ebenfalls zugegangen sein müsste. In dem Schreiben wird das Problem der gemeinsamen Nutzung von Fahrspuren für Busse und Fahrräder angesprochen und wie damit umgegangen werden soll. In der Vergangenheit hatten wir das Thema immer wieder diskutiert. Drei von den 14 Maßnahmen in dieser Vorlage sind von diesem Problem betroffen. Wir haben in unserer Fraktion intensiv darüber diskutiert und wollen möglichst alle 14 Maßnahmen umsetzen.

Wir sehen die drei Fahrspuren Herzogstraße, Dietlinden-/Potsdamer Straße und Wendl-Dietrich-Straße als Pilotprojekt. Nach einem Jahr sollen in einem Bericht über die gemeinsame Nutzung der Fahrspuren folgende Fragen beantwortet werden: Welche Auswirkungen hat es beispielsweise auf die Verkehrssicherheit, wie hat sich die Situation eingespielt oder welche Probleme sind

entstanden? Wir sind für die Fahrspuren, dürfen und sollten aber die Bedenken der Kolleginnen und Kollegen aus dem Betriebsrat ernst nehmen. Ich bitte, unserem Änderungsantrag zuzustimmen.

Ich freue mich, dass wir heute beim Thema Busspuren einen Schritt vorangekommen sind. Man wünscht sich immer, dass es schneller und noch mehr möglich ist. Die Vorlage zeigt, wir sind auf einem sehr guten Weg. Mit einem Mobilitätsreferat geht es wahrscheinlich noch schneller und es wird noch viel mehr möglich sein. Ich freue mich, wenn diese Maßnahmen umgesetzt sind und wir in naher Zukunft über die nächsten diskutieren können. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit! - (Beifall)

StR Dr. Mattar:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren! Auch die FDP-Fraktion unterstützt diese 14 Maßnahmen. Wir haben es von allen Rednern gehört. Es ist das einzige Lösung, die wirklich schnell geht, denn Infrastrukturmaßnahmen dauern ihre Zeit. Ich habe eine Frage an das Planungsreferat: Wann bekommen wir die Machbarkeitsstudie zur Seilbahn? Wie angekündigt noch in diesem Jahr? Vielleicht hören wir dazu noch etwas.

Die 14 Maßnahmen halten wir trotz aller Bedenken aus den einzelnen Referaten für sinnvoll und machbar. Wir gehen mit den Grünen mit, mehr Tempo reinzubringen und halbjährlich Beschlüsse zu fassen. Ich möchte noch einmal sehr deutlich machen, dieses Mal ist es nicht optimal gelaufen. Unsere Bezirksausschüsse sind nicht befasst worden! Gerade die Bezirksausschüsse haben die örtliche Kenntnis. Diese nicht zu berücksichtigen, ist ein Mangel. Das können wir uns auf Dauer so nicht leisten. - (Beifall der FDP)

Ich finde es gut, dass die Frequenz ein wesentliches Kriterium für die Busspur ist. Hätten wir nur sechs Busse pro Stunde auf der Busspur, wäre das eine Platzverschwendung. Wenn ich das richtig sehe, fährt bei einer der 14 Maßnahmen der Bus nur alle zehn Minuten. Der steht allerdings oft im Stau.

Eine ständige Evaluation und Praxistauglichkeitsprüfung der geschaffenen Maßnahmen sind wichtig. Vor baulichen Veränderungen ist es richtig zu schauen, ob diese funktionieren. Deshalb werden wir den Antrag der SPD unterstützen. Wir werden auch den Antrag der CSU unterstützen, bei der Trappentreustraße schneller voranzugehen.

Wir sind weiterhin der Meinung, dass es grundsätzlich sinnvoll ist, wenn Taxen die Busspuren benutzen. Komischerweise funktioniert das in anderen Städten, am Ku'damm in Berlin, an der Gran Via in Barcelona, aber nicht in München. Hier wird lange argumentiert, dass es nicht funktioniert. Wir wissen, wir bekommen dafür keine Mehrheit. Wir lassen das Thema nicht ruhen und werden es in der nächsten Amtsperiode sicherlich noch einmal einbringen. Der Taxiverkehr ist ein Teil des öffentlichen Nahverkehrs! - (Beifall der FDP) - Das muss noch einmal sehr deutlich gesagt werden. Die Quasi-Diskriminierung der Münchner Taxen ist ein Problem, dem wir nachgehen wollen. Die Einzelmaßnahmen der Grünen müssen wir genau anschauen. Wir denken zum Beispiel, Punkt 3 neu verstößt gegen die Straßenverkehrsordnung. Dazu hören wir vom Kollegen Bickelbacher noch etwas. Danke!

StR Altmann:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Wir werden auch viele Maßnahmen mittragen. Wie hat Kollege Dr. Mattar gesagt? Es ist machbar und sinnvoll. Machbar ist eigentlich alles, aber ob es sinnvoll ist, ist die andere Frage.

Ich möchte die Verflüssigung des Verkehrs über die Problematik stellen. Diese würde nämlich den Busverkehr beschleunigen, denn vieles hängt miteinander zusammen.

Es muss angeschaut werden, ob die einzelnen Maßnahmen Sinn machen. In Anlage 2 der Vorlage ist alles schön aufbereitet und vieles kann herausgezogen werden. Herzlichen Dank dafür! Bei einigen Maßnahmen verspätet sich der Bus maximal um eine Minute. Das ist keine „Mordsbehinderung“, denn in anderen Bereichen steht der Bus wesentlich länger. Wir müssen hier angreifen, denn zum Teil sind diese Maßnahmen noch nicht in den Planungen für das Jahr 2020 enthalten.

Bei Anlage 2 sehe ich Handlungsbedarf, wenn sich die Fahrzeit des Busses um zehn Minuten oder mehr verzögert. Ein Bereich muss nicht ohne Sinn und Not schnell geändert werden, nur weil der Bus höchstens eine Minute warten muss. Wir müssen dies erst einmal ansehen.

Ich gehe die einzelnen Vorschläge durch:

Die Verlängerung der Trappentreustraße finden wir in Ordnung und werden sie mittragen.

Wir sehen die Situation in der Herzogstraße nicht so problematisch, dass Maßnahmen umgesetzt werden müssten. Ich kann den Antrag von Die Grünen - rosa liste nicht verstehen, Bus- und

Fahrradspuren unter Umständen zu teilen. Sie wollten unbedingt die Fahrradspuren und jetzt sind Sie damit einverstanden, dass sich auch der Bus darauf bewegt. Diese Ideologie, die Sie hier zutage fördern, kann ich nicht verstehen. Sie werden es mir bestimmt noch erklären.

Die Busspur auf der Donnersbergerbrücke sehen wir als richtig an und tragen diese mit.

Die Busspur auf der Dietlinden-/Potsdamer Straße hat zwar Handlungsbedarf, aber nicht oberste Priorität. Wenn ich es richtig gelesen haben, teilen sich dort Busse und Fahrräder eine Fahrspur. Wir tragen das mit, weil Sie dort einen Express-Bus planen und hoffen, der hoffentlich zeitgleich mit der Maßnahme installiert wird.

Die Busspur im Bereich der Ampfingstraße löst das gravierende Problem nicht. Am Knotenpunkt Leuchtenbergring und Berg-am-Laim-Straße fahren viele vom Ring ab. Es hilft nichts, wenn die Busspur von der Ampfingstraße bis zum Knotenpunkt führt und der Bus dort steht. Er hat zwar bis dorthin eine eigene Spur, kommt aber in den Hauptverkehrszeiten nicht mehr weiter. Es ist nicht der richtige Weg, eine Busspur zu errichten ohne den eigentlichen Knotenpunkt anzuschauen. Dieser muss massiv entschärft werden. Es muss auch geprüft werden, wie der Verkehr an dieser Stelle geregelt werden kann, um den Bus zu beschleunigen. Deswegen würden wir diesen Punkt gerne herausnehmen. Wir stellen den mündlichen Antrag, diesen Knotenpunkt noch einmal vertieft zu untersuchen und darzustellen, welche Maßnahmen möglich sind, um den Verkehr zu verflüssigen.

Die Verlängerung der Busspur auf der Ludwigstraße werden wir nicht mittragen.

Für die Busspur Frankfurter Ring, Moosacher Straße hätten wir uns wie ursprünglich geplant einen Pilotversuch gewünscht. Die Lichtzeichenanlagen hätten mit 104 statt 90 Sekunden geschaltet und geprüft werden sollen, was Sie nicht wollen. Deswegen ist es nicht zielführend, diese Maßnahmen einfach durchzuziehen. Der Pilotversuch hätte gezeigt, ob durch intelligente Lichtzeichenanlagen und Steuerungen der Verkehr verflüssigt werden kann. Das sollte das oberste Gebot sein, weil dies auch den Bussen weiterhilft.

Bei der Busspur Wendl-Dietrich-Straße wird der Planfall (B), ein kombinierter Bus- und Radstreifen, umgesetzt. Das sehen wir auch kritisch.

Die Veränderung der Lichtsignalanlage Effnerstraße tragen wir mit. Wir regen an, am Effnerplatz einen Kreisverkehr zu prüfen. Können wir die Ampeln dort wegnehmen? Kann der Busverkehr im

Kreisverkehr ohne Ampelschaltung verflüssigt werden? In Bereichen mit viel MIV sollten nicht alle Maßnahmen vom Tisch gewischt, sondern intelligente Lösungen geprüft werden.

Ich komme jetzt zur Rosenheimer Straße, zum Innsbrucker Ring und zur BAB 8. Das ist natürlich ein Highlight, denn aus Sicherheitsgründen und wegen der Unfallhäufigkeit hat das KVR die Busbeschleunigung, die Vorrangberechtigung, abgeschafft. Jetzt wollen Sie das zurückschrauben, indem die Busbeschleunigungsmaßnahme nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten sondern wieder ganztags eingeführt wird. Ich erinnere, in diesem Bereich brauchen wir eine dritte Linksabbiegespur zur Autobahn. - (Beifall der BAYERNPARTEI) - Das schreibt auch das KVR und es gibt einen Beschluss dazu. Wir haben zu diesem Thema in den Jahren 2009, 2016 und 2017 Anträge gestellt, die zuerst abgelehnt, 2017 für sinnvoll erklärt und beschlossen wurden. Wann wird diese Maßnahme umgesetzt? Das KVR prangert das in diesen Ausführungen auch an.

Das Durchfahrtsverbot in der Haberlandstraße werden wir mittragen. Wenn der Durchgangsverkehr in bestimmten Bereichen ausgeschlossen werden kann, sind wir natürlich mit dabei.

Die Halteverbote an der Weitl-, Ittlinger- und Manzostraße tragen wir mit.

Wir verlieren Parkplätze, um die Maßnahmen umsetzen zu können. Deshalb sollte der ruhende Verkehr vorrangig betrachtet werden. Es sollten aber nicht nur Parkverbote, sondern auch alternative Angebote und Parkmöglichkeiten auch in privaten Bereichen geschaffen werden. Sie erwischen nicht nur Kurzzeitparker, sondern greifen sehr stark in die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner ein. Diese haben dann keine Parkmöglichkeiten mehr und müssen schauen, wo sie ihr Auto abstellen können. In diesen Bereichen wird der Parksuchverkehr einsetzen.

Einige dieser Punkte tragen wir mit, aber nicht alle. Nicht alles ist sinnvoll, wenn auch machbar. Danke schön! - (Beifall)

StR Bickelbacher:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich gehe zuerst auf die generellen Dinge ein, die sich auf mehrere Punkte beziehen, und danach auf die lokalen Besonderheiten.

Ich fange mit dem Ideologieverdacht des Kollegen Altmann an: Gemeinsame Bus- und Fahrradstrecken sind sicherlich nicht die ideale Kombination. Da sind wir uns einig. Wenn wir aber wenig Platz haben, ist die Zusammenführung die pragmatischste Lösung. An einigen Stellen ist das

erforderlich, weil der Bus, wenn er in der Regel keinen Platz zum Überholen hat, hinter diesen langsamen Fahrradfahrern herfährt. Das ist nicht optimal, aber besser, als ein Stau. Man muss es so sehen: lieber langsam fahren als im Stau stehen. Deswegen macht manchmal die Kombination Fahrrad/Bus Sinn.

Es gibt zwei Möglichkeiten der Beschilderung. Es geht nicht um Ideologie, sondern es ist ganz pragmatisch. Entweder - bitte zuhören, das ist wichtig! - kann ich einen Radstreifen beschildern und sagen, darauf dürfen auch die Busse fahren. Das hat den Vorteil, dass die Busfahrer bei wenig Verkehr wählen können, ob sie auf der Kfz-Spur oder hinter den Radfahrern fahren. Steht der Autoverkehr, kann er langsam hinter den Radfahrern auf dem Radstreifen fahren.

Wenn es umgekehrt beschildert ist und dort „Busspur - Radfahrer frei“ steht, hat der Bus keine Wahlmöglichkeit. Deswegen fordern wir generell die klügere Beschilderung: „Radstreifen - Busverkehr frei!“, damit der Bus die Kfz-Fahrspur nutzen kann. Das ist der Hintergrund von Punkt 9 des Änderungsantrags. Völlig unideologisch und ganz einfach pragmatisch.

Zweitens geht es um die Haltestellen. Wir fordern, der Bus darf an Haltestellen mit einer Richtungsfahrbahn nicht überholt werden. Das hat den Vorteil, dass der Bus nach dem Halt, der laut MVG normalerweise 20 Sekunden dauert, wieder freie Fahrt hat und nicht alle Autos an der Ampel vor ihm stehen. Das ist eine kleine Maßnahme zur ÖV-Beschleunigung, die flächendeckend wirkt. An einigen Straßen hat das vielleicht noch Gewicht.

Das Baureferat hat damals die Schönstraße umgebaut. Uns ist aufgefallen, dass es dort nicht so gemacht wurde. Es wurden 4,50 m oder 5 m für eine Richtungsfahrbahn asphaltiert, damit der Bus überholt werden kann. Das muss nicht sein, wenn man gleichzeitig mit dieser Maßnahme dem Busverkehr helfen kann. Die MVG, das Kreisverwaltungsreferat und das Umweltreferat haben diese Maßnahme befürwortet. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat die Vorlage nicht umgeschrieben, obwohl uns die anderen Referate in dem Fall gefolgt sind. Das wollte ich noch einmal anmerken. Deswegen Punkt 3 neu im Änderungsantrag.

Die Umlaufzeiten sind schon angesprochen worden. Hier gibt es zwei Möglichkeiten: Es gibt wieder feste Umlaufzeiten, das heißt jeder Umlauf dauert 70, 90 oder 104 Sekunden. Das sind die Standardumlaufzeiten einer Ampel. Oder es gibt flexible Umlaufzeiten. Es sollte durchaus mehr mit flexiblen Umlaufzeiten experimentiert werden. Dauerhaft längere Umlaufzeiten sind für Fußgänger und Radfahrer aufgrund der langen Wartezeiten schwierig. In der Schleißheimer Straße gibt es

eine Umlaufzeit von 70 Sekunden. Wenn der Bus tatsächlich einmal zu diesem Zeitpunkt kommt, kann die Umlaufzeit dieses eine Mal für fünf oder zehn Sekunden verlängert werden. Die Umlaufzeit nur zu verlängern, wenn der Bus kommt, ist für uns machbar. Deswegen fordern wir flexible Umlaufzeiten oder dass diese zumindest geprüft werden. Bis jetzt wurde es generell abgelehnt. Möglicherweise unterbricht das die Grüne Welle für den Kfz-Verkehr. Die Rechnung mit dem Platzverbrauch von vorhin sollte uns zeigen, der Busverkehr hat Vorrang.

Dann komme ich noch zu den Taxis, die nicht in unserem Antrag enthalten sind: Momentan ist es nicht die Linie, diese generell auszuschließen, sondern das flexibel zu handhaben. Es gibt Busspuren in München, die für Taxen geöffnet sind. Das sind wenige, aber wenn es zu viele sind, beeinträchtigen sie den Busverkehr. Hier muss der Einzelfall angeschaut werden. Wir sind für die Öffnung für Taxen, wo es möglich ist, denn sie sind Teil des öffentlichen Verkehrs. Geht es aber auf Kosten der Busbeschleunigung, muss man diese ausschließen. Das waren die generellen Punkte.

Jetzt komme ich zu den lokalen Besonderheiten: In Punkt 2 neu haben wir die Idee einer baumschonenden Variante. In der Vorlage steht, die Bäume an der Trappentreustraße sind kränklich. Das kann ich nicht beurteilen. Es gäbe dort natürlich die Möglichkeit, die Kfz-Spuren zusammenzuführen. Dann hätte man ein Stück weit nur eine Spur und einige Bäume könnten erhalten bleiben. Das verstehen wir unter einer baumschonenden Variante, die wir gerne geprüft haben wollen. Wenn es nicht anders geht und die Bäume schon krank sind, ist uns das für den Bus wert. Vielleicht kann noch einmal getestet werden, ob mit einer anderen Verkehrsregelung der Baumstandort erhalten bleiben kann.

Zur Herzogstraße gilt das, was ich vorhin schon gesagt habe: Es ist klüger „Radstreifen - Busverkehr frei!“ zu beschildern als anders herum. Das steht konkret im Punkt 2 neu.

An der Dietlindenstraße haben wir mit der Zusammenführung von Rad- und Busverkehr ein bisschen Bauchschmerzen. Wir schauen uns das gerne einmal im Sinne des SPD-Antrags an und prüfen, wie es sich in einem Jahr bewährt hat. Dann können wir immer noch überlegen, das zu ändern oder zu belassen.

Die Wendl-Dietrich-Straße ist ein großes Kapitel. Es gab zunächst die Variante, Parkplätze wegzunehmen, um den Bus zu beschleunigen. Später kam die aufwendige Idee, die nicht den umbaufreien SPD-Forderungen entspricht, den Radweg abzubauen, um den Bus zu beschleunigen. Es können zwar ein paar Stellplätze erhalten werden, aber der Radweg wird abgebaut. Das ist eine

aufwendige und keine einfache und schnell zu realisierende Umbaumaßnahme, wie wir das wollen. Deswegen fordern wir an dieser Stelle, den Radweg auf Kosten der Stellplätze zu erhalten. Es ist dort nicht nötig, Bus und Rad zu mischen. Das sollte nur gemacht werden, wo es nicht anders geht. Hier geht es anders, weil auf die Stellplätze zurückgegriffen werden kann. Das ist die Forderung in Punkt 2 neu Buchstabe h, der Planfall zu Lasten der Stellplätze an der Wendl-Dietrich-Straße. StRin Anna Hanusch unterstützt das vor Ort vehement. Sie kennt sich gut aus, wenn es noch Nachfragen von Kollegen gibt. Wir sind schneller und kostengünstiger, wenn der Radweg nicht auf Kosten von Stellplätzen zurückgebaut werden muss und Sie unserem Antrag folgen.

Vor einem Jahr wurde im letzten Arbeitskreis Busbeschleunigung über die Busspur Barer-/Theresienstraße gesprochen. Es wurde gesagt, eine kleine Beschleunigungsmaßnahme sei aus Zeitgründen nicht mehr möglich und man wolle den Umbau des Kunstareals nicht gefährden. Wegen des Radentscheids haben wir im Bauausschuss entschieden, das Kunstareal noch einmal zu überarbeiten. Wenn das Kunstareal sowieso noch einmal angeschaut werden muss, kann der Vorschlag der MVG zur Busbeschleunigung noch einmal geprüft werden. Deswegen haben wir Punkt 10 neu in unseren Änderungsantrag eingebracht.

Der Flächenverbrauch der einzelnen Verkehrsmaßnahmen spricht dafür, schnell mit der Busbeschleunigung weiterzumachen. In erster Linie geht es nicht um die Schnelligkeit, sondern um die Zuverlässigkeit. Alle, die unterwegs sind, wollen einigermaßen gut planen können. Schnelligkeit beim Busverkehr ist wichtig, aber unsere Bürger brauchen Zuverlässigkeit. Dafür ist dieses Programm besonders wichtig. Ich danke Ihnen! - (Beifall)

StR Ruff:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich denke, Sie haben wenig Interesse daran, all die guten und richtigen Punkte, die in der letzten Dreiviertelstunde vorgetragen wurden, von mir noch einmal in eigenen Worten zu hören. Deshalb mache ich es kurz. Zum Zeithorizont der Busbeschleunigung im Vergleich zu anderen ÖPNV-Mitteln, zur Platzersparnis, zur Luftreinhaltung, zur Verkehrssicherheit usw. wurde schon alles gesagt. Das alles hat seine Gültigkeit und ist richtig. Deshalb werden wir dem Gesamtpaket so zustimmen. Wir behalten uns aber vor, einzelne Punkte der Änderungsanträge abzulehnen.

Eines fällt auf: Bei diesem Thema besteht das größte Konfliktpotenzial zwischen dem Radverkehr und den Busspuren. Das ist schade! Die Radfahrer und die Menschen, die den Bus benutzen, sind, abhängig vom Wetter, oft deckungsgleich. Beide profitieren voneinander. Alle Radfahrerinnen

und Radfahrer sind durch weniger MIV sicherer unterwegs. Außerdem ermöglicht ihnen eine Busspur, im Winter einfach umzusteigen. Aber es gibt einen Konflikt, der sauber abgearbeitet werden muss, weil er denselben Personenkreis betrifft. Deshalb möchte ich darum bitten, das in den nächsten Maßnahmenbündeln noch stärker aufzubereiten.

Man könnte z. B. in diesen Kasten zur jeweiligen Maßnahme noch eine Zeile aufnehmen und in Stichworten darlegen, ob die Maßnahme mit dem Beschlüssen zum Radentscheid vereinbar ist und wie sie abgearbeitet werden kann. Werden die grundlegenden Kriterien der beiden Entschiede, die wir hier mehrheitlich übernommen haben, in Bezug auf die Fahrbahnbreite, die Radstreifenbreite usw. erfüllt? Dieser Konflikt muss sauber abgearbeitet werden, ohne den einen Verkehrsträger gegen den anderen auszuspielen. Beide Seiten müssen sachgerecht und unideologisch miteinander vereint werden. Darum möchte ich bitten. Zum Abstimmungsverhalten habe ich genug gesagt. Danke. - (Beifall der ÖDP)

StR Röver:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Nur eine kurze Anmerkung zu dem Ergänzungsantrag der SPD. Ich wurde gerade von Herrn Kollegen Sauerer gefragt, was mit dem Einschub „möglichst ohne Umbaumaßnahmen“ gemeint sei. Gemeint sind Abmarkierungen oder Beschilderungen. Es macht keinen Sinn, bei einem Pilotversuch große Umbaumaßnahmen vorzunehmen. Wir haben aber auch kein Problem damit, diesen Halbsatz aus dem Änderungsantrag zu streichen. Dann wäre er klarer.

OB Reiter:

Danke schön. Ich würde jetzt das Kreisverwaltungsreferat bitten, uns über die Regelung einer gemeinsamen Nutzung der Fahrbahn durch Bus und Fahrrad aufzuklären. Ich würde gern die Sicht der Verwaltung zu Herrn Bickelbachers Ausführungen hören.

Herr Mickisch:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren! Grundsätzlich ist beides möglich. Ich kann „Busspur - Radverkehr frei“ oder, wie Herr Bickelbacher und die Grünen beantragen, „Radverkehr - Bus frei“ anordnen. Bei letzterer Lösung gelten im Prinzip die gleichen Regelungen wie in einer Fahrradstraße: Der Radverkehr hat immer Vorrang. Das heißt sich möglicherweise mit der Busbeschleunigung.

Angesichts des offenen Briefs des Betriebsrats der MVG von heute muss ich auch sagen: Wenn ich den Radfahrerinnen und Radfahrern bei dieser Variante den Vorrang einräume, wächst natürlich auch deren Selbstbewusstsein - (Heiterkeit) -, sodass es möglicherweise vermehrt zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Bussen kommen könnte. Das wissen wir aber nicht. Wir haben mit beiden Varianten noch keine Erfahrung in der Stadt.

Deshalb würden wir das gern erst einmal testen. Aber wir würden an geeigneten Stellen gern beides testen, wenn Sie uns die Prokura dafür geben. Es funktioniert nicht an jeder Stelle alles gleich. Wir könnten sagen, an der Stelle probieren wir mal „Bus - Fahrrad frei“, an einer anderen „Radverkehr - Bus frei“.

Grundsätzlich muss man aber bedenken: Bei „Radverkehr - Bus frei“ hat der Radverkehr absoluten Vorrang, was sich mit der Busspur beißt.

Zum Thema Überholverbot: Im ursprünglichen Änderungsantrag von Die Grünen - rosa liste hieß es noch: „... *sollten Busse möglichst nicht überholt werden*“. Damit könnten wir umgehen. In der aktuellen Formulierung geht es nicht. Das ist nach der StVO nicht regelbar. - (StR Altmann: Genau!) - Ein stehendes Fahrzeug wird nicht überholt. Man fährt daran vorbei. - (StR Altmann: Genau!) - Rein rechtlich ist das kein Überholen, sondern ein Vorbeifahren.

Man könnte bauliche Maßnahmen ergreifen, z. B. eine Querungshilfe einbauen, um das Vorbeifahren zu verhindern. Aber das geht natürlich nur, wo Platz ist. Wir haben allerdings die Erfahrung, dass die Autofahrer auch an solchen Querungshilfen einfach vorbeifahren. Auch markieren kann man nicht überall. In einer Zone 30 haben wir keine Markierungen. In dieser Absolutheit wäre ein Überholverbot also rechtlich nicht möglich.

Was die flexiblen Umlaufzeiten betrifft: Sie wären vermutlich der Tod jeder grünen Welle. Aber wir können das gern prüfen, die Vor- und Nachteile darstellen und abwägen.

StR Bickelbacher:

Das war keine böse Absicht. Wir nehmen das Wort „möglichst“ des ursprünglichen Änderungsantrags gern wieder auf. Das war der Kürze der Zeit geschuldet.

Wir haben eher Schwierigkeiten mit dem SPD-Ergänzungsantrag, wenn der Satz mit dem Umbau herausfällt. Das Thema Wendl-Dietrich-Straße ist uns sehr wichtig. Wir wollten eigentlich darum

bitten, sogar das „möglichst“ aus der Formulierung „möglichst ohne Umbaumaßnahmen“ zu streichen, weil es eine schnelle Umsetzung der Maßnahmen verhindern könnte. Wenn Sie unserem Antrag zur Wendl-Dietrich-Straße folgen, könnten wir dem geänderten Ergänzungsantrag zustimmen. Wenn nicht, wird es schwierig.

OB Reiter:

Kann jemand Herrn Altmanns Frage zu der Abbiegespur beantworten? - (StR Altmann: Das läuft ja schon seit 2007!) - Fühlt sich jemand in der Lage, etwas dazu zu sagen? Ansonsten müssten wir die Frage schriftlich beantworten lassen. Wenn das schon seit 2007 läuft, käme es auf eine schriftliche Antwort auch nicht mehr an. - (StR Altmann: Aber das sollte auch umgesetzt werden. Wir beschließen hier eine Maßnahme, die nicht sinnvoll ist.) - Könnte Herr Kollege Altmann die Frage noch einmal formulieren, auch zu Protokoll. Dann wird sie schriftlich für alle Kolleginnen und Kollegen des Stadtrats beantwortet.

StR Altmann:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Das mache ich natürlich gern. Ich bin überrascht über die Ratlosigkeit der Verwaltung, denn dieses Thema steht schon seit Jahren auf der Agenda. Schon aufgrund der Vorlage, in der das auch angemahnt wird, müsste die Verwaltung hier eigentlich etwas sagen können. Aber gut.

Ich möchte wissen: Wann wird die beschlossene dritte Linksabbiegespur am Innsbrucker Ring umgesetzt? Wann wird der Umbau konkret angegangen, um hier zu entzerren? Es kann nicht sein, dass man über Jahre und Jahrzehnte ... - (Zurufe)

Bfm. StRin Hingerl:

Herr Altmann, ich habe das zwischenzeitlich geklärt. Dass wir dort eine dritte Fahrspur einrichten sollen, ist keine beschlossene Maßnahme, sondern eine verkehrsrechtliche Anordnung des KVR. Sie kommt nächstes Jahr. Im Moment laufen der Spartenumlauf und die Klärung mit der Regierung von Oberbayern, weil es um eine Bundesstraße geht. Es ist die Umsetzung einer verkehrsrechtlichen Anordnung - eine kleine Maßnahme, die gar nicht stadtratspflichtig ist.

OB Reiter:

Über den Ergänzungsantrag der SPD-Stadtratsfraktion zum Thema Pilotversuch haben wir eben noch inhaltlich diskutiert. Falls Sie den beschließen, würde ich Sie bitten, dem Kreisverwaltungsreferat freizustellen, auch die von den Grünen vorgeschlagene Variante an einem der drei genannten

Orte zu testen. Herr Mickisch hat vorgeschlagen, beide Varianten zu testen. Es sind ja drei Orte. Wir müssten also entweder selbst bestimmen, an welchem Ort wir was wollen, oder wir überlassen es dem KVR. Das war der Grund meiner Frage. Bei drei Orten hätte das KVR eine gewisse Auswahl. - (Zwischenruf: Vielleicht sollten wir das dem BA überlassen!) - Wir beschließen hier als Stadtrat. Zurück zu meiner Frage: Soll das Kreisverwaltungsreferat entscheiden, wo welcher dieser Pilotversuche gestartet wird?

Wollen wir überhaupt beide Varianten testen? Ich versuche einmal, das festzumachen. Ist jemand dagegen, beide Varianten zu testen? Das ist nicht der Fall. Dann frage ich: Modifizieren wir den Ergänzungsantrag der SPD dahingehend, dem Referat die Auswahl eines der drei genannten Orte zu überlassen, um Herrn Bickelbachers Vorschlag Radstraße mit zulässigem Busverkehr zu testen? Auch dazu gibt es keinen Widerspruch. Bei den anderen beiden testen wir die andere Variante. Also machen wir es 2:1. Beides wird getestet, beides wird evaluiert und in einem Jahr erfahren wir, was besser funktioniert hat.

StR Altmann:

Ich möchte meinen mündlichen Änderungsantrag noch einmal wiederholen. Ich habe in meinem Vortrag darum gebeten, die Maßnahme 2 e, Busspur Ampfingstraße aus dem heutigen Beschluss herauszunehmen, um den gesamten Kreuzungsbereich noch einmal zu betrachten und dem Stadtrat darzustellen, wie dieser Knotenpunkt mit Berg-am-Laim-Straße und Leuchtenbergring entzerrt werden könnte. Das wäre auch für den Bus sinnvoll.

Der modifizierte Änderungsantrag von Die Grünen - rosa liste wird wie folgt abgestimmt:

Die Ziffern 1 - 4 werden gegen die Stimmen von Die Grünen - rosa liste, DIE LINKE. und ÖDP **abgelehnt**.

Die Ziffern 5 neu und 6 neu werden gegen die Stimmen von Die Grünen - rosa liste und FDP **abgelehnt**.

Die Ziffern 7 neu - 17 werden gegen die Stimmen von Die Grünen - rosa liste, DIE LINKE. und ÖDP **abgelehnt**.

Der gemeinsame Änderungsantrag von CSU und SPD wird **einstimmig beschlossen**.

Der modifizierte Ergänzungsantrag der SPD wird **einstimmig beschlossen**.

Der mündliche Änderungsantrag von StR Altmann wird gegen die Stimmen der BAYERNPARTEI **abgelehnt**.

Der entsprechend modifizierte Antrag der Referentinnen und des Referenten wird wie folgt abgestimmt:

Die Ziffern 2 a (modifiziert), 2 c, d, h, i, k, l, m und n werden **einstimmig beschlossen**.

Die Ziffern 2 b, e, f, g, j sowie 3 (neu) - 14 werden gegen die Stimmen der BAYERNPARTEI **beschlossen**.

In der Gesamtabstimmung wird der Antrag gegen die Stimmen der BAYERNPARTEI **beschlossen**.

**Zustimmung zur Neufassung der örtlichen Tarifvereinbarung A35
Verdopplung und Neustrukturierung der Münchenzulage
für Tarifbeschäftigte der Landeshauptstadt München**

Aktensammlung Seite 2733

StRin Dietl:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die SPD-Fraktion hat im Mai einen Antrag eingebracht, damit die Landeshauptstadt München mitarbeiterfreundlicher wird. Der Antrag zielte darauf ab, die Münchenzulage für die Beschäftigten bei der Stadt zu erhöhen bzw. zu verdoppeln. Wir freuen uns sehr, dass unser Antrag so schnell umgesetzt wurde. In nur drei Runden ist es gelungen, die Münchenzulage zu verdoppeln und auch für die einzuführen, die bisher nicht davon profitiert haben.

Wir wissen, dass dies die Beamtinnen und Beamten leider noch nicht einschließt. Wir wissen aber auch, dass sich der Oberbürgermeister schon sehr dafür stark gemacht hat. Wir hoffen, der Freistaat zieht nach und die Beamtinnen und Beamten können auch bald davon profitieren.

Wenn wir heute zustimmen, kann die Verdoppelung schon zum 01.01.2020 eingeführt werden. Das freut uns sehr. Besonders erfreulich ist für uns aber, dass auch die Auszubildenden zusätzlich die Münchenzulage bekommen. Die Menschen, die viel für diese Stadt leisten, müssen sich München auch leisten können. Das ist der Zuschuss, den wir den Menschen, die für unsere Stadt arbeiten, gewähren können.

Ein wichtiges Anliegen war unseres Antrags am 01. Mai war auch, die Zuschussnehmer davon profitieren zu lassen. Die Verwaltung diskutiert jetzt auch mit diesen und macht Vorschläge zur Umsetzung.

Ich denke, das ist ein wegweisender, guter Beschluss für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer Stadt. Wir bedanken uns ganz herzlich beim Personal- und Organisationsreferat für die schnelle Umsetzung. Wir freuen uns, heute wieder etwas für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu tun. Herzlichen Dank. - (Allgemeiner Beifall)

StRin Bär:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Auch wir freuen uns, die Verbesserung bei der Münchenezulage nach unserem Beschluss im Mai so schnell für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter umsetzen zu können. Eine Verdoppelung der Münchenezulage gerade in den niedrigeren Tarifgruppen heißt, den Menschen in einer teurer werdenden Stadt wieder mehr Lebensqualität zu geben. Auch unseren Tarifbeschäftigten das Jobticket kostenlos anzubieten, sehen wir als richtigen Schritt, unseren Mitarbeitern zu danken und zu sagen: München ist lebenswert und kann den Menschen vieles bieten. So soll es bleiben. Vielen Dank. - (Allgemeiner Beifall)

StR Progl:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren! Ich wollte noch einmal zu Protokoll geben: Wir haben uns dem Wahlkampfgeschenk des Oberbürgermeisters seinerzeit nicht verschlossen. Wir haben aber für die Refinanzierung vorgeschlagen, unbesetzte Stellen in gleicher Höhe einzubehalten. Dazu stehen wir weiterhin. Der Vorlage werden wir heute aber zustimmen.

OB Reiter:

Danke, dass Sie meine Geschenkvorschlüsse annehmen! Das bleibt hoffentlich so. - (Heiterkeit - StR Dr. Mattar: Na ja, solange noch Geld da ist! - StR Prof. Dr. Hoffmann: Solange Sie noch Oberbürgermeister sind ... - Heiterkeit) - Bevor Sie es werden, ... - (Heiterkeit) - Ich führe diesen Satz jetzt nicht weiter. - (StR Prof. Dr. Hoffmann: Ich sage nur: Landshut.)

Ich wollte inhaltlich noch etwas sagen: Gerade habe ich das Schreiben an den Herrn Ministerpräsidenten zum Thema Beamtinnen und Beamte unterschrieben. Ich gehe davon aus, es ist in Ihrem Sinne, den Ministerpräsidenten zu bitten nachzudenken, ob er Entsprechendes nicht auch für die Beamtenschaft umsetzen kann und will.

Ich war gestern bei der Betriebsversammlung der Feuerwehr. Im Feuerwehrdienst gibt es fast nur Beamtinnen und Beamte. In meinem Schreiben habe ich dem Herrn Ministerpräsidenten ein paar Berufsgruppen skizziert, die ihm bestimmt auch am Herzen liegen. Die Böllerschützen sind zwar nicht dabei, aber die bezahlen wir ja auch nicht. - (Heiterkeit) - Es gibt aber durchaus einige nennenswerte Berufsgruppen im Freistaat, die verbeamtet sind. Ich habe Hoffnung, ihn dazu bewegen zu können, seine Haltung positiv zu artikulieren und seinen Finanzminister zu überzeugen, das für ganz Bayern einzusetzen. Das wird wahrscheinlich die schwierigste Aufgabe sein.

Das ist nicht ganz trivial, das muss man auch einmal deutlich sagen. Schon bei uns ist es ein richtiger Brocken, den wir für unsere Beschäftigten ausgeben. Das bayernweit für die Beamtenschaft umzusetzen, kostet sicher auch ein paar Euro. Trotzdem sollte auch er sich überlegen, das für alle Beschäftigten zu tragen, wenn man es schon macht. Die Unterscheidung zwischen Tarifbeschäftigten und Beamtenschaft ist einer logischen Betrachtung ohnehin nur noch schwer zugänglich. Es ist nicht mehr zeitgemäß, die einen besser zu behandeln als die anderen.

Ich führe das so breit aus, weil ich hoffe, dass die Mitglieder des Stadtrats, die derselben Partei angehören, den Ministerpräsidenten beeinflussen und für entsprechende Unterstützung sorgen können, um auch unseren Beschäftigten im Beamtenverhältnis die Verdopplung der Münchenezulage zukommen zu lassen. Dafür möchte ich ausdrücklich werben. Mein Kollege Herr Pretzl ist jetzt leider nicht da, aber Sie können ihm das gern ausrichten. Es wäre schön, wenn auch er seine Gesprächsebene nutzen würde, um möglichst schnell für ein positives Votum zu sorgen.

Insgesamt ist das erfreulich. Ich war mir nicht ganz sicher, ob es so schnell umgesetzt werden kann. Auch dafür noch einmal meinen ganz herzlichen Dank. - (Allgemeiner Beifall)

Der Antrag des Referenten wird **einstimmig beschlossen**.

Erhöhung der städtischen Finanzreserve**„Tilgungs- und Investitionsreserve“****Erhöhung der Tilgungs- und Investitionsreserve -****Zuführung des zurückbezahlten Gesellschafterdarlehens****der Messe München GmbH****Antrag Nr. 5702 von StR Lischka, StR Kaplan, StR Mayer, StRin Dietl****und StR Rupp vom 24.07.2019 und****Antrag Nr 5642 der ÖDP vom 17.07.2019**

Aktensammlung Seite 2737

StR Prof. Dr. Hoffmann:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren! Es ist interessant: Alle Jahre, ja, sogar alle Jahrzehnte wieder erinnert mich die Vorlage an die Kämpfe, die ich seit 2008 mit einem anderen Stadtkämmerer bei einer ganz anderen Zinsstruktur geführt habe. Aber immer wieder hält die aktuelle Zinsstruktur dafür her, zu begründen, warum wir gerade jetzt nicht tilgen können: Gerade jetzt macht es überhaupt keinen Sinn, zusätzliches Geld zu tilgen. Wir stecken es lieber in die Reserve!

Ich habe den Verdacht, der tatsächliche Grund dafür, nicht zu tilgen, ist, dass man Geld, das auf dem Konto liegt, leichter wieder ausgeben kann. Das verursacht einen deutlich kleineren Aufruhr als zu sagen: Wir müssen für eine Maßnahme 200 Mio. € an Neuverschuldung aufnehmen. Das Geld ist ja schon da, es liegt auf einem Konto.

Zur Zeit kann man auch noch sagen: Es kostet ganz viele Zinsen, Negativzinsen nämlich. Dann geben wir es doch lieber aus! Wie gesagt, das war auch schon 2008, 2009 und 2014 so. Das macht es bequem. Aber es kostet die Stadt auch viel Geld. Im Fazit steht recht lapidar, in der Niedrigzinsphase umzuschulden, mache überhaupt keinen Sinn, denn wir könnten ja zu ganz niedrigen oder sogar Negativzinsen Kredite aufnehmen. Tja, meine Damen und Herren, das Geld in der Kasse kostet uns auch Negativzinsen. Das steht da leider nicht. Selbst wenn das Geld in der Kasse nur 0,4 % kostet, sind das bei den Beträgen, über die wir hier reden, 90.000 € im Monat an Negativzinsen.

Es gibt noch zahlreiche Kredite, für die wir Zinsen bezahlen. Wir haben in diesem Jahr laut dem Plan 40 Mio. € getilgt. Wenn wir auf eine Neuaufnahme verzichten und das Geld aus dieser

Rückzahlung der Messe genommen hätten, wäre das wesentlich besser angelegt gewesen. Es ist ehrlicher, transparenter und kostengünstiger, große und liquide Posten, die uns plötzlich zufallen, zur sofortigen Kredittilgung heranzuziehen, anstatt sie als sog. „Reserve“ auf der Bank liegen zu lassen. Reserve heißt nichts anderes, als einen Spielraum zu schaffen, um klammheimlich viel Geld auszugeben. Das Ganze ist am Ende intransparent. Das wollen wir nicht. Daher werden wir diese Beschlussvorlage ablehnen.

Herr Oberbürgermeister, gestatten Sie mir noch eine kleine Anmerkung zu Ihrer Anregung an den Ministerpräsidenten: Sie haben das Geschenk ein halbes Jahr vor der Kommunalwahl verteilt. Es ist also davon auszugehen, dass der Ministerpräsident ein halbes Jahr vor der nächsten Landtagswahl die Beamtenzulage erhöhen wird. Herzlichen Dank! - (Beifall der FDP)

OB Reiter:

Ich glaube, die Berufsplanung des Ministerpräsidenten stellt nicht ausschließlich darauf ab. Ich ahne, dass er deutlich früher handeln wird. - (Zurufe - StR Dr. Mattar: Vielleicht will er Bundeskanzler werden. - BMin Strobl: Das hat noch nie ein Bayer geschafft! - Heiterkeit - Zuruf) - Wir werden sehen, wer recht behält!

StR Prof. Dr. Theiss:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir halten die Vorlage für sinnvoll. Ich möchte betonen: Wir haben in den letzten Jahren Schulden verringert und werden das vermutlich auch dieses Jahr wieder tun. Die Zeiten können sich aber ändern. Die Wirtschaft beginnt, sich einzutrüben. Wir werden auf liquide Mittel zurückgreifen müssen. Ihr Verdacht ist insofern richtig: Wir wollen investieren. Sie vielleicht nicht. Wir wollen nächstes Jahr weiterhin Schulen bauen und weiter in den Verkehr investieren, auch wenn die Zeiten schlecht werden. Wir wollen ebenso in Wohnungen investieren. Wenn man Mittel hat, ist es schlau, sie so vorzuhalten, dass man sie wieder ausgeben kann. Danke. - (Beifall der CSU)

StR Dr. Roth:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Was die FDP kritisch sieht, sehen wir nicht in diesem Ausmaße kritisch. „Spielraum zum Geldausgeben“, wie Herr Kollege Dr. Hoffmann gerade gesagt hat, ist notwendig. Es geht nicht um wahlloses und sinnwidriges Geldausgeben, sondern um Ausgaben in bestimmten Bereichen, die in den nächsten Jahren dringend notwendig sind. In den Verhandlungen zum Eckdatenbeschluss haben wir schon einen Schwerpunkt unserer Politik genannt, bei dem wir uns stärker finanziell engagieren sollten: Ich

nenne als Überschrift „Klimaschutzfonds“. Wir werden das Thema beim Haushalt wieder einbringen.

Wir können der Vorlage zustimmen, auch wenn wir uns mittelfristig eine klarere Festlegung vorstellen, wofür die Reserven in nächster Zeit verwendet werden können. Die Zustimmung zu dieser Vorlage bedeutet nicht, dass wir von diesem Vorhaben absehen. Das werden wir noch in die Verhandlungen einbringen. Das wollte ich zur Klarstellung sagen. Insgesamt ist es eher eine pragmatische Entscheidung, wie man Reserven, Rückzahlungen und Tilgungen je nach Zinsniveau gestaltet. Es geht darum, genug Spielräume zu haben, aber gleichzeitig kein Geld durch Zinsdifferenzen zu verschwenden. In diesen Fragen haben wir Zutrauen zur Kämmerei. - (Beifall von Die Grünen - rosa liste)

StR Prof. Dr. Hoffmann:

Herr Oberbürgermeister, Herr Dr. Theiss! Ich fürchte, ich werde wieder einmal absichtlich falsch verstanden. Ich habe nicht gesagt, ich bin gegen Investitionen. Wir sind nur gegen bestimmte Investitionen, z. B. in bestehende, alte Wohnungen. Das halten wir nicht für sinnvoll. Wir sind aber natürlich nicht grundsätzlich gegen Investitionen. Wir sagen nur eines: Wenn ich in bestimmte Projekte neu investiere, kann ich momentan am Kapitalmarkt jederzeit Geld aufnehmen. Herr Kämmerei, widersprechen Sie mir: Als Stadt München kriege ich das Geld nachgeschmissen! Ich kann es jederzeit und auch sehr kurzfristig für eine konkrete Investition am Kapitalmarkt aufnehmen. Ich müsste aber sagen: Für diese Investition brauche ich einen Kredit. Das ist transparent. Wenn ich das Geld einfach bunkere, um genug in der Kasse zu haben, und die Investition direkt mit dem vorhandenen Geld finanziere, verschleiert das diesen klaren Zusammenhang. Bei der Beschaffung des Kapitals macht es überhaupt keinen Unterschied, ob ich es auf die Bank lege, Strafzinsen zahle und es im nächsten Jahr für eine Investition ausbe oder ob ich es jetzt zurückzahle und nächstes Jahr einen neuen Kredit aufnehme. Ich glaube, bei der jetzigen Zinsstruktur ist das sogar die günstigere Variante. - (Beifall der FDP)

StRin Wolf:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich muss Herrn Dr. Hoffmann widersprechen. Es wird nichts verschleiert. In Beschlüssen zur U9 oder Sonstigem... Gut, wer die U9 finanziert, steht in den Sternen. Aber sollten wir sie finanzieren, müssten wir dafür auf jeden Fall auf unsere Reserven und auf anderes zurückgreifen.

Ich wollte Ihren Blick eigentlich auf Seite 4 der Vorlage lenken. Dort steht, der Schuldenstand betrug zum 01.01.2019 679 Mio. €. Gegenüber der Summe, die wir in der Kasse haben, ist das gar nichts. Natürlich können wir fragen: Warum tilgen wir dann nicht? Wir sind uns aber alle einig, dass wir keine Vorfälligkeitszinsen zahlen wollen. Wenn wir vorzeitig tilgen wollten, wäre 2019 die Gelegenheit dazu gewesen, weil 230 Mio. € zur Umschuldung anstehen. Kolleginnen und Kollegen, Sie wissen aber auch, dass die Gewerbesteuer 2019 wahrscheinlich nicht so sprudeln wird, wie bisher in den Haushaltsplänen prognostiziert. In absehbarer Zeit werden wir auf unsere Rücklagen zurückgreifen müssen. Deswegen brauchen wir diesen kleinen Jojo-Effekt. Der Schuldenstand von ca. 680 Mio. € hat sich mittlerweile wahrscheinlich verringert. Während des Jahres wurde schon getilgt. Ich glaube, wegen 650 Mio. € müssen wir keinen solchen Terz machen. Wir werden deswegen der ursprünglichen Vorlage zustimmen.

Es stimmt außerdem nicht, dass das Vorgehen bei unseren Investitionsentscheidungen nicht transparent ist. Dort steht immer, wie ein Vorhaben finanziert wird und an welcher Stelle das Geld dafür entnommen wird. Außerdem sind Sie da und können jedes Mal ausführlich darlegen, warum und mit welchen Mitteln finanziert wird! Wenn die Gewerbesteuer dieses Jahr absehbar noch einmal auf ca. 3 Mrd. € steigen würde, wäre ich sofort bei Ihnen. Dann bräuchten wir diese Umschuldung nicht mehr. Das ist aber nicht der Fall. Wer diese Entwicklung schon einmal gesehen hat, weiß, wie sich das wirtschaftliche Umfeld entwickelt. Auch BMW kann auf jeden Fall sagen: Wir behalten das Geld auf der hohen Kante. Danke.

StR Lischka:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Eigentlich wollte ich unseren Antrag nicht noch einmal erläutern. Er spricht für sich selbst. Zwei oder drei Wortbeiträge haben mich aber ermuntert, kurz dazu Stellung zu nehmen. Wir haben natürlich eine volatile Entwicklung der Gewerbesteuer. Nach der Steuerschätzung Ende Oktober werden wir mit Sicherheit genauer wissen, wie sich das Jahr 2019 entwickelt. Es ist klar und unbestritten, dass das verarbeitende Gewerbe sich in Richtung einer Delle entwickelt. Wie sich das steuerlich auswirkt, werden wir in den nächsten Monaten miteinander bewerten. Aus diesem Grund ist es absolut sinnvoll, einen Teil unserer Rücklagen auf diesem Weg zu erhöhen. Unsere Intention war immer, in volatilen Zeiten nicht vollkommen optimiert jeden Euro sofort zurückzuzahlen, wenn es gerade geht, sondern wirtschaftlich vernünftig auf Sicht zu fahren. Die Investitionen werden nächstes Jahr relativ schnell abgerufen. Ich will auch der Kollegin Wolf recht geben: Herr Dr. Hoffmann, wir haben schlicht und ergreifend eine transparente Finanzierung. Dass unsere Finanzierung bei den Investitionen nicht

transparent wäre, ist die Unwahrheit. Ich bitte, unseren Antrag zu unterstützen. Danke. - (Beifall der SPD)

Der Antrag des Referenten wird gegen die Stimmen von FDP, BAYERNPARTei und ÖDP **beschlossen.**

**Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes
Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weitere
Planungen für die Entlastungsspanne U9
BA-Antrag Nr. 5792 des Bezirksausschusses
des 3. Stadtbezirkes Maxvorstadt vom 12.02.2019
Empfehlung Nr. 2395 der Bürgerversammlung
des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 22.11.2018**

Aktensammlung Seite 2785

StR Danner:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Wir haben das Thema umfassend im Planungsausschuss diskutiert und fast einstimmig einen Beschluss für das Vorhaltebauwerk der U9 am Hauptbahnhof und weiterführende Planungen gefasst. Wir haben das inklusive eines Punktes aus unserem Änderungsantrag beschlossen. Wir stehen nach wie vor dazu. Allerdings verweisen wir auf Folgendes: Die U9 ist ein wichtiger Baustein für das weitere U-Bahn-Netz in München, sie kann aber nicht allein die Zukunft der Münchner U-Bahn sein.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf die angespannte Personalsituation für den U-Bahnbau und auf einen konkurrierenden Beschluss hinweisen, den wir ebenfalls im Planungsausschuss gefasst haben. Auf Seite 18 der heutigen Vorlage schreibt die Verwaltung im mittleren Absatz:

„Die Besetzung dieser Stellen - die für den U-Bahnbau notwendig sind - ist vor dem Hintergrund des angespannten Stellenmarktes eine große Herausforderung. Bewerberinnen bzw. Bewerber mit einschlägiger Erfahrung im U-Bahnbau sind kaum zu finden, was in der Regel auch einen erhöhten Einarbeitungsaufwand mit sich bringt.“

Weiter unten steht:

„Die Einstellung und Einarbeitung weiteren Personals für die federführende Bearbeitung zusätzlicher Projekte erscheint zum jetzigen Zeitpunkt jedoch ausgeschlossen.“

Das ist mehr als eindeutig. Betroffen ist beispielsweise die von uns allen gewünschte U4 in das Neubaugebiet im Münchner Nordosten. Dort brauchen wir mit dem Wohnungsbau nicht zu beginnen, wenn wir das Areal nicht einmal mit einer U-Bahn erschließen können.

Wir haben aber im Planungsausschuss nach diesem U9-Beschluss einen gültigen Senatsbeschluss zum Planungsgebiet im Münchner Nordosten gefasst. Er lautet wie folgt:

„Die Planungen der Erschließung durch U-Bahn und Tram werden nach Vorliegen des Wettbewerbsergebnisses - das ist im Februar 2020, also in gerade einmal vier Monaten - unverzüglich und mit Nachdruck vorangetrieben. Der Stadtrat wird noch im Jahr 2020 mit der schienengebundenen ÖV-Erschließung befasst.“

Wie soll das bitte gehen, wenn die Einstellung und Einarbeitung weiteren Personals zum jetzigen Zeitpunkt ausgeschlossen ist und der angespannte Markt auch für die nähere Zukunft nichts hergibt? Das geht unseres Erachtens eigentlich nur, indem wir Ingenieurpersonal umschichten, das im Baureferat in der Abteilung Ingenieurbau für die Kfz-Tunnel arbeitet. Deswegen stellen wir unseren Änderungsantrag aus dem Planungsausschuss am 16. Oktober erneut. Der Änderungsantrag hängt als letzter gelber Zettel an der heutigen Vorlage und besagt Folgendes: Um die notwendigen und parallel laufenden Planungen von U9 und U4 in das neue Stadtquartier im Nordosten zu ermöglichen, müssen die Kfz-Tunnel-Planungen in der Schleißheimer Straße und in der Landshuter Allee eingestellt werden. Das Personal muss für den U-Bahnbau umgeschichtet werden, den wir auf alle Fälle wesentlich dringender brauchen.

Wenn Sie sich wirklich zum Ausbau des U-Bahn-Netzes in München bekennen, können Sie unseren Änderungsantragspunkten 12 neu und folgerichtig auch 14 neu eigentlich nur zustimmen.

- (Beifall von Die Grünen - rosa liste)

- BM Pretzl übernimmt den Vorsitz. -

StR Dr. Mattar:

Herr Bürgermeister, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zweifellos sind wir innerhalb des Stadtrates über alle Fraktionen hinweg für weitere U-Bahn-Projekte neben der U9. Die Krokodilstränen, die Herr Danner vergossen hat, sind absolut unglaubwürdig. Wer ist für die Vollbremsung beim U-Bahnbau verantwortlich gewesen? Das waren die Grünen! - (Beifall von CSU, FDP und BAYERNPARTEI) - Deshalb haben wir dort kein Personal mehr! Dies hier vorzutragen ist

wirklich eine besondere Form unglaublicher Politik. Das muss ich hier noch einmal deutlich machen. Genauso unglaublich ist es, das mit den notwendigen Autobahntunneln am Englischen Garten oder an der Landshuter Allee zu kombinieren. - (Beifall der FDP)

StR Sauerer:

Liebe Kolleginnen und Kollegen, lieber Kollege Dr. Mattar! Du nimmst mir schon wieder die Worte aus dem Mund. Ich finde es schwierig, Projekte gegeneinander auszuspielen. Man kann politisch immer unterschiedlicher Meinung sein. Das ist gar keine Frage. Ich glaube aber, alle diese Projekte sind wichtig. Wir haben letzten Mittwoch schon ausgiebig diskutiert, wie wichtig der U-Bahnbau in dieser Stadt ist. Du hast auch richtig angemerkt: Wir hatten sogar einmal ein eigenes Referat, das nur für U-Bahnen zuständig war. Das haben wir leider nicht mehr.

Es wäre gut, wenn die Baureferentin uns aufklären könnte, wie es eigentlich mit dem Personal aussieht. Können wir das alles bewältigen? Müssen wir etwas outsourcen? Ich will hier einer Legendenbildung vorbeugen. Es hat sich so angehört, als müssten wir „entweder oder“ sagen. Ich glaube, wir kommen in dieser Stadt nur weiter, wenn wir alle wichtigen Verkehrsprojekte angehen. Über die Finanzierung haben wir uns letzten Mittwoch schon unterhalten. Jedem ist klar: Wir können das nicht alleine stemmen und natürlich tragen auch andere politische Ebenen Verantwortung. Ich bitte die Baureferentin, zu erklären, wie es um unser Personal in diesem Bereich bestellt ist. Danke. - (Beifall der CSU)

StR Progl:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Kollege Sauerer, die CSU kann man als allererstes nicht aus der Verantwortung entlassen. Letztendlich werden wir in der Stadt keine einzige U-Bahn mehr bauen, solange wir dieses Verfahren der standardisierten Bewertung haben. Wir haben im Haus schon beschlossen, dass der Oberbürgermeister sich über den Städtetag bei Bund und Land dafür einsetzt, diese standardisierte Bewertung zu reformieren. Wir hören immer großmächtige Ankündigungen vom Bundesverkehrsminister, seines Zeichens CSU-Mitglied: Er will neue Gesetze zur ÖPNV-Finanzierung entwerfen, es den Kommunen ein bisschen einfacher machen und ihnen vielleicht auch ein bisschen mehr Geld zur Verfügung stellen, um solche Projekte umzusetzen. Das einzige, was vom Bund für ganz Deutschland kam, war 1 Mrd. € für ÖPNV-Projekte. Die Stadt München hätte davon rechnerisch Zugriff auf 18 Mio. €. Das bringt uns natürlich ganz schön nach vorne! - (Beifall der BAYERNPARTEI)

BM Pretzl:

Vielen Dank. Die beiden Referentinnen haben sich abgesprochen. Es wird nicht die Baureferentin, sondern die Stadtbaurätin antworten.

StBRin Prof. Dr. (I) Merk:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich war in den 90er Jahren in dem besagten U-Bahn-Referat tätig. Wenn Sie es nicht aufgelöst hätten, wäre ich heute vielleicht U-Bahn-Referentin - (Heiterkeit - Beifall) - und hätte nicht diesen mühsamen Umweg gehen müssen.

Im Planungsausschuss hatte ich zur Frage des Personals schon grundsätzlich ausgeführt, dass wir selbstverständlich Stellenzuwachs brauchen. Zusätzliche Stellen, die in diesem Haushalt nicht möglich sind, werden wir entsprechend dem Projektfortschritt natürlich wieder in die Haushaltsplanungen einbringen. Ich glaube, ich spreche hier für alle Referate, die an diesen Gewerken beteiligt sind.

Bei der Frage von Herrn Sauerer und dem, was Herr Danner in den Raum gestellt hat, geht es aber um die Trassenplanung der S8 im Nordosten und die Verknüpfung mit den dortigen U-Bahn-Bauwerken sowie Austritts-, Über- und Unterbauwerken. Das wird derzeit in der Hoheit von Bahn, Freistaat und Bund geplant. Als federführendes Referat sind wir an diesen Planungen beteiligt. Sie haben uns auch Mittel gegeben, damit das läuft und nicht vier Monate Stillstand herrscht. Es geht an dieser Stelle noch nicht um den U-Bahn-bezogenen Projektbau, der dann in einer späteren Phase selbstverständlich beim Baureferat angesiedelt wäre.

Trotzdem ist es natürlich richtig, dass der Markt derzeit eng ist. Das wissen alle, die sich mit dem Bauen beschäftigen. Wir sind daher gut beraten, in diesem Haushalt und für die nächste Haushaltsplanung bereits mittelfristig Stellen anzuvisieren. Wir werden sie nicht sofort erhalten, und wir müssen die Kollegen einarbeiten können, ohne dass andere Planungen liegen bleiben. Das gilt im Übrigen auch für andere Projekte. Nicht mehr und nicht weniger ist hier ausgeführt. Die Besorgnis von Herrn Danner kann ich an dieser Stelle nicht teilen. Das ist so nicht richtig. Danke.

Die Punkte 12 und 14 des bereits am 16.10.2019 eingebrachten Änderungsantrags von Die Grünen - rosa liste werden gegen die Stimmen von Die Grünen - rosa liste **abgelehnt.**

Der Antrag der Referentin und des Referenten wird gegen die Stimme von DIE LINKE.
beschlossen.

Erklärung zur Abstimmung:

StRin Wolf:

Ich verweise auf die Debatte im Ausschuss.

**Fortschreibung des Luftreinhalteplans
für die Landeshauptstadt München
Antrag Nr. 2446 von Die Grünen - rosa liste vom 12.09.2016
Antrag Nr. 2427 der Stadtratsfraktion Bürgerliche
Mitte - BAYERNPARTEI/FREIE WÄHLER vom 01.09.2016**

Aktensammlung Seite 2819

StR Dr. Roth:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Diese Vorlage wurde in der letzten Vollversammlung vertagt und kam noch einmal in den Ausschuss. Wir hatten in der Vollversammlung schon unseren Änderungsantrag eingebracht. Ich glaube, der Vertagungswunsch kam von der SPD. Er hat mich im Nachhinein etwas gewundert, da ich in der Ausschlusdiskussion weder mit unserem Änderungsantrag noch mit der Vorlage eine detaillierte Auseinandersetzung erleben konnte.

Ich habe mich noch einmal zu Wort gemeldet, weil wir nach der Ausschussdebatte noch eine Ergänzung unseres Änderungsantrages haben. Außerdem betrifft diese Frage mehrere Referate und die Stadtspitze - also den Oberbürgermeister, der jetzt leider nicht anwesend ist. Bei einer so grundsätzlichen Frage halte ich es für sinnvoll, die Gelegenheit zu nutzen und in der Vollversammlung darüber zu reden. Ja, die Werte im NO₂-Bereich haben sich verbessert. Das freut uns. Ich glaube aber, wir stehen mit unserer Einschätzung nicht alleine da: Wir sehen nicht, dass damit alles paletti ist, wir in ein bis zwei Jahren alle Grenzwerte einhalten und die Gerichte sagen: Es stimmt jetzt in München; die Luftreinhaltepläne sind endlich rechtskonform.

Dafür gibt es mehrere Indizien. Das Erste ist: In dem Entwurf zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans bzw. in der Beschlussvorlage steht, die Grenzwerte würden an der Landshuter Allee spätestens bis zum Jahr 2026 eingehalten. Das sind noch sieben Jahre! Es gibt verschiedene Gerichtsurteile zu diesem Thema. In der ersten Fassung unseres Änderungsantrags haben wir das auch zitiert. Kein Gericht, weder bundes- noch landesweit, hat jemals eine so lange Frist eingeräumt und gesagt: Schnellstmöglich heißt in sieben Jahren.

Das Zweite ist: Die Werte haben sich verbessert. Die Landshuter Allee war aber laut der Messstellen im letzten abgeschlossenen Jahr 2018 noch immer die drittdreckigste Straße in Deutschland. In anderen Städten, die darunter liegen, wird weitaus drastischer argumentiert.

Beim letzten und rechtlich vielleicht wichtigsten Punkt wundere ich mich über diese Vorlage. Das betrifft die Rechtskonformität der Einschätzung der Landeshauptstadt. Es gibt ein vier oder fünf Jahre zurückliegendes Gerichtsurteil, das evident von der Regierung von Oberbayern bzw. der Bayerischen Staatsregierung als zuständige Stelle ignoriert wird. Das ist fast schon „präzedenzlos“. Eigentlich bestreiten sie gar nicht, dass sie rechtswidrig handeln, denn sonst hätten sie nicht anstandslos die Strafzahlungen geleistet. Sie hätten vielmehr den Weg durch die weiteren Instanzen eingeschlagen. Sie geben quasi implizit zu: Das Recht ist uns egal. Legal oder illegal ist der CSU-Staatsregierung egal.

Wir dachten, das könnte im nächsten Luftreinhalteplan geheilt werden. Es wird aber nicht geheilt. Wenn für eine Verkehrswende das gesamte Maßnahmenpaket nicht schnell genug greift, könnten als Notfallplan zumindest andere Maßnahmen vorbereitet werden. Das würde bedeuten, in gewissen Gebieten ältere Diesel auszusperren. Das wird aber ignoriert. Ich verstehe nicht, wie die Landeshauptstadt München einem Luftreinhalteplan zustimmen kann, der weiterhin evident rechtswidrig ist. Wir hätten ihn formal auch nur zur Kenntnis nehmen können. Das kann ich nicht nachvollziehen. Ich hätte an dieser Stelle gerne den Herrn Oberbürgermeister als obersten Verantwortlichen der Stadtverwaltung dazu befragt. Er kann sich an anderer Stelle dazu äußern.

Wir sind der Meinung, wir brauchen eine beschleunigte Verkehrswende. Wir haben beim Thema Bus schon gehört, an welchen Stellen es uns in den letzten Jahren zu langsam ging. Das Thema Busspuren haben wir bereits vor zwei Jahren im Kontext Luftreinhalteplan eingebracht. In dieser Geschwindigkeit werden wir es nicht schaffen, die Werte schnellstmöglich einzuhalten. Dafür müssen wir uns alle Maßnahmen vorbehalten. Wir haben mehrere Maßnahmen aufgezählt. Es wundert mich, wie im Unterausschuss von den beiden GroKo-Fraktionen argumentiert wurde. Herr Röver von der SPD hat gesagt: All das, was Ihr Grünen fordert, kann der Stadtrat in nächster Zeit noch beschließen. Wenn das so schön beschließbar ist, warum beschließen wir es nicht, konkretisieren unsere Maßnahmen und nehmen das Neue hinein, das seit dem ersten Entwurf des Luftreinhalteplans bereits im Stadtrat beschlossen wurde? Warum warten wir? Warum nützen wir nicht die Gelegenheit, den Plan rechtskonform zu gestalten?

Zu unserer Position, der Luftreinhalteplan der Regierung von Oberbayern wäre rechtswidrig, kam ein Argument von Herrn Schall, das mich wirklich beeindruckt hat. Der Satz ist wunderbar. Ich merke ihn mir. Korrigieren Sie mich, ich glaube, er lautete ungefähr so: Wir gehen davon aus, dass der Luftreinhalteplan der Regierung von Oberbayern rechtskonform ist, denn sonst hätte die Regierung von Oberbayern ihn nicht so vorgelegt.

Das ist ein schöner, allerdings kein argumentativer, sondern ein autoritätshöriger Beweis. Er überzeugt mich nicht, weil wir es mit einem Wiederholungstäter zu tun haben. Die Regierung von Oberbayern und die Staatsregierung haben evidenterweise nach rechtskräftigen Gerichtsurteilen rechtswidrig gehandelt. Deren Aussage, es sei rechtskonform, soll man jetzt ohne weitere Argumentation vertrauen.

Wir haben das bereits diskutiert. Ich wage einmal eine These zum Luftreinhalteplan und dessen Fortschreibungen 2015 und früher. Wir hätten es in München, auch in der Landshuter Allee schaffen können, die Grenzwerte einzuhalten, wenn eine unheilige Allianz aus großen Teilen der Autoindustrie und der Politik, insbesondere der CSU, nicht auf allen Ebenen blockiert hätte. - (Beifall von Die Grünen - rosa liste) - und wir die Blaue Plakette, die im Münchner Stadtrat einmal Konsens war, auf Bundesebene durchgebracht hätten. Wenn wir zusätzlich die Hardwarenachrüstung, die Experten bereits seit vielen Jahren fordern, wirklich mit Verve sowie ein bisschen Druck und im Konsens mit der Autoindustrie durchgebracht hätten. Hier in der Stadt weigert sich BMW, mitzumachen.

Wir hätten es vielleicht geschafft, wenn die Bundesverkehrsminister der CSU - ich zähle sie nicht alle auf - tatkräftig mitgemacht hätten, wir eine Blaue Plakette sowie Hardwarenachrüstungen hätten und wir im Münchner Stadtrat nicht erst vor einem Jahr angefangen hätten, bei der Verkehrswende wirklich Tempo zu machen, dann. So schaffen wir es nicht. Wir müssen mehr Tempo machen, genau in diese Richtung geht unser Antrag.

Wir schlagen ergänzend ein Gutachten zu den kurz- und mittelfristigen Wirkungen der Maßnahmen vor. Wir haben sehr viele Maßnahmen, die wunderbar sind. Ich danke der Stadtverwaltung für die Vielzahl an Maßnahmen, die in Zusammenarbeit mit der Regierung vorgeschlagen wurden. Es sind sehr gute Sachen dabei, allerdings mit sehr unterschiedlicher Wirkung. Ich finde den Vorschlag, WLAN in Bussen anzubieten, klasse. Für so etwas werde ich immer eintreten. Man muss sich jedoch überlegen, ob das den NO₂-Ausstoß von heute auf morgen signifikant ändern kann.

Wir möchten Wirkungsanalysen. Welche große Maßnahme hat schnell eine große Wirkung? Das fehlt mir hierbei, daher stellen wir diesen Zusatzantrag.

Ich richte deshalb eine Frage an die Stadtverwaltung, die mit der Regierung von Oberbayern in Austausch steht. Ich habe mir die letzte Fortschreibung des Luftreinhalteplans angesehen. Dort sind u. a. die Blaue Plakette sowie eine gutachterliche Beurteilung der Wirkung verkehrssteuernder Maßnahmen enthalten. Ich habe jedoch von diesem Gutachten lediglich punktuell etwas gehört. Wo liegt das Gutachten? Wenn wir weiterhin in Luftreinhalteplänen die wichtigsten Punkte lediglich groß ankündigen, sie dann jedoch irgendwie unter den Tisch fallen lassen, werden wir auch in vier Jahren bei der nächsten Fortschreibung des Luftreinhalteplans sagen müssen: Ja, wir haben etwas beschlossen, aber irgendwie vergessen, es umzusetzen. So kann es nicht weitergehen! Danke schön. - (Beifall von Die Grünen - rosa liste)

StR Röver:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen! An dieser Stelle erst einmal ein herzliches Dankeschön für die Vertagung der Vorlage in der letzten Sitzung der Vollversammlung in den Ausschuss. Wir wollten eine ordentliche Debatte führen und ich denke, das haben wir getan. Das war gut, weil das Thema wirklich wichtig ist und wir vorankommen wollen.

Zum Beitrag des Kollegen Dr. Roth kann ich nur sagen: „*Und täglich grüßt das Murmeltier*“. Jedes Mal, wenn das Thema aufkommt... - (Zwischenruf) - Ist ok! Ich stelle es lediglich fest. Er plustert sich jedes Mal, wenn das Thema aufkommt, ein wenig auf und bringt sehr viele wahnsinnige Vorschläge. Er verliert aber kein Wort darüber, dass wir mittlerweile nur noch auf 6,1 km des Straßennetzes Überschreitungen haben. Ich sage dazu ganz klar: Mir sind diese 6,1 km immer noch zu viel. (Zwischenruf) - Ich möchte in naher Zukunft keine Überschreitungen mehr haben. So viel dazu.

Im Änderungsantrag von Die Grünen - rosa liste sind sehr viele Maßnahmen enthalten. Nachdem Sie angemerkt haben, ich hätte mich im Ausschuss zu Ihrem Antrag geäußert, möchte ich Folgendes betonen: Ich erwarte, wenn wir über Themen wie die autofreie Altstadt oder das 365-Euro-Ticket sprechen, dass wir dann auch in diesem Stadtrat und in den zuständigen Ausschüssen die Diskussionen führen und die entscheidenden Beschlüsse fassen. Sie haben mich, wenn man es klug macht, mit ziemlicher Sicherheit auf Ihrer Seite. Es reicht allerdings nicht, alle schönen Dinge die Verkehrswende betreffend, lediglich schnell einmal zusammenzuschreiben. Das hilft niemandem. - (Zwischenruf)

Es geht darum, sich in den zuständigen Ausschüssen konkret und ausführlich damit zu beschäftigen und die entsprechenden Beschlüsse zu fassen. Sie haben selbst gesagt, es sind bereits ein paar gute und richtige Schritte gemacht worden. Im Übrigen geschieht dies nicht erst seit einem Jahr. Es gibt viele Beispiele in dieser Stadt, insbesondere im Bereich des ÖPNV, in dem seit vielen Jahren wirklich massiv daran gearbeitet wird, U-Bahn, Bus und Tram auszubauen.

Ich kann mich gut an den sehr klaren und verständlichen Beitrag der Referentin im Ausschuss erinnern, in dem sie die Situation an der Landshuter Allee beschrieben hat. Wenn es für alle hilfreich ist, wird sie ihre Ausführungen sicherlich noch einmal wiederholen. Wir werden der Vorlage zustimmen. Weiterhin arbeiten wir daran und unterstützen Maßnahmen, um die verbleibende Überschreitung auf 6,1 km des Straßennetzes in den Griff zu bekommen. Das sind wir insbesondere den Münchnerinnen und Münchnern schuldig, die dort in der Nähe wohnen. Uns sind die Themen „saubere Luft“ und „Lärmschutz“ - das Thema gehört auch dazu, wenn wir über Luftreinhaltung reden - sehr, sehr wichtige Anliegen, an denen wir jetzt und in Zukunft ständig arbeiten werden. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit. - (Beifall der SPD)

StR Schall:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich wollte eigentlich ebenfalls mit dem Titel *„Und täglich grüßt das Murmeltier“* beginnen, weil wir das Thema bereits im Ausschuss diskutiert haben. Herr Dr. Roth, eigentlich hätte keiner von uns sprechen müssen, weil Sie unsere Argumente schon eingebracht haben. Ich werde sie deswegen nicht noch einmal wiederholen.

Wir stimmen dem Luftreinhalteplan zu. Wir halten ihn für richtig und möchten uns recht herzlich für die Mitarbeit der Kolleginnen und Kollegen der Referate bedanken. Wir sind auf einem guten Weg. Wir haben es in den letzten Jahren mit Hilfe der Maßnahmen, die in den Luftreinhalteplänen vorhanden sind, geschafft, die Luft zu verbessern. Kollege Röver hat es bereits gesagt, wir überschreiten in München die Grenzwerte lediglich noch auf einer Streckenlänge von 6,1 km. Das hört sich nicht viel an, aber es ist immer noch zu viel. Wir müssen sicherlich noch mehr dagegen unternehmen.

Gleichzeitig muss man sich vor Augen führen, was die Alternative wäre, würde man z. B. einen Großteil der Autos an dieser Stelle aussperren. Man hätte immensen Verkehr in den Anwohnerstraßen. Genau das wollen wir nicht. Wir haben an dieser Stelle eine Hauptverkehrsachse in München, die dazu dienen soll, den Verkehr dort abzuwickeln.

Dem Änderungsantrag von Die Grünen - rosa liste können wir daher nicht zustimmen. Ich denke, er hat sich im Vergleich zum Antrag noch um einen Punkt erweitert. Wir stimmen der Vorlage zu und bedanken uns beim Referat. Wir möchten weiterhin daran arbeiten, die Luft in München auch noch an den letzten Stellen zu verbessern. Danke. - (Beifall der CSU)

StR Progl:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich darf mich den Ausführungen des Kollegen Schall anschließen und einen Appell an die Pressebank richten. Kollege Schall hat im Umweltausschuss gesagt, er sagt nicht viel dazu, weil keine Pressevertreter anwesend sind und Kollege Roth sowie so nochmal alles in der Vollversammlung wiederholen wird. Das ist jetzt genau so eingetreten. - (Heiterkeit, Beifall) - Die neuen Erkenntnisse, die Sie präsentiert haben, waren nicht ... - (Zwischenruf) - Ja, der eine neue Punkt, den er präsentiert hat, rechtfertigt nicht, die komplette Ausschusswortmeldung nochmal 1 : 1 zu wiederholen.

Ich werde mich mit Bezug auf die Ausschussdebatte relativ kurz fassen und nur noch einmal darlegen, warum wir den Luftreinhalteplan und den Änderungsantrag von Die Grünen - rosa liste insgesamt ablehnen. Wir sind nicht gegen saubere Luft, sondern wir sehen uns lieber die Fakten an und stufen verschiedene Maßnahmen im richtigen Verhältnis ein. Viele Maßnahmen des Luftreinhalteplans, insbesondere die kurzfristigen, sind entweder Aktionismus, „Schaufenster“ oder sogar global gesehen umweltschädlich, u. a. die batteriebetriebene E-Mobilität mit allen ihren konzeptionellen Schwächen und negativen Auswirkungen auf andere Menschen auf der Welt.

Die E-Mobilität hat unter Berücksichtigung der Fakten zur Luftreinhaltung und weiteren Verbesserung der Luft nichts beigetragen. Wenn man sich die Zahlen ansieht, hatten wir vor dem Beginn der Fördermaßnahmen einen Anteil von 0,1 % an E-Fahrzeugen im Fahrzeugbestand in der Stadt München. Mittlerweile beträgt der Anteil lediglich 0,2 %. Auch wenn Sie stets eine Steigerungsquote von 100 % herausheben, bedeutet diese Steigerungsquote um 100 % leider nur einen Gesamtanteil von nur 0,2 %. Das ist in diesem Sinn nicht einmal messbar.

Messbar ist folgendes: Die Werte an den Messstellen sind in den Bereich unter 60 µg gefallen und das von Ihnen geforderte Fahrverbot ist nicht mehr als verhältnismäßig, weil in den letzten zwei Jahren der Fahrzeugbestand der EURO-6-Dieselfahrzeuge bei den Zulassungen in der Stadt München von 200 000 auf 300 000 Fahrzeuge angestiegen ist. D. h. ältere Dieselfahrzeuge wurden durch neuere mit geringerem Stickoxid-Ausstoß ersetzt.

Das haben wir übrigens bereits vor Jahren bei der Feinstaubdebatte gesagt. Jeder Aktionismus, den Sie an den Tag legen, wird nichts bringen. Einzig und allein die Erneuerung des Fahrzeugbestandes wirkt sich positiv auf die Luft aus. Was man zusätzlich noch machen kann, ist eine Verflüssigung der Verkehrsströme. Das wollen Sie ebenfalls nicht, weil Sie Tunnel, die dazu beitragen würden, ablehnen. Sie handeln sogar kontraproduktiv, indem Sie Hauptstraßen mit Busspuren sperren. In der vorherigen Vorlage war die negative Auswirkung auf die NO_x-Werte an den Messstationen genannt. Wir lehnen daher diesen Luftreinhalteplan ab und hoffen, dass sich die Werte weiter verbessern, damit Ihr diese Sau nicht weiter durch das Dorf treiben könnt. - (Beifall der BAYERNPARTEI)

Der Änderungsantrag von Die Grünen - rosa liste wird gegen die Stimmen der Antragstellerin **abgelehnt**.

Der Antrag der Referentin wird gegen die Stimmen von Die Grünen - rosa liste, BAYERNPARTEI, ÖDP, DIE LINKE. und BIA **beschlossen**.

Erklärung zur Abstimmung:

StR Ruff:

Ich verweise auf meine Erklärung im Ausschuss.

- Ende der öffentlichen Sitzung um 11:28 Uhr -

- Die Beratungen werden in nichtöffentlicher Sitzung fortgeführt. -

München, 23. Oktober 2019

R e i t e r
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München

Protokoll