



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Dr. Reinhold Babor

ANTRAG

30.01.2018

Überdeckung des McGraw-Grabens

Der Stadtrat möge beschließen:

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

Begründung:

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

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender

Dr. Reinhold Babor
Stadtrat



Ökologisch-Demokratische Partei

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

München, 8. Juni 2017

Antrag

Mehr Innenstadt-Fläche für Nahmobilität

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

Begründung

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

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

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

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

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

Sonja Haider (ÖDP) und Tobias Ruff (ÖDP)

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

MünchenSPD Stadtratsfraktion ■ Rathaus ■ 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 17.05.2018

Die Aufenthaltsqualität im Hackenviertel steigern!

Antrag:

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

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

Die Straßenbeleuchtung soll zu einem helleren Viertel beitragen.

Die Brunnstraße soll als Platz mit Brunnen neu gestaltet werden.

Anwohner, Gewerbetreibende und der Bezirksausschuss sind einzubeziehen.

Begründung:

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

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

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

gez.

Alexander Reissl
Bettina Messinger

Gerhard Mayer
Hans Dieter Kaplan

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München

Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München

Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99

E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

MünchenSPD Stadtratsfraktion · Rathaus · 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 30.01.2019

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

Antrag

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

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

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

Begründung

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

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

gez.

Jens Röver
Heide Rieke
Bettina Messinger

Renate Kürzdörfer
Gerhard Mayer
Hans Dieter Kaplan

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

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

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 22.03.2019

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

Antrag

1. Innerhalb des Altstadtrings wird flächendeckend maximal **Tempo 30** angeordnet, also auch in der Maximilianstraße, im Oberanger, in der Brienner Straße und in der Ludwigstraße.
2. In geeigneten Straßen mit vielen Geschäften und hohem Fußgängeraufkommen wie im Tal, in der Frauenstraße am Viktualienmarkt und in der Blumenstraße im Bereich der Schranken-halle werden **verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche** mit Tempo 20 eingerichtet.
3. In weiteren Straßen mit untergeordnetem Kfz-Verkehr, in denen eindeutig der Fußverkehr dominiert, z. B. Dienerstraße, Kreuzstraße, Westenrieder Straße, Kardinal-Faulhaber-Straße werden im Vorgriff auf eine spätere Umgestaltung **verkehrsberuhigte Bereiche** (mit Schrittgeschwindigkeit) ausgewiesen, in denen FußgängerInnen auf der Fahrbahn gehen dürfen.
4. Der Beschluss wird dem Stadtrat noch vor der Sommerpause 2019 vorgelegt.

Begründung:

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

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

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

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

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



Herr
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

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

Autofreie Altstadt – auf Basis von Fakten entscheiden III

Öffentlichen Personennahverkehr attraktiv gestalten

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

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

Begründung:

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

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat
stv. Fraktionsvorsitzender

Johann Sauerer
Stadtrat



Herr
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

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

Autofreie Altstadt - auf Basis von Fakten entscheiden VII

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

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

Begründung:

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

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat
stv. Fraktionsvorsitzender

Johann Sauerer
Stadtrat



Herr
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

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

Autofreie Altstadt - auf Basis von Fakten entscheiden VIII

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

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

Begründung:

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

*1 Begründung des Streckenbeispiels:

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

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

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat
stv. Fraktionsvorsitzender

Johann Sauerer
Stadtrat