



Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

München, den

17.01.2014

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

Antrag

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

Begründung:

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

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



Ökologisch-Demokratische Partei

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

München, 8. Juni 2017

Antrag

Mehr Innenstadt-Fläche für Nahmobilität

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

Begründung

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

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

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

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

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

Sonja Haider (ÖDP) und Tobias Ruff (ÖDP)

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

ÖDP - Stadtratsgruppe

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

MünchenSPD Stadtratsfraktion · Rathaus · 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 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/ Altheimer Eck/ Herzogspitalstraße sowie Hacken-/ Brunn-/ Josephspitalstraße gestärkt.

Die Straßenbeleuchtung soll zu einem helleren Viertel beitragen.

Die Brunnstraße soll als Platz mit Brunnen neu gestaltet werden.

Anwohner, Gewerbetreibende und der Bezirksausschuss sind einzubeziehen.

Begründung:

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

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

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

gez.

Alexander Reissl
Bettina Messinger

Gerhard Mayer
Hans Dieter Kaplan

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München

Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München

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

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

MünchenSPD Stadtratsfraktion · Rathaus · 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 30.01.2019

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

Antrag

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

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

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

Begründung

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

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

gez.

Jens Röver
Heide Rieke
Bettina Messinger

Renate Kürzdörfer
Gerhard Mayer
Hans Dieter Kaplan

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

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

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 22.03.2019

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

Antrag

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

Begründung:

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

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

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

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

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



Herr
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

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

Autofreie Altstadt – auf Basis von Fakten entscheiden III

Öffentlichen Personennahverkehr attraktiv gestalten

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

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

Begründung:

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

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat
stv. Fraktionsvorsitzender

Johann Sauerer
Stadtrat



Herr
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

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

Autofreie Altstadt - auf Basis von Fakten entscheiden VII

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

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

Begründung:

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

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat
stv. Fraktionsvorsitzender

Johann Sauerer
Stadtrat



Herr
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

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

Autofreie Altstadt - auf Basis von Fakten entscheiden VIII

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

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

Begründung:

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

*1 Begründung des Streckenbeispiels:

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

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

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat
stv. Fraktionsvorsitzender

Johann Sauerer
Stadtrat



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat 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

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 15.05.2018

Gehwege sind keine Parkplätze 2 – Umfassende Öffentlichkeitsarbeit zur allgemeinen Sensibilisierung und zur Begleitung der Maßnahmen

Antrag

1. Die Stadtverwaltung entwickelt ein Konzept zur Sensibilisierung der Autofahrenden um illegales Gehsteigparken zu vermeiden.
2. Die nach einer abgestimmten Prioritäten-Reihenfolge vorzunehmende Umsetzung der Freihaltung von Gehsteigen für Fußgängerinnen und Fußgänger wird lokal jeweils mit Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Hierbei wird auf (evtl. neu geschaffene) Alternativen verwiesen und werden Sanktionen frühzeitig angekündigt.
3. Die positiven Effekte für den Fußverkehr und den Öffentlichen Raum bei umgesetzten Projekten werden dokumentiert.

Begründung:

Außerhalb der Parkraummanagementgebiete wird an vielen Stellen im Stadtgebiet systematisch illegal auf dem Gehsteig geparkt. Die auf dem Gehsteig parkenden Kfz behindern insbesondere Mobilitätseingeschränkte mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen und senken den Komfort für alle, weil nebeneinander Gehen nicht mehr möglich ist. Da die Zufußgehenden häufig auf die Fahrbahn ausweichen müssen, ist das illegale Gehsteigparken auch ein Thema für die Verkehrssicherheit. Dies gilt es bewusst zu machen.

Nachdem das Fehlverhalten der Autofahrenden über Jahre toleriert wurde und sich mehr und mehr eingeschliffen hat, muss die Stadt schrittweise vorgehen, um die Gehsteige freizubekommen. Insofern ist es nicht zielführend, von einem Tag auf den anderen das Gehsteigparken zu ahnden. Dies bedarf einer umfassenden Überzeugungsarbeit, Übergangsfristen und einer frühzeitigen Ankündigung von Sanktionen.

Teil der Öffentlichkeitsarbeit ist auch die Darstellung der vorgeschriebenen und wünschenswerten Breiten und des Gewinns an Sicherheit und Lebensqualität bei bequem und geschützt nutzbaren Gehwegen.

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher Anna Hanusch Herbert Danner Sabine Nallinger

Mitglied des Stadtrates



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

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

ANTRAG

06.11.2019

Hackenviertel

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

Begründung:

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

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

Initiative:
Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Alexander Reissl
Stadtrat

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Alexander Reissl
Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Dr. Reinhold Babor

ANTRAG

10.01.2020

Anwohner Tiefgaragen

Die Stadtverwaltung erarbeitet ein Programm zum Bau weiterer Anwohner Tiefgaragen. Insbesondere Orte mit hohem Parkbedürfnis von Anwohnern und Potential an städtebaulicher Verbesserung kommen dafür in Frage.

Der Bau dieser Anwohner Tiefgaragen wird entsprechend aus Stellplatzablösemitteln bezuschusst.

Begründung:

An vielen Orten in München gibt es eine hohe Nachfrage von Anwohnern nach Parkraum. Gleichzeitig bergen manche dieser Orte hohes Potential für Stadtreparatur. Gelungene Beispiele dafür sind die Donnersbergerstraße und der Josephsplatz.

Beispielsweise ist eine Anwohner Tiefgarage unter der Herzog-Wilhelm-Straße vorstellbar, um die Straßen des Hackenviertels von Parken zu entlasten und dort die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Beispielsweise hat der Bezirksausschuss 24 eine Anwohner Tiefgarage an der Dülfer-/Blodigstraße vorgeschlagen.

Initiative:
Alexander Reissl
Stadtrat

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Dr. Reinhold Babor
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

02.09.2020

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

Der Stadtrat möge beschließen:

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

Begründung:

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

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

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

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

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

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

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 27.11.2020

Verkehrswende für München: Tram-Ausbauoffensive

Antrag

Die Stadtverwaltung wird in enger Abstimmung mit der SWM/MVG damit beauftragt, für folgende Trambahntrassen Machbarkeitsstudien anzufertigen:

- Tram Y-Nord: Diese Verbindung führt auf teilweise bereits bestehender Gleisstruktur vom Hauptbahnhof in den Münchner Norden – über die Hochschule München, das Nordbad, den Petuelring und entlang der Schleißheimer Straße. Anschließend folgt eine Verzweigung in Form eines „Y“: nach Nordwesten Richtung des künftigen Stadtentwicklungsgebiets Nord sowie in östliche Richtung nach „Am Hart“.
- Tram Ramersdorf-Neuperlach: Die Linienführung orientiert sich an der heutigen, nachfragestarken Metrobuslinie 55. Der Ausbau erfolgt zunächst bis Neuperlach Zentrum. Die Möglichkeit zur Verlängerung über Waldperlach bis nach Putzbrunn ist in den Planungen zu berücksichtigen.
- Tram Südtangente: Eine neue Trambahnlinie über die Brudermühlbrücke würde die stark nachgefragten Buslinien X30 und 54 entlasten und die südlichen Stadtbezirke auf beiden Isarseiten durch ein leistungsstarkes ÖPNV-Angebot miteinander verknüpfen. Fahrten über das Stadtzentrum zum Umstieg zwischen den U-Bahnlinien 1, 2, 3 und 6 könnten so reduziert werden. Denkbar ist die Streckenführung Waldfriedhof (Fürstenrieder Straße) – Harras – Candidplatz – Tegernseer Landstraße (Neubaustrecke) mit Weiterführung in Richtung Ostbahnhof (und einer Neubaustrecke entlang der Welfenstraße).
- Tram Wasserburger Landstraße / (-Haar): Diese Trasse ab der heutigen Haltestelle Kreillerstraße entlang der Wasserburger Landstraße, führt stadtauswärts in Richtung Haar. Sie stellt eine Aufwertung und Kapazitätserweiterung der bestehenden stark nachgefragten ÖPNV-Achse im Münchner Osten dar. Darüber hinaus wäre eine Erschließung der städtebaulichen Entwicklungsgebiete nördlich der Bahngleise sowie eine Verlängerung nach Haar denkbar.
- Tram Parkstadt-Solln: Ziel ist eine Ertüchtigung des ÖPNV-Netzes südlich der U-Bahnlinie 3, das bisher nur aus Bussen besteht. Eine schienengebundene Kapazitätserweiterung entlastet die bestehenden Buslinien und erschließt gleichzeitig die Entwicklungsgebiete entlang, sowie südlich der Drygalski-Allee.

- Erschließung des Gebiets der SEM Nordost: Die Erschließung des Gebietes der geplanten Stadtentwicklungsmaßnahme im Münchner Nordosten wird vorbereitet. Dabei wird ein Ringschluss zwischen der von Norden kommenden Tram 17 über Johanneskirchen, mit der von Süden kommenden Tram 20 durch Verlängerung über die Eggenfeldner Str./Rappelhofstr. und Rennbahnstr. geprüft.

Begründung

Wir verfolgen energisch das städtische Ziel, dass bis 2025 80 % des Verkehrs in der Stadt durch umweltfreundliche Mobilitätsformen – also zu Fuß, mit ÖPNV, Fahrrad sowie emissionsfreie Autos, auch in Form neuer Mobilitätsangebote – abgewickelt wird. Für uns ist der ÖPNV das Rückgrat umweltfreundlicher Mobilität in Stadt und Region. Dazu muss er flächendeckend, leistungsfähig und bezahlbar sein. Durch die Planung neuer Trambahnlinien erschließen wir einerseits in der Entstehung befindliche Wohngebiete und entlasten bzw. ergänzen andererseits das bestehende ÖPNV-Netz. Durch eine höhere Kapazität ist die Tram gegenüber dem Bus leistungsfähiger. Gleichzeitig sind neue Trambahnlinien deutlich zügiger realisierbar als U-Bahn-Strecken. Die Trambahn erfreut sich seit ihrer Einführung im 19. Jahrhundert großer Beliebtheit bei den Münchnerinnen und Münchnern – diese Erfolgsgeschichte wollen wir auch in Zukunft fortschreiben.

SPD/Volt-Fraktion

Initiative:

Nikolaus Gradl
Andreas Schuster
Simone Burger
Christian Müller
Roland Hefter
Felix Sproll
Dr. Julia Schmitt-Thiel

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Paul Bickelbacher
Dr. Florian Roth
Gudrun Lux
Mona Fuchs
Sofie Langmeier
Florian Schönemann
Sibylle Stöhr