

## 1 **München mobil:** 2 **Neue Perspektiven für einen leistungsfähigen und** 3 **umweltfreundlichen Verkehr in München**

4  
5 München hat eine sehr gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, die über Jahrzehnte von  
6 SPD-geführten Stadtregierungen kontinuierlich aufgebaut wurde. Deshalb hat unsere  
7 Stadt in den letzten Jahren bei Städtevergleichen der Verkehrsinfrastruktur immer  
8 wieder Spitzenplätze erreicht.

9  
10 Dieser Erfolg basiert auf dem Anliegen der SPD, allen Münchner BürgerInnen ein  
11 umfangreiches Mobilitätsangebot zu machen, denn Mobilität ist Voraussetzung für die  
12 Teilhabe am sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Leben. Mobilität ist ein soziales  
13 Thema und damit ein sozialpolitisches Instrument um Teilhabe zu sichern.  
14 Gesellschaftspolitische Teilhabe hängt in hohem Maße von den erreichbaren Zielen ab,  
15 diese dürfen nicht vom Einkommen oder der sozialen Situation abhängen.

16  
17 Diesen Ansatz wollen wir in unserem politischen Handeln mehr in den Fokus rücken.  
18 Hierfür bedarf es Informationen, welche Nutzergruppen von welchen Angeboten mehr  
19 profitieren als andere und wie sich diese Unterschiede räumlich manifestieren. Die  
20 Organisation der Verkehrsabwicklung in München ist zentral für die gute Entwicklung  
21 der Lebensqualität in unserer Stadt. Auf eine möglichst umfassende Umwelt- und  
22 Klimaverträglichkeit muss deshalb genauso geachtet werden wie auf eine soziale und  
23 sachgerechte Verteilung der Verkehrsflächen für unterschiedliche Nutzergruppen.

### 24 Ziel unserer Verkehrspolitik ist es,

- 26 • Mobilität für alle zu ermöglichen, gleichzeitig aber unnötigen Verkehr zu  
27 vermeiden. Möglichst viele Wege sollen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem  
28 öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden,
- 29 • notwendige Kapazitätssteigerungen vorrangig durch den Ausbau öffentlicher  
30 Verkehrsmittel, U- und S-Bahn, Tram und Bus, zu realisieren, dafür das System  
31 kontinuierlich zu optimieren, zu erweitern und zu verbessern und möglichst  
32 emissionsarme Transportmittel einzusetzen,
- 33 • auf diese Weise energieeffiziente und umweltverträgliche Mobilität zur  
34 Verfügung zu stellen und motorisierten Individualverkehr auf den  
35 Umweltverbund zu verlagern,
- 36 • durch Barrierefreiheit und günstige Tarife sicherzustellen, dass allen Menschen  
37 die benötigte und gewünschte Mobilität zur Verfügung steht,
- 38 • Radler/innen und Fußgänger/innen sichere und ausreichend attraktive Wege  
39 anzubieten,
- 40 • neue Mobilitätsangebote zu schaffen und bestehende Angebote besser zu  
41 verknüpfen, denn unterschiedliche Verkehrsträger werden heute immer  
42 flexibler eingesetzt,
- 43 • insbesondere für den Wirtschaftsverkehr, der nicht die Schiene nutzen kann, ein  
44 ausreichendes Straßennetz sowie sinnvolle Alternativen zur Verfügung zu  
45 stellen.

46  
47 Durch den starken Bevölkerungszuwachs der letzten Jahre in der gesamten Region  
48 München gelangt die bestehende Infrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen. Dies  
49 belegen nicht nur die stetig steigenden Fahrgastzahlen der Münchner  
50 Verkehrsgesellschaft (MVG), sondern auch die MünchnerInnen merken, dass es in ihrer  
51 U-Bahn, S-Bahn, Tram und Bus inzwischen immer enger wird.

1 Die Probleme der Überlastung der S-Bahn sind hingegen seit langem bekannt. Die  
2 Münchner SPD wird den zuständigen Freistaat auch weiterhin zum aktiven Handeln  
3 auffordern. Auch das Hauptstraßennetz ist insbesondere an seinen Ein- und  
4 Ausfallstraßen zu den Hauptverkehrszeiten einem enormen Druck ausgesetzt.

5  
6 Zwar konnte in den vergangenen Jahren auch durch ein hervorragendes Angebot im  
7 Umweltverbund positiv erreicht werden, dass die bereits niedrige Nutzungsfrequenz  
8 des Autos in München nochmals reduziert wurde - im Modal Split verringerte sich der  
9 mit dem Auto zurückgelegte Anteil der Verkehrswege von 41% auf 37% zugunsten des  
10 Radverkehrs (bundesweiter Durchschnitt des MIV am Modal Split: 58%). Damit haben  
11 wir eines unserer verkehrspolitischen Ziele, die Entlastung der Stadt vom  
12 Individualverkehr, nachweislich erreicht. Allerdings dürften sich weitere  
13 Verlagerungspotentiale nur ergeben, wenn die Kapazitätsprobleme im ÖPNV gelöst  
14 werden können. Nur so kann erreicht werden, dass der bundesweit sehr hohe ÖV-  
15 Anteil in München von 21% erhalten bleibt oder weiter steigen wird.

16  
17 Vor diesem Hintergrund erscheinen die Bevölkerungsprognosen für den Raum  
18 München von besonderer Bedeutung: Bis 2030 ist in der Region München mit weit  
19 mehr als 300.000 weiteren EinwohnerInnen zu rechnen. Ohne einen weiteren Ausbau  
20 der Verkehrsinfrastruktur vor allem im Umweltverbund ist der damit wachsende  
21 Bedarf an Mobilität nicht zu gewährleisten. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung  
22 müssen immer gemeinsam gedacht werden. Dies kommt bei der Entwicklung von  
23 Wohn- und Gewerbeflächen, aber auch bei der Planung beispielsweise von Schulen  
24 zum Tragen. In den Stadtvierteln bedeutet dies eine Stärkung von gemischten  
25 Strukturen. Unser Ziel ist es, den zusätzlichen Bedarf an Mobilität überwiegend über  
26 den Umweltverbund abzuwickeln. Allerdings wird auch zukünftig ein leistungsfähiges  
27 Straßennetz nicht zuletzt für den Wirtschaftsverkehr notwendig bleiben. Bei der  
28 aktuellen Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt  
29 München werden diese Aspekte von zentraler Bedeutung sein.

30  
31 Die dargestellten Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur stellen eine große  
32 Herausforderung nicht nur für München, sondern für die gesamte Region dar. Deshalb  
33 ist, ähnlich wie bei den Fragen der Siedlungsentwicklung und dem Wohnungsbau, ein  
34 gemeinsames partnerschaftliches Vorgehen von Stadt, Region und Land unabdingbar.  
35 Der Bund muss hinsichtlich der Finanzierung der anstehenden Aufgaben in die Pflicht  
36 genommen werden.

37  
38 Die EU muss durch ihre Verordnungen und Richtlinien den Kommunen bei der  
39 Gestaltung des ÖPNV die freie Entscheidung und Ausgestaltung überlassen. Der  
40 Ausschreibungswahn führt nur zu größeren Problemen als zu Verbesserungen. Die  
41 Münchner SPD setzt sich dafür ein, die Gesetzgebung hier zu verbessern.

## 42 43 **Kooperation zwischen Stadt und Umland**

44  
45 München ist auch im Hinblick auf Verkehrsfunktionen Zentrum der Region. Deshalb ist  
46 eine Verkehrsplanung gemeinsam mit den Kommunen und Landkreisen in der Region  
47 unabdingbar, sowohl für den ÖPNV als auch für den Straßenverkehr.

48  
49 Die auf die Münchner Innenstadt zentrierten Verkehrsbeziehungen im öffentlichen  
50 Nahverkehr wollen wir durch tangentielle Verbindungen ergänzen. Nur so kann ein  
51 effizientes und damit attraktives Netz ohne Umwege entstehen, das die NutzerInnen  
52 von den Vorteilen des umweltfreundlichen ÖPNV überzeugt und zum Verzicht auf den

1 PKW bewegt. Außerdem werden so die überlasteten innerstädtischen Bereiche der  
2 Linien entlastet. Die MVG arbeitet bereits gemeinsam mit den Partnern im Münchner  
3 Umland an verschiedenen derartigen Strecken für schnelle Tangentialverbindungen  
4 per Bus, die auch S- und U-Bahn-Haltepunkte miteinander verbinden. Diese  
5 Anstrengungen müssen verstärkt fortgesetzt werden.

6  
7 Zentrale Bedeutung für den Stadt-Umland-Verkehr, insbesondere für die PendlerInnen  
8 in beide Richtungen, hat die S-Bahn München.

9

#### 10 **Bahnknoten München, S-Bahn München**

11 Das S-Bahnnetz im Großraum München ist überlastet, störanfällig und entspricht nicht  
12 mehr den Mobilitätsbedürfnissen der wachsenden Bevölkerung in der Region. Die  
13 Bevölkerung und die Wirtschaft in der Europäischen Metropolregion München (EMM)  
14 benötigen ein solides und verlässliches öffentliches Verkehrsnetz. Jede Störung auf der  
15 bestehenden Stammstrecke wirkt sich auf das gesamte Netz aus, da alle Linien den  
16 Tunnel in Münchens Innenstadt passieren müssen. Verspätungen und Zugausfälle sind  
17 an der Tagesordnung. Nur die Entlastung durch die 2. Stammstrecke kann die  
18 erforderliche Stabilität im Betrieb herbeiführen. Außerdem sind Verbesserungen und  
19 Ergänzungen der Außenäste sowie Taktverdichtungen dringend erforderlich. Nur so  
20 kann der S-Bahnverkehr für die Fahrgäste ausreichend attraktiv werden.

21 Die Münchner SPD fordert nachdrücklich den **Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke**.  
22 Die zweite Stammstrecke ermöglicht deutlich mehr Fahrten der S-Bahn und vermindert  
23 die Störanfälligkeit des Systems. Um eine bessere Verknüpfung mit dem regionalen  
24 Schienenverkehr zu erhalten, soll auch die Benutzung durch Regionalzüge ermöglicht  
25 werden. Die Münchner SPD drängt auf einen baldigen Baubeginn und fordert den  
26 Freistaat Bayern, den Bund und die DB AG auf, die Finanzierung umgehend zu klären.  
27 Die Landeshauptstadt hat sich bereits bereit erklärt, freiwillig einen Beitrag durch  
28 Umwandlung des Flughafendarlehens zu leisten.

29

30 Darüber hinaus fordert die Münchner SPD den Freistaat Bayern auf, das **gesamte S-**  
31 **Bahnnetz zu ertüchtigen**. Ziel sollte mittelfristig tagsüber ein 10-Minuten-Takt auf  
32 allen S-Bahn-Linien sein sowie ein Expresszugkonzept. Diese Taktfolgen sind für den  
33 Fahrgast attraktiv und fördern den notwendigen Umstieg vom PKW auf die Schiene.

34

35 Die Münchner SPD kritisiert die langsame Umsetzung des 13-Punkte-Programms  
36 „Qualität im Münchner S-Bahn-System“ aus dem Jahr 2012. Die bayerische  
37 Staatsregierung hat hier einige der drängendsten Probleme der S-Bahn benannt, die  
38 Umsetzung lässt jedoch auf sich warten. Dazu gehört auch der barrierefreie Umbau  
39 aller S- Bahnhöfe, der immer noch nicht erfolgt ist. Die Münchner SPD fordert den  
40 Freistaat auf, die Maßnahmen unverzüglich zu realisieren, um die Stabilität des S-  
41 Bahn-Netzes zu verbessern und den Verkehrsbedürfnissen der Region am Knoten  
42 München Rechnung zu tragen. Dazu gehört insbesondere auch

- 43 • **der viergleisige Ausbau der S8 Ost** im Tunnel zwischen Johanneskirchen und  
44 Engelschalking zur Entflechtung des Güter- und S-Bahn-Verkehrs und zur  
45 Herstellung einer dichteren Taktfolge der S8. Außerdem schafft diese  
46 Maßnahme die Voraussetzungen für eine Expressanbindung zwischen der  
47 Münchner Innenstadt und dem Flughafen.  
48 Dieses Projekt hat zudem große Bedeutung für die Siedlungsentwicklungs-  
49 maßnahme Nord-Ost, eines der wichtigsten Stadtentwicklungsprojekte der  
50 Landeshauptstadt. Deshalb hat der Stadtrat beschlossen, die Mehrkosten für die  
51 Untertunnelung aus städtebaulichen und verkehrspolitischen Gründen zu  
52 übernehmen.

- 1 • **Abzweig Westkreuz:** Am Westkreuz verzweigen sich die S6 nach Tutzing und die  
2 S8 nach Herrsching auf gleichem Niveau, dadurch behindern sich die Züge der  
3 S6 und der S8. Die Bahn wird aufgefordert zu prüfen, durch welche Maßnahmen  
4 die Situation entzerrt und die Betriebsstabilität erhöht werden kann.
- 5 • **Linienzugbeeinflussung bis Pasing:** Auf der Stammstrecke wird ein  
6 leistungsfähiges Steuerungssystem, die sogenannte Linienzugbeeinflussung,  
7 eingesetzt. Durch Verlängern der Linienzugbeeinflussung über Pasing und die  
8 Stadtgrenze hinaus wird die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der S-Bahn  
9 erhöht.
- 10 • **Sendlinger Spange:** Die Sendlinger Spange erlaubt im Störfall das Ableiten  
11 von S-Bahnen auf den Südring und die Anbindung der Stationen Laim,  
12 Heimeranplatz und Harras. Somit können aus dem Münchner Westen die U-  
13 Bahn-Linien 4 und 5 sowie 3 und 6 erreicht werden.

14  
15 Nach Auffassung der Münchner SPD sind außerdem folgende Maßnahmen zielführend  
16 und sollten rasch in die Planung gehen:

- 17 • **Regionalzughalt Poccistraße:** Ein Halt an der Poccistraße ermöglicht das  
18 Umsteigen zur U3 und zur U6, entlastet damit die Knoten Hauptbahnhof,  
19 Marienplatz und Ostbahnhof, erschließt das dichtbesiedelte südliche  
20 Stadtgebiet und verbessert die für den Tourismus wichtige öffentliche  
21 Verbindung für den Tierpark Hellabrunn.
- 22 • **Ausbau S4 Richtung Geltendorf:** Neben dem zügigen Ausbau auf drei Gleise  
23 muss umgehend die Planung für den viergleisigen Ausbau in Angriff genommen  
24 werden. Nur so kann künftig eine gegenseitige Behinderung des Fern-, Regional-  
25 und S-Bahnverkehrs zwischen Geltendorf und München verhindert werden.
- 26 • **neuer S-Bahn-Haltepunkt an der Messe:** Nach Fertigstellung des Erdinger  
27 Ringschlusses soll diese beim Bau der neuen Messehallen in Riem bereits  
28 vorbereitete Haltestelle auf der Linie S2 verwirklicht werden.
- 29 • **Neue Haltepunkt Menterschwaige:** Im Bereich Menterschwaige soll durch eine  
30 Machbarkeitsstudie die Situierung eines neuen Regionalzug- oder S-Bahn-  
31 Haltes Menterschwaige geprüft werden.
- 32 • **Neuer Haltepunkt Berduxstraße / Paul-Gerhardt-Allee:** Das neue Wohngebiet  
33 an der Paul-Gerhardt-Allee mit etwa 2.000 Wohnungen soll über einen neuen  
34 Haltepunkt für die S2 direkt an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden.
- 35
- 36 • **Tangenten:** Die Münchner SPD fordert darüber hinaus, auch  
37 schienengebundene Tangenten zu untersuchen und Konzepte für  
38 Stadtumlandbahnen erneut zu überprüfen. Der bestehende **DB-Nordring** soll  
39 genutzt werden, um im S-Bahn- und Regionalzugnetz eine West-Ost-  
40 Verbindung zu schaffen, die das Umland besser an Gewerbegebiete im  
41 Münchner Norden und das U-Bahn-Netz anschließt. Außerdem sollen weitere  
42 Tangenten zur Verbindung zwischen S-Bahn-Ästen untersucht werden, zum  
43 Beispiel auch für diesen speziellen Zweck der **DB-Südring** zwischen Giesing und  
44 Sendling.

45  
46 Die Münchner SPD begrüßt die Planungen für den Bau des neuen **Hauptbahnhofs**, die  
47 im April vom Stadtrat gebilligt wurden. Neben den von der Bahn zu erstellenden  
48 Fahrradabstellplätzen wird die Stadt zusätzliche Abstellanlagen für Räder und das MVG  
49 Leihradsystem integrieren. Hier setzen wir uns für ein Fahrradparkhaus nach dem  
50 Vorbild anderer Städte ein. Es bietet sich an, dieses mit einem Sozialprojekt zu koppeln.  
51 Weiter müssen am Hauptbahnhof auch Stellplätze für das MVG Rad vorgesehen  
52 werden.

1 Die Münchner SPD setzt sich für eine autofreie und möglichst barrierefreie  
2 Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ein, so dass zwischen Bayer- und Arnulfstraße  
3 neben Fußgängern nur noch ÖPNV und Radverkehr zulässig sind. Taxistellplätze sind  
4 am Süd- und Nordzugang vorzusehen. Ob eine Zufahrt am Bahnhofsvorplatz  
5 erforderlich ist, soll geprüft werden.

6

### 7 **Regionalverkehr**

8 Auch der Regionalverkehr spielt in München eine Rolle und muss beim Ausbau  
9 mitbetrachtet werden, da er als Zubringer nach und teilweise als Expressverbindung in  
10 München (z.B. Pasing - Hauptbahnhof) fungiert. Auch hier gibt es große  
11 Optimierungspotenziale.

12 Eisenbahngüterverkehr, der im Großraum München weder Ziel noch Quelle hat, soll  
13 nicht durch München geleitet werden.

14

### 15 **Naherholungsverkehr Richtung Alpen**

16 Die Münchner SPD setzt sich dafür ein, dass es ein besseres öffentliches Angebot für  
17 die Naherholungsbedürfnisse der MünchnerInnen gibt. Hiervon profitieren nicht nur  
18 die MünchnerInnen, sondern auch die BewohnerInnen der Region. Öffentliche  
19 Verkehrsangebote für Erholungssuchende und TagesausflüglerInnen sind nicht nur  
20 umwelt- und klimafreundlich, sondern auch sozial, und können barrierefrei gestaltet  
21 werden.

22 Wir fordern deshalb die bayerische Staatsregierung auf, den öffentlichen Verkehr für  
23 die Naherholung in der Region München auszubauen und die Angebote deutlich zu  
24 verbessern. Das betrifft sowohl Bahn als auch Bus.

25

26 Wir fordern, dass insbesondere folgende Projekte zügig angegangen werden:

- 27 • Die Planung und Schaffung von höheren Beförderungskapazitäten bei der  
28 Bayerischen Oberlandbahn in Richtung Bayrischzell, Tegernsee, Bad Tölz und  
29 Lenggries, vor allem am Wochenende. Mittel- bis langfristig müssen die  
30 Strecken, die von der Bayerischen Oberlandbahn befahren werden, aus  
31 Klimaschutzgründen auch elektrifiziert werden.
- 32 • Die weitere Beschleunigung der Werdenfelsbahn nach Garmisch-Partenkirchen  
33 und Mittenwald und die Verbesserung der Anschlusszeiten nach  
34 Oberammergau. Auch die Kapazität der Werdenfelsbahn muss im Einklang mit  
35 der Nachfrage weiter entwickelt werden.
- 36 • In den Alpenlandkreisen und den Landkreisen um den Starnberger See und  
37 Ammersee muss das Busangebots des Regionalverkehrs Oberbayern  
38 landkreisübergreifend ausgebaut werden, um die Weiterfahrt von den Bahn-  
39 Endpunkten zu Naherholungs- und Tages-Tourismuszielen zu ermöglichen.
- 40 • Qualifizierung der S-Bahnhöfe und der Umfelder durch eine Verbesserung der  
41 Verknüpfungsfunktion der Verkehrsträger (insbes. Rad, Tram und Bus),  
42 Nutzungsverdichtung und eine funktionale und gestalterische Aufwertung.

43

44 Die Münchner SPD fordert die Staatsregierung weiterhin auf, dafür zu sorgen, dass in  
45 S-Bahnen und Regionalverkehrszügen die Fahrradmitnahme-Möglichkeit deutlich  
46 verbessert wird. Vor allem in der S-Bahn sind die Möglichkeiten, Fahrräder  
47 mitzunehmen, zu gering und müssen dringend ausgebaut werden. Auch beim  
48 regionalen Busverkehr muss geprüft werden, wie eine Fahrradmitnahme möglich  
49 gemacht werden kann. Bei Fernbussen ist diese heute bereits möglich.

50

51

52

## 1 **Park and Ride und Mobilitätsstationen**

2 Die Einwohnerzahl in Stadt und Region wächst weiter. Selbst wenn man annimmt,  
3 dass die Anzahl der Pkw in weit geringerem Maße zunehmen wird, ist es erforderlich,  
4 möglichst viel Individualverkehr bereits am Rand des dicht besiedelten städtischen  
5 Bereiches, am besten möglichst nah am Ausgangsort, auf den ÖPNV zu bringen.  
6 Insbesondere muss es gelingen, den weiträumigen Pendlerverkehr noch deutlich  
7 stärker auf der Schiene abzuwickeln.

8  
9 Dazu bedarf es ausreichender Abstellflächen. München beteiligt sich auch im Umland  
10 bereits finanziell am Bau von P&R-Plätzen. Die Münchner SPD fordert die Stadt  
11 München auf, dieses Programm fortzusetzen und sich in Zusammenarbeit mit dem  
12 Umlandgemeinden weiter aktiv am systematischen Ausbau des P&R-Netzes zu  
13 beteiligen.

14  
15 Speziell für PendlerInnen soll ein Ticketangebot entwickelt werden, das ein ÖPNV-  
16 Zeitticket mit einer vergünstigten Nutzung des P&R-Platzes kombiniert.

17  
18 An sinnvollen Standorten sollen P&R-Plätze zu Mobilitätsstationen ausgebaut werden,  
19 an denen in Kombination mit dem ÖPNV auch die Nutzung von Rad, Pedelecs und  
20 CarSharing angeboten wird.

21  
22 Bisher ist das Parken auf P&R-Plätzen nur für einen Zeitraum von 24 Stunden gestattet.  
23 Es sollte geprüft werden, ob auch ein mehrtägiges Parken ermöglicht werden kann,  
24 beispielsweise für TouristInnen mit Mehrtageszeitkarte. Auch eine solche Maßnahme  
25 kann dazu dienen, unnötigen Individualverkehr aus der Stadt fernzuhalten.

## 26 27 **Einbindung der Bezirksausschüsse**

28 Wir fordern, dass in die Planungsverfahren von überörtlichen Verkehrsverbindungen  
29 die jeweils betroffenen Bezirksausschüsse mit eingebunden werden.

30

## 31 **ÖPNV für München**

32

33 Die Münchner SPD steht für einen leistungsfähigen, umweltfreundlichen und  
34 bezahlbaren ÖPNV in München, der sich stetig wachsender Beliebtheit erfreut. Die  
35 MVG zählte 2014 555 Millionen Fahrgäste, 25 % mehr als noch vor zehn Jahren.  
36 Das bestehende Netz ist durch das enorme Wachstum der Stadt jedoch an seine  
37 Leistungsgrenzen gekommen. Es ist deshalb an der Zeit, das System zu erweitern,  
38 weiterzuentwickeln und Querverbindungen im Verkehrsnetz zu ergänzen. Bei der  
39 Entscheidung über den Bau des richtigen Verkehrsmittels muss natürlich auch auf die  
40 Wirtschaftlichkeit, nämlich die richtige Größe für das Fahrgastaufkommen, geachtet  
41 werden: Der Bau von U-Bahn-Strecken kostet im Schnitt zehnmal und der Betrieb  
42 dreimal mehr als Bau und Betrieb einer Tramstrecke.

43

## 44 **U-Bahn für München**

45 Im Stadtgebiet München trägt die U-Bahn die Hauptlast des ÖPNV. Sie dient dazu  
46 schnell, komfortabel und zuverlässig größere Distanzen im Stadtgebiet zurückzulegen.  
47 Die Münchner U-Bahn muss auch in Zukunft leistungsfähig und attraktiv bleiben,  
48 daher fordert die Münchner SPD folgende Maßnahmen:

### 49 • **U5 nach Pasing**

50 Zur besseren Erschließung des Münchner Westens und zum Lückenschluss im  
51 Netz hat sich die SPD mit dem Kooperationspartner im Rathaus auf die

1 Verlängerung der U5 vom Laimer Platz zum Pasinger Bahnhof verständigt. Wir  
2 fordern die schnelle Realisierung dieser U-Bahnverlängerung.

3 • **Innenstadtlinie U9**

4 Die Münchner SPD fordert die unverzügliche Planung und Realisierung einer  
5 neuen Innenstadtlinie (U9) zwischen Implerstraße, Hauptbahnhof,  
6 Museumsquartier und Münchner Freiheit. Diese Linie soll die bestehenden  
7 Linien U3 und U6 entlasten und zu einem stabileren Betrieb beitragen. Dieser  
8 „Bypass“ führt zu einer massiven Kapazitätssteigerung im gesamten U-  
9 Bahnsystem und kann die zentralen Probleme der U-Bahn lösen.

10 • **U4 nach Engelschalking**

11 Wir fordern Planung und Bau einer Verlängerung der U4 vom Arbellapark nach  
12 Engelschalking, auch um dort an die S-Bahn anzuschließen.

13

14 Weitere Ausbauten im Münchner U-Bahn-System sind von der zukünftigen  
15 Siedlungsentwicklung abhängig. Wie beispielsweise die weitere Erschließung der  
16 neuen Quartiere im Münchner Nordosten aussehen wird, kann erst entschieden  
17 werden, wenn ein Siedlungskonzept vorliegt. Denkbar wäre eine weitere Verlängerung  
18 der U4.

19

20 Um Planung und Bau dieser neuen U-Bahnlinien zu beschleunigen, sind effiziente  
21 Strukturen für Planung und Bau anzustreben. Der U-Bahnausbau hat für die Münchner  
22 SPD hohe Priorität, aber die Finanzierung muss wie in der Vergangenheit auch von  
23 Bund und Land mitgetragen werden. ÖPP-Projekte lehnen wir jedoch weiterhin ab, da  
24 die Folgekosten unabsehbar sind.

25

26 **Sanierungskonzept für die bestehende Infrastruktur**

27 Die MVG wird aufgefordert ein detailliertes Konzept zur Sanierung und Instandhaltung  
28 der bestehenden Infrastruktur (Tunnel, Bahnhöfe, Gleise, Haltestellen für Bus und  
29 Tram sowie Werkstätten und Betriebshöfe) für die nächsten zwanzig Jahre dem  
30 Stadtrat vorzulegen.

31

32 **Trambahn für München**

33 Die Trambahn in München ist ein voller Erfolg. Die neueröffneten sowie die  
34 wiedereröffneten Linien werden von den Fahrgästen sehr gut genutzt. Genau dort, wo  
35 eine U-Bahn sich nicht rechnet, aber eine Buslinie den Mobilitätsbedarf der  
36 Bevölkerung nicht deckt, setzen wir auf die Tram, die auch deutlich schneller und  
37 günstiger gebaut werden kann als U-Bahnlinien.

38

39 Vor allem tangentielle Verbindungen zwischen den Stadtteilen fehlen in München und  
40 genau für diese ist die Tram prädestiniert. Die Überlastung der zentralen  
41 Umsteigeknoten in der Innenstadt resultiert aus den sternförmig auf das Zentrum  
42 zulaufenden S-Bahn- und U-Bahn-Linien. Dies hat zur Folge, dass viele Fahrgäste  
43 gezwungen werden in die Innenstadt zu fahren, und dort umzusteigen, da sie sonst ihr  
44 Ziel nicht oder nur langsamer erreichen können.

45

46 Ziel der Verkehrsentwicklung der nächsten Jahre muss es sein, den Fahrgästen durch  
47 Tangenten Umwegfahrten durch die Innenstadt zu ersparen und somit den ÖPNV  
48 attraktiver zu machen. Langfristig halten wir es für sinnvoll, die Tramtangenten zu  
49 einer Ringtrambahn zusammenzuschließen.

50

51

52

53

1 Die Münchner SPD drängt auf die schnelle Umsetzung folgender Projekte:

2 • **Tram-Westtangente:**

3 Die geplante Tram-Westtangente verbindet fünf Stadtbezirke (Neuhausen-  
4 Nymphenburg, Laim, Hadern, Sendling-Westpark und Obersendling) und schafft  
5 den Anschluss an die S-Bahn-Stammstrecke und die U-Bahnlinien U3, U5 und  
6 U6. Sie trägt zudem als Querverbindung zur Entlastung der Innenstadt bei. Die  
7 Münchner SPD fordert den unverzüglichen Bau der Tram-Westtangente.

8 • **Tram-Nordtangente:**

9 Die Tram-Nordtangente schafft eine attraktive Verbindung von Bogenhausen  
10 über Schwabing Richtung Neuhausen. Auch durch diese Maßnahme werden die  
11 Umsteigeknoten im überlasteten Innenstadtnetz entlastet. Mit nur wenigen  
12 Kilometern Neubaustrecke könnte hier eine Lücke im Münchner Tramnetz  
13 geschlossen werden. Die Tram kann heute problemlos ohne Oberleitung durch  
14 den Englischen Garten geführt werden. Die Münchner SPD fordert, einen  
15 Planfeststellungsantrag für den Bau zu stellen.

16 • **Neubau Tram 24 mit Verlängerung der Tram 23 nach Norden**

17 Die Münchner SPD begrüßt den Beschluss des Stadtrats im Verkehrskonzept für  
18 den Münchner Norden, die Tram 23 über die Funkkaserne hinaus nach Norden  
19 zur Heidemannstraße zu verlängern und dort an eine neue Tramlinie 24  
20 anzuschließen, die als Ost-West-Verbindung zwischen der U3 Am Hart und der  
21 U6 Kieferngarten eine neue wichtige Tangente für den Berufsverkehr bildet und  
22 außerdem das neue Wohngebiet Bayernkaserne erschließen wird.

23 • **Verlängerung Tram Freiham:**

24 Die Tram 19 ist mit der kürzlich eröffneten Verlängerung zum Pasinger Bahnhof  
25 noch attraktiver geworden. Geplant ist, mit dieser Linie auch das große  
26 Neubaugebiet Freiham zu erschließen. Zwar wird derzeit geprüft, ob diese  
27 Erschließung wirtschaftlicher und komfortabler mit einer U-Bahn zu erreichen  
28 ist. Die Münchner SPD erwartet, dass mit den Vorzügen dichter  
29 Haltestellenabstände und bereits bestehender S-Bahn-Anschlüssen mit zwei  
30 Linien im Norden und im Süden eine Tram in der Nutzerfreundlichkeit und  
31 Wirtschaftlichkeit deutlich überlegen sein wird. Darüber hinaus dürfte sie auch  
32 im Hinblick auf die zu erwartende Fahrgastanzahl das richtige Verkehrsmittel  
33 sein.

34 • **Tram Steinhausen:**

35 Die im Bau befindliche Strecke wird eine bessere Anbindung der Einsteinstraße  
36 an die S-Bahn bieten. Ebenso stellt sie den ersten Schritt zu einer künftigen  
37 Tramerschließung der Neubaugebiete östlich der S8 dar.

38 • **Bessere Anbindung der Tram 20/21/22**

39 Geprüft werden soll, ob eine der in der Dachauer Straße verlaufenden Linien 20,  
40 21 und 22 eine Anbindung an den U-Bahnknoten Sendlinger Tor erhalten kann.

41  
42 **Busverkehr für München**

43 Dem Bus kommt eine wichtige Rolle bei der Ergänzung des Schienennetzes zu. Das  
44 Busnetz dient sowohl zur Feinerschließung und Anbindung an das Tram- und  
45 Schnellbahnnetz als auch zur Herstellung stadtteilverbindender Linien.

46  
47 Wir wollen die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Busnetzes durch die  
48 Weiterführung des Busbeschleunigungsprogramms sowie die Einrichtung eigener  
49 Busspuren zu verbessern. Aus diesem Grund lehnt die Münchner SPD eine  
50 Mitbenutzung von Busspuren für Elektroautos ab.

51

1 Die Einführung weiterer Expresstangenten (wie X30) sieht die Münchner SPD als  
2 wichtigen Beitrag für ein wachsendes Busnetz.

3  
4 Die MVG ist aufgefordert, hier ein entsprechendes Konzept vorzulegen.

5  
6 Mit der Einführung von zusätzlichen Buslinien lassen sich schnell  
7 Kapazitätsausweitungen herstellen. Bis spätestens zur Fahrplanumstellung 2019 soll  
8 ein Netzerweiterungskonzept „Bus 2019“ umgesetzt werden. Das Konzept bündelt und  
9 priorisiert die zahlreichen Kapazitäts- und Taktausweitungen. Wichtig ist für die  
10 Münchner SPD ein umweltfreundlicher Betrieb der MVG-Busflotte. Die Fahrzeugflotte,  
11 die bereits jetzt schon modernsten Anforderungen entspricht, wird deshalb sukzessive  
12 auf Elektrofahrzeuge umgestellt.

13  
14 Das Busnetz spielt bei der ÖPNV-Feinerschließung eine wichtige Rolle. Es bleibt jedoch  
15 unmöglich, jedes einzelne noch so kleine Quartier anzufahren. Ein weiter Fußmarsch  
16 zur nächsten Haltestelle stellt andererseits gerade für mobilitätseingeschränkte  
17 Menschen eine große Herausforderung dar. Um auch deren Wünschen nach Mobilität  
18 gerecht zu werden, fordert die Münchner SPD ein MVG-Konzept für Sammelruftaxen  
19 für Stadtrandlagen mit größeren Entfernungen zu den ÖPNV-Haltestellen.

#### 20 21 **Beschaffungen von neuen Fahrzeugen**

22 Neben einer modernen Infrastruktur muss auch der Fuhrpark den Erfordernissen einer  
23 wachsenden Stadt gerecht werden. Die Münchner SPD fordert massiv in die  
24 Fahrzeugbeschaffung zu investieren, um Neufahrzeuge rechtzeitig, vor dem  
25 verschleißbedingten Ausfall alter Triebzüge, einsetzen zu können. Wir fordern die  
26 Regierung von Oberbayern auf, für zügige Zulassungsverfahren zu sorgen.

#### 27 28 **Optimierung und Taktverdichtung**

29 Aber nicht nur große Infrastrukturprojekte machen den ÖPNV attraktiver. Mit  
30 zahlreichen Maßnahmen in den letzten Jahren wie Ampelbevorrechtigungen für die  
31 Tram und Busbeschleunigungen konnte der ÖPNV attraktiver gemacht werden. Die  
32 Fahrzeiten wurden kürzer, die Verlässlichkeit höher, und damit nahm auch die  
33 Akzeptanz bei den Fahrgästen zu. Die Münchner SPD möchte diesen Weg der kleinen  
34 Maßnahmen weitergehen.

35  
36 Das Bevölkerungswachstum in München fordert dichtere Takte, um weiterhin einen  
37 attraktiven ÖPNV anbieten zu können. Es sollte Ziel sein auf allen U-Bahn-Linien  
38 mindestens einen Fünf-Minuten-Takt tagsüber anzubieten. Nur ein dichter Takt führt  
39 zu so großer Akzeptanz, dass Fahrgäste auf ihr Auto verzichten. Bei der Tram sind  
40 weitere Taktverdichtungen und Optimierungen der Lichtzeichenanlagen sowie der  
41 Optimierung der Umsteigepunkte (z.B. Tram-Wendegleis Sendlinger Tor) anzustreben.  
42 Auch das Busnetz ist durch weitere Taktverdichtungen zu verbessern. Dabei haben  
43 Linien mit dem höchsten verkehrlichen Nutzen Vorrang. Die Münchner SPD setzt sich  
44 auch beim Busverkehr für systematische Taktverdichtungen ein und fordert die  
45 Einführung eines 10-Minuten-Taktes für die Metrobusse - wie bei der Tram - („Takt 10  
46 bis 10“) bis 22.00 Uhr.

47  
48 Auch das von der LHM in Auftrag gegebene Nachtlinienbusnetz muss weiter  
49 dynamisch an die Fahrgastbedürfnisse angepasst werden.

#### 50 51 **Reform des Münchner Verkehrsverbundes (MVG)**

52 Die Stadt München braucht als große Aufgabenträgerin genügend  
53 Gestaltungsspielraum im MVV-Tarifverbund. Daher muss auch die Diskussion über ein

1 gerechtes Kräfteverhältnis im MVV-Verbund geführt werden, das der Stadt  
2 ausreichend Gestaltungsspielraum gibt. Eine Ausweitung des Verbundgebietes sollte  
3 angestrebt werden. Gleichwohl bedarf es in diesem Zusammenhang auch einer  
4 größeren Reform der Tarif- und Netzstruktur.

5

### 6 **Tarifstruktur**

7 Der ÖPNV in München ist u.a. deshalb so erfolgreich, weil im Vergleich zu anderen  
8 Städten deutlich günstigere Preise (pro Fahrt) angeboten werden. Die Fahrpreise für  
9 den ÖPNV sollen auch in Zukunft für alle Münchnerinnen und Münchner bezahlbar  
10 sein. Besondere Fahrpreise für BürgerInnen mit geringem Einkommen, SchülerInnen,  
11 Auszubildende und StudentInnen werden auch künftig angeboten.

12

13 Das Semesterticket soll nach dem Probetrieb langfristig gesichert werden. Die  
14 Münchner SPD fordert Stadt, Umlandgemeinden und den Freistaat auf, eine  
15 gemeinsame Lösung sicher zu stellen und sich umgehend an den Kosten zu

16

17 beteiligen. Der Erstattungsbetrag für die Verkehrsunternehmen muss ausreichend  
18 hoch sein, um nicht die übrigen Fahrgäste zu belasten.

19

20 Auch für Auszubildende sowie SchülerInnen soll in naher Zukunft ein neues  
21 vergünstigtes ÖPNV-Angebot geschaffen werden. Auch hier wird analog zum  
22 Semesterticket eine Kooperation mit Umlandgemeinden und Freistaat angestrebt.

23

24 Zudem fordert die Münchner SPD die Einführung eines Park&Ride-MVV-Kombitickets  
25 für PendlerInnen, um noch mehr Personen zum Verzicht auf die Fahrt mit dem Auto in  
26 die Stadt zu bewegen.

27

28 Die Münchner SPD sieht die Einführung von Handytickets positiv und fordert eine  
29 Ausweitung und Weiterentwicklung des Systems. Die unterschiedlichen  
30 Onlineangebote sollen bei allen Anbietern identisch sein. Das dichte Automaten- und  
31 Verkaufssystem der MVG muss weiterhin erhalten bleiben und es dürfen keine  
32 Zusatzgebühren verlangt werden, damit alle Fahrgäste ihr Ticket auf dem  
33 gewünschten Weg erhalten können.

34

### 35 **Sicherstellung der ÖPNV-Finanzierung**

36

37 Ein konsequenter Ausbau des ÖPNV in der Wachstumsregion München ist dringend  
38 erforderlich. Aber damit sind wiederum immense Kosten verbunden. Auch für  
39 Unterhalt und Sanierung der bestehenden Infrastruktur sind hohe Millionenbeträge  
40 erforderlich. Gleichwohl gestaltet sich die Finanzierungssituation über den  
41 sogenannten „kommunalen Querverbund“ und durch die aktuelle Gesetzgebung viel  
42 schwieriger als in der Vergangenheit.

43

44 Es bleibt weiterhin offen, wie viel Geld künftig für den Streckenneubau vom Bund zur  
45 Verfügung stehen wird. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) läuft 2019  
46 aus und ist bereits jetzt mehrfach überzeichnet. Auch die Weiterführung des  
47 Entflechtungsgesetzes und der Finanzmittel ist derzeit noch unklar.

48

49 Die Münchner SPD fordert noch in der laufenden Legislaturperiode des Bundestages  
50 die Sicherstellung der Gemeindeverkehrsfinanzierung auch über 2019 hinaus. Eine  
51 langfristige Regelung im Sinne der Kommunen muss gefunden werden. Zudem fordert  
52 die Münchner SPD, dass im Zusammenhang mit der Reform des GVFG auch

1 Sondermittel für die Sanierung bestehender Anlagen, die über GVFG-Mittel finanziert  
2 wurden, zur Verfügung gestellt werden. Die Münchner SPD fordert für Ballungszentren  
3 mit erhöhtem Investitionsbedarf die Bereitstellung von Sondermitteln.  
4

5 Die Münchner SPD fordert zudem eine Anhebung der Regionalisierungsmittel auf  
6 mindestens 8,5 Mrd. Euro pro Jahr. Hierbei soll der Grundbetrag entsprechend  
7 angehoben und eine Dynamisierung eingefügt werden. Außerdem fordert die  
8 Münchner SPD die Weiterführung der Regionalisierungsmittel für S-Bahn und  
9 Regionalverkehr.

10  
11 Die Betreiber von ÖPNV-Anlagen müssen komplett von der EEG-Umlage befreit  
12 werden. Dies muss für Fahrstrom und alle Betriebsanlagen (wie z.B. Fahrtreppen oder  
13 Automaten) gelten. Es ist umweltpolitisch nicht nachvollziehbar, warum ÖPNV-  
14 NutzerInnen mit diesen Kosten belastet werden.  
15

## 16 Radverkehr

17  
18 Das Radfahren als umweltfreundliche, flächenschonende Mobilität ist eine ideale  
19 Verkehrsform, um mittlere Strecken in der Stadt zurückzulegen. München hat ein  
20 ausgedehntes Radwegenetz. Ausgeschilderte Radlrouten helfen, das Ziel zügig zu  
21 erreichen. Dabei bestehen sowohl radiale als auch tangentielle Hauptrouten. Mehr als  
22 85% von Münchens Straßen sind mit Tempo 30 verkehrsberuhigt, dies erhöht auch die  
23 Attraktivität und Sicherheit für den Radverkehr.  
24

25 Die Nutzung des Fahrrads wird immer beliebter, mehr als 80% der Münchnerinnen und  
26 Münchner verfügen über ein eigenes Fahrrad. Mittlerweile nutzen auch PendlerInnen –  
27 auch von außerhalb – zunehmend das Rad für den Arbeitsweg. Insbesondere im  
28 Berufsverkehr sind einzelne Strecken jedoch zunehmend belastet. Auch das  
29 unterschiedliche Tempo der RadlerInnen führt zu Problemen, da Radwege oft nicht die  
30 ausreichende Breite zum Überholen aufweisen. Zudem ist der zur Verfügung stehende  
31 Verkehrsraum in der Regel nicht beliebig erweiterbar, so dass Flächenkonkurrenzen mit  
32 Bus und Tram, mit FußgängerInnen und dem motorisierten Verkehr auftreten.  
33

## 34 Ausbau des Radnetzes

35 Die Münchner SPD setzt sich für den konsequenten Ausbau des Radwegenetzes ein.  
36 Insbesondere auf stark frequentierten Strecken soll versucht werden, die Kapazität  
37 dem Bedarf im Berufsverkehr anzupassen. Das Ziel ist eine Optimierung der  
38 verfügbaren Flächen für alle NutzerInnen. Da der Verkehrsraum insbesondere in den  
39 gewachsenen Stadtquartieren beschränkt ist, muss nach Auffassung der Münchner  
40 SPD bei Neubau oder Sanierung jeweils im Einzelfall geprüft werden, wie die zur  
41 Verfügung stehenden Flächen genutzt werden sollen, um sowohl dem ÖPNV, den  
42 FußgängerInnen und RadlerInnen, aber auch dem motorisierten Verkehr am jeweiligen  
43 Ort gerecht zu werden.  
44

45 Die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr wollen wir  
46 fortführen, da auch hierdurch umwegarme Routen ermöglicht werden.  
47

48 Im Hinblick darauf, dass auch Pendlerinnen und Pendler immer häufiger das Fahrrad  
49 nutzen, hält die Münchner SPD die Schaffung von Expressrouten über die Stadtgrenze  
50 hinaus für sinnvoll. Die Trassierung für einen ersten Schnellradweg wird derzeit im  
51 Münchner Norden untersucht.  
52

1 Radwege sollen ganzjährig benutzbar sein. Der Fahrbahnbelag von Radwegen muss  
2 deshalb regelmäßig kontrolliert und bei Bedarf erneuert, Randsteine in  
3 Kreuzungsbereichen niveaugleich abgesenkt werden.

4  
5 Die Münchner SPD setzt sich dafür ein, den Radverkehr zu verflüssigen. Geprüft werden  
6 soll, ob auch durch gesonderte Ampelschaltungen gute Effekte zu erzielen sind.  
7 Gegebenenfalls soll ein Modellversuch hierfür Erkenntnisse liefern.  
8 Kreuzungsbereiche müssen übersichtlicher gestaltet werden, um Abbiegeunfälle  
9 von PKWs mit Radlern zu verhindern. Wo immer möglich, soll der Radverkehr im  
10 direkten Sichtbereich des Autoverkehrs geführt werden, also nicht hinter parkenden  
11 Autos.

### 12 13 **Ausbau von Abstellmöglichkeiten**

14 Für den zunehmenden Radverkehr wollen wir kontinuierlich weitere  
15 Abstellmöglichkeiten schaffen. Insbesondere an den Außenästen von U- und S-Bahnen  
16 sind Bike-and-Ride Anlagen auch mit überdachten Stellplätzen anzulegen, dies ist ein  
17 zusätzlicher Anreiz für PendlerInnen zum Umstieg auf den ÖPNV. Die Planungen für  
18 den neuen Hauptbahnhof sehen rund 3.000 Fahrradstellplätze vor, die aus  
19 unterschiedlichen Richtungen gut angebunden im Gebäude (Radlparkhaus) verteilt  
20 werden. Insbesondere innerhalb des Mittleren Rings ist es erforderlich, weitere  
21 Abstellmöglichkeiten vor allem an Verkehrsknotenpunkten wie U- und S-Bahn-  
22 Stationen – aus Platzgründen ggf. auch kleinteilig – zu schaffen.

23  
24 Um für die ortsspezifische Entscheidung eine gute Grundlage zu haben, soll ein  
25 Bedarfsplan über Fahrradabstellplätze an U- und S-Bahnstationen in Auftrag gegeben  
26 werden.

27  
28 Der Platz im öffentlichen Raum kann den Bedarf jedoch nur teilweise decken. Seit 2013  
29 regelt deshalb die Fahrradabstellsatzung, dass auch bei Bauvorhaben auf privatem  
30 Grund je nach Nutzung der Gebäude ausreichend Radstellplätze berücksichtigt  
31 werden müssen.

32  
33 Gelegentlich reichen die bestehenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auch deshalb  
34 nicht aus, weil aufgegebene Schrotträder den Platz wegnehmen. Die Münchner SPD  
35 setzt sich dafür ein, dass künftig in einem häufigeren Turnus diese Räder entfernt und  
36 möglichst einer sozialen Nutzung zugänglich gemacht werden.

### 37 38 **Leihräder**

39 An der Münchner Freiheit hat die MVG im Herbst 2014 als Pilotprojekt eine erste  
40 Mobilitätsstation eröffnet, an der künftig auch Fahrräder angemietet werden können.  
41 Nach erfolgreicher Evaluation streben wir an, weitere Mobilitätsstationen nach dem  
42 Vorbild „Münchner Freiheit“ im Stadtgebiet einzurichten.

43  
44 Im Rahmen des Projekts MVG-Rad wird die städtische Verkehrsgesellschaft zudem  
45 künftig großflächig Leihräder anbieten. An 125 Stationen stehen dann münchenweit  
46 1.200 Leihräder bereit. Die Münchner SPD unterstützt dieses Vorhaben mit dem Ziel,  
47 bei Erfolg das Angebot örtlich auszuweiten und bei entsprechender Nachfrage auch  
48 mit Pedelecs und Lastenfahrrädern zu bestücken.

49  
50 Die Münchner SPD fordert, die Nutzungsgebühr für diese Räder in die Tarife des MVV  
51 zu integrieren, um eine reibungslose Kombination der verschiedenen Verkehrsträger zu  
52 ermöglichen.

53

1 Geprüft werden soll, ob künftig auch Lastenräder und Dreiräder als Leihräder zur  
2 Verfügung gestellt werden können, beispielsweise an Bürgerzentren oder Alten- und  
3 Servicezentren.

## 5 Fußverkehr

7 Die SPD setzt sich dafür ein, dass auch für FußgängerInnen München noch attraktiver  
8 wird, damit möglichst viele Wege im Alltag zu Fuß zurückgelegt werden können und  
9 TouristInnen die Stadt noch besser erleben können. Die Bedürfnisse älterer Menschen  
10 müssen hier systematisch berücksichtigt werden, da mit dem Älterwerden das zu Fuß  
11 Gehen und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel an Bedeutung gewinnen und  
12 Verkehrshindernisse bzw. Schwierigkeiten die erwünschte Mobilität einschränken (z.B.  
13 bei der Gestaltung von Rad- und Fußwegen und Unterführungen). Außerdem werden  
14 so Straßen und öffentliche Verkehrsmittel entlastet, die Stadt wird noch lebendiger.

16 Konkret bedeutet dies:

17 An stark frequentierten Orten muss ausreichend Platz zur Verfügung stehen. Deshalb  
18 wollen wir die Fußgängerzone in der Altstadt erweitern, indem auch der Marienplatz  
19 von anderem Verkehr befreit wird. Einen entsprechenden Antrag hat die SPD-  
20 Rathausfraktion bereits initiiert. Auch in der Sendlinger Straße soll mehr Platz für den  
21 Fußverkehr geschaffen werden. Um die Attraktivität der Münchner Innenstadt vor  
22 allem innerhalb des Altstadtrings zu erhöhen, setzt sich die Münchner SPD für eine  
23 Reduzierung des Autoverkehrs in diesem Bereich ein

25 In größeren Stadtteilzentren soll geprüft werden, wie Fußgängerzonen und  
26 verkehrsberuhigte Bereiche dazu beitragen können, dass die MünchnerInnen schnell,  
27 bequem und in angenehmem Umfeld die wichtigen Orte des Alltags erreichen können.  
28 Der Ortskern Pasing ist ein gelungenes Beispiel.

30 Ein Fußgängerleitsystem, das TouristInnen und Einheimischen bequeme und  
31 interessante Wege zu Münchens Attraktionen weist, wird eingerichtet.  
32 Die Anbindung von Fußwegen an den ÖPNV insbesondere aus den Wohnvierteln  
33 heraus wird optimiert.

35 Für eine Stärkung des Fußverkehrs ist es besonders wichtig, Siedlungs- und  
36 Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen. Unser Ziel muss es sein die  
37 Stadtviertel zu stärken, gemischte Strukturen und kurze Wege zu forcieren, um so  
38 unnötige Wege zu vermeiden und eine wohnortnahe Versorgung sicherzustellen.

40 Bei der Planung neuer Wohngebiete wird darauf geachtet, kurze und attraktive  
41 fußläufige Anbindungen an Bus und Bahn, aber auch an Einkaufsmöglichkeiten und  
42 soziale Infrastruktur zu schaffen. Gehwege sollen frei von Hindernissen sein, damit sie  
43 gefahrlos genutzt werden können.

45 Der knappe Verkehrsraum insbesondere in den alten gewachsenen Vierteln der Stadt  
46 soll so verteilt werden, dass möglichst wenig Nutzungskonflikte entstehen und  
47 FußgängerInnen sich geschützt bewegen können. Bei allen Projekten sollen der  
48 Münchner Senioren- sowie Behindertenbeirat frühzeitig einbezogen werden.

50 Besonderes Augenmerk ist auf die Sicherheit von Schulwegen zu legen, damit Eltern  
51 ausreichend Vertrauen haben und ihre Kinder das gemeinsame Erlebnis des Schulwegs  
52 genießen können. Bei allen Projekten ist eine barrierefreie Anbindung sicherzustellen.

53

## 1 **Motorisierter Individualverkehr**

2  
3 Laut der Studie „Mobilität in Deutschland (MID)“ haben in der Stadt München sieben  
4 von zehn Haushalten mindestens ein Auto. 30 Prozent der Haushalte sind  
5 autofrei. Damit fällt in der Stadt München die Pkw-Ausstattung geringer aus als in  
6 bundesdeutschen Vergleichsregionen. Fakt ist aber auch, dass der  
7 Kraftfahrzeugbestand in München steigt stetig, zuletzt von 737.205 in 2011 auf 768.236  
8 in 2013, was einer jährlichen Zunahme von 2,1% entspricht. Trotzdem haben wir in den  
9 letzten Jahren eine Entlastung der Stadt vom Individualverkehr erreichen können.  
10 Innerhalb des Mittleren Rings hat der Verkehr nachweislich abgenommen. Dies dürfte  
11 vor allem auch auf die konsequente Einführung des Parkraummanagements in der  
12 Innenstadt zurückzuführen sein, da Berufspendlerinnen und -pendler nun nicht mehr  
13 kostenfrei innerhalb des Mittleren Rings parken können. Dies bestätigen auch die  
14 Ergebnisse von MID, wonach sowohl die Stadt München als auch die verdichteten  
15 Kreise des Umlands sich durch eine im bundesweiten Vergleich niedrigere  
16 Nutzungsfrequenz des Autos auszeichnen.

17  
18 „Wer Verkehrsberuhigung von Wohnvierteln will, muss Verkehr auf Hauptachsen  
19 bündeln“. Dieser Grundsatz der Inzell-Initiative von 1995 bildet die wesentliche  
20 Zielkonzeption für das städtische Straßennetz. Deshalb müssen auch weiterhin die  
21 notwendigen Erschließungsstraßen gebaut werden, um insbesondere dem  
22 notwendigen Wirtschaftsverkehr gerecht zu werden. Mit der Bündelung des Kfz-  
23 Verkehrs auf ein sinnvolles Hauptverkehrsstraßennetz konnte das nachgeordnete  
24 Straßennetz in den Münchner Wohnvierteln deutlich vom Verkehr beruhigt werden.  
25 Mittlerweile besteht das Münchner Straßennetz zu knapp 85% aus Tempo-30-Zonen.

26  
27 Lärmschutzmaßnahmen sowie Übergänge für Fuß- und Radverkehr sind jedoch  
28 deutlich auszubauen, um auch ein Wohnen an den Hauptachsen deutlich zu  
29 verbessern und nicht nur privilegierte Viertel zu schaffen.

### 30 31 **Tunnel Mittlerer Ring**

32 Der Mittlere Ring ist dabei die zentrale Sammelschiene des Hauptverkehrs-  
33 straßennetzes. Mit dem Bürgerentscheid von 1996 wurde der Bau der Tunnels am  
34 Petuelring, in der Richard-Strauss-Straße und am Luise-Kiesselbach-Platz von den  
35 Münchnerinnen und Münchnern entschieden. Der Tunnel im Südwesten wird als  
36 Letzter Ende Juli 2015 eröffnet.

37  
38 Bereits im Kommunalwahlprogramm 2008-2014 hat die Münchner SPD für die  
39 Mittlerer-Ring-Abschnitte Landshuter Allee und der Tegernseer Landstraße die Prüfung  
40 von Tunnels beschlossen. Die Ergebnisse der von der SPD-Stadtratsfraktion  
41 beantragten Machbarkeitsstudie liegen seit 2013 vor und wurden mittlerweile auf  
42 öffentlichen Informationsveranstaltungen vorgestellt. Ein weiterer Tunnel ist auf ca.  
43 350 m Länge für den Isarring in Untersuchung, initiiert von privater Seite, um den  
44 Englischen Garten wieder zusammenzuführen („Ein Englischer Garten“). Die SPD wird  
45 ihre Entscheidung über das weitere Vorgehen zu den Tunnels nach Vorliegen der  
46 Ergebnisse der vergleichenden Bewertung der Untersuchungen durch die  
47 Stadtverwaltung auf einem Parteirat im Herbst 2015 treffen (Beschluss Parteirat am  
48 13.05.2015).

49  
50 Unabhängig davon sollen für weitere störanfällige Abschnitte am Mittleren Ring (z.B.  
51 Innsbrucker Ring, Chiemgaustraße) weitere Untersuchungen mit dem Ziel von  
52 verkehrlichen Verbesserungen durchgeführt werden.

## **Konsequente Einführung bzw. Optimierung einer Grünen Welle auf Münchens Straßen, insbesondere auf dem Hauptverkehrsstraßennetz**

Die SPD-Stadtratsfraktion wird aufgefordert, die Optimierung der Grünen Welle auf Münchens Straßen, insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen, konsequent weiterzuführen.

## **Elektromobilität**

Für München bietet die Elektromobilität mit ihren emissionsfreien Fahrzeugen die Chance, in der Luftreinhaltung aber auch in der Lärminderung einen deutlichen Schritt weiter zu kommen und damit die Lebensqualität in unserer Stadt weiter zu verbessern. Deshalb hat die SPD-Stadtratsfraktion bereits 2009 erste Anträge zur Förderung der Elektromobilität in München eingebracht. Im Mai 2015 hat nun der Münchner Stadtrat das Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) beschlossen. Mit diesem umfangreichen Förderprogramm wird die Anschaffung von gewerblich genutzten Pkw mit 2.500 Euro je Fahrzeug, gewerblich genutzte Lkw mit 4.000 Euro je Fahrzeug und Elektroroller mit 500 Euro je Fahrzeug bezuschusst. Außerdem wird die Ladeinfrastruktur deutlich ausgebaut, das Fahrradverleihsystem der MVG mit Pedelecs/E-Bikes ausgestattet und für den städtischen Fuhrpark Elektrofahrzeuge sowie für die MVG E-Busse beschafft. München setzt mit dem 30 Millionen Euro schweren Handlungsprogramm bundesweit Maßstäbe in der Förderung der Elektromobilität.

Gleichzeitig fordert die Münchner SPD die Bundesregierung auf, ebenfalls ein Förderprogramm mit Bezuschussung der Anschaffung von E-Fahrzeugen aufzulegen, da sonst ihr selbst gestecktes Ziel, eine Million Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2020 in Deutschland auf die Straßen zu bringen, verfehlt werden könnte.

## **CarSharing**

Die Münchner SPD unterstützt weiterhin CarSharing-Angebote. Bei ausreichend zuverlässiger Verfügbarkeit und angemessener Preisgestaltung kann CarSharing einen wichtigen Beitrag zur Entscheidung über einen Verzicht auf ein eigenes Auto leisten. Dabei kann ein CarSharing-Fahrzeug bis zu acht Privat-Pkw ersetzen und damit den knappen Parkraum entlasten. Neben den klassischen CarSharing-Anbietern hat sich die SPD-Stadtratsfraktion sehr früh auch für neue CarSharing-Angebote mit stationsungebundenen Fahrzeugen (DriveNow, Car2Go, Flinkster, Citeocar) ausgesprochen. Ein diesbezügliches Pilotprojekt wurde auf den Weg gebracht. Ein Zwischenbericht zur Projekthalbzeit mit Anpassungen der Rahmenbedingungen ist bereits erfolgt. Eine endgültige Auswertung des Projekts wird für Ende 2015/Anfang 2016 erwartet. Bei positiver Bewertung soll eine dauerhafte Etablierung und ggf. ein weiterer Ausbau erfolgen.

## **Mobilitätsstationen im Wohnungsbau**

Vereinzelt wurden in München bereits Wohnprojekte als „autofreies Wohnen“ gestartet. Im Neubaugebiet Funkkaserne beginnt nun ein Pilotvorhaben, bei dem mit einer gemeinsame Mobilitätsstation, ausgerüstet mit CarSharing-Fahrzeugen, Fahrrädern, E-Bikes, Lastenrädern und MVV-Jahresnetzkarten den Verkehrsbedürfnissen der BewohnerInnen entsprochen werden soll, so dass im Idealfall auf private Pkw verzichtet wird. Die Münchner SPD begrüßt derartige Vorhaben, allerdings ist Voraussetzung, dass ein Verzicht auf private Stellplätze dauerhaft gesichert ist oder eine Nachrüstung erfolgen kann, da anderenfalls der öffentliche Straßenraum zusätzlich belastet würde. Bei Erfolg dieses Pilotprojekts sollen weitere ermöglicht werden.

**1 Parkraummanagement**

2 Die schrittweise Einführung des bedarfsgerechten Parkraummanagements seit 1999  
3 innerhalb des Mittleren Rings sowie in ausgewählten Bereichen außerhalb des  
4 Mittleren Rings hat sich bewährt. So konnte nicht nur eine Entlastung vom  
5 Individualverkehr erreicht werden, sondern für die Anwohner von  
6 Parkraummanagementgebieten wurden Verbesserungen beim knappen Parkraum  
7 bewirkt. Für den Wirtschaftsverkehr konnte die Erreichbarkeit der Stadtteile gesichert  
8 werden. München hat damit eine führende und für mehrere Städte (z.B. Stuttgart,  
9 Berlin) vorbildhafte Rolle in der Umsetzung eines wirtschaftlichen und effizienten  
10 Parkraummanagements in Deutschland übernommen. Die Einnahmen aus dem  
11 Parkraummanagement werden im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie  
12 verwendet. Bei der nächsten Fortschreibung des Konzeptes zum  
13 Parkraummanagement ist eine Überprüfung der Höhe der Parkgebühren  
14 durchzuführen. Die Münchner SPD setzt sich zudem für eine schnelle Prüfung ein, wo  
15 das Parkraummanagement in den Stadtrandbezirken, insbesondere an  
16 Verknüpfungspunkten ausgebaut werden kann.

17

18

19 X Angenommen

20 O Abgelehnt

21 O Verwiesen an: \_\_\_\_\_

22

## 1 Anlage zum Leitantrag München mobil 2 Sachstand für die Tunnelprojekte Mittlerer Ring

3  
4 Bereits im Kommunalwahlprogramm 2008 – 2014 hat die Münchner SPD für die Mittlerer-Ring-  
5 Abschnitte Landshuter Allee und der Tegernseer Landstraße die Prüfung von Tunnels  
6 beschlossen. Ein entsprechender Antrag für Machbarkeitsstudien an beiden Abschnitten wurde  
7 von der SPD-Stadtratsfraktion im Mai 2008 eingebracht. Die Ergebnisse liegen seit 2013 vor.

8  
9 Für die Landshuter Allee wird ein langer Tunnel vom Ende der nördlichen Rampe der  
10 Donnersberger Brücke bis zum Beginn der südlichen Rampe der Brücke über die Dachauer  
11 Straße vorgeschlagen. Die Herstellungskosten sind mit ca. 537 Mio., die jährlichen  
12 Unterhaltskosten mit ca. 2,5 Mio. Euro veranschlagt. Die Bauzeit wird auf 6 Jahre geschätzt.

13  
14 An der Tegernseer Landstraße sind derzeit zwei Varianten in der Prüfung. Eine lange Variante  
15 als externer Tunnel auf einer neuen Achse südlich des bisherigen Ringes, beginnend vor der  
16 westlichen Auffahrt der Candidbrücke (die dann entfallen kann) bis zur Einmündung zum  
17 McGraw-Graben (Kosten: Herstellung ca. 560 Mio., Unterhalt ca. 2,0 Mio.; Bauzeit: ca. 8,5  
18 Jahre). Die kurze Variante entspricht einer Verlängerung des bestehenden Candidtunnels  
19 Richtung Süden. Dabei wird die Tegernseer Landstraße bis zum McGraw-Graben in Tunnellage  
20 verlegt (Kosten: Herstellung ca. 350 Mio., Unterhalt ca. 1,6 Mio.; Bauzeit: ca. 7 Jahre).

21  
22 Ein weiteres Tunnelprojekt wurde durch das Architekten-Ehepaar Grub-Lejeune ins Spiel  
23 gebracht. Zur Reparatur des Landschaftsdenkmals Englischer Garten soll der Isarring auf einer  
24 Länge von ca. 350 Meter untertunnelt werden. Dabei sollen auch die verkehrlich notwendigen  
25 zusätzlichen Ein- bzw. Ausfädelspuren zur Ifflandstraße hergestellt werden. Die Baukosten des  
26 Projekts werden durch das Baureferat auf ca. 120 Mio. Euro geschätzt.

27  
28 Die Stadtverwaltung wurde vom Stadtrat mit Durchführung einer vergleichenden Bewertung  
29 der Machbarkeitsuntersuchungen Tegernseer Landstraße, Landshuter Allee und Isarring („Ein  
30 Englischer Garten“) und Erarbeitung eines Vorschlags zur Priorisierung nach fachlichen  
31 Gesichtspunkten beauftragt. Die Ergebnisse werden in der zweiten Jahreshälfte 2015 vorliegen.

32  
33 Die Kooperationsvereinbarung zwischen SPD und CSU vom Mai 2014 sieht für die Tunnels  
34 folgendes Vorgehen vor:

- 35
- 36 • Beim Tunnelbau Englischer Garten wird gemäß erfolgter Beschlusslage des Stadtrates  
37 verfahren (*provisorische oberirdische Errichtung der nördlichen Einfädelspur sowie*  
38 *maßgebliche Förderung des Tunnels durch den Freistaat Bayern als Eigentümer des*  
39 *Englischen Gartens sowie Mitfinanzierung durch Private*).
  - 40 • Für die Landshuter Allee wird eine Einhausung mit dem Ziel der Schaffung von  
41 Wohnraum und des Emissionsschutzes verfolgt. Die Planungen hierzu müssen  
42 verwaltungsseitig innerhalb eines Jahres entscheidungsreif geprüft sein. Sollten die  
43 Planungen nicht realisierbar sein, wird im Konsens über das weitere Verfahren  
44 entschieden.
  - 45 • Für den Tunnel an der Tegernseer Landstraße wird ein Bürgerentscheid durchgeführt.

46 Die Entscheidung über das weitere Vorgehen zu den Tunnels wird nach Vorliegen der  
47 Ergebnisse der vergleichenden Bewertung durch die Stadtverwaltung auf einem Parteirat im  
48 Herbst 2015 getroffen (Beschluss Parteirat am 13.05.2015).