



Antrag vom Juni 2019

Alternativen zum motorisierten Individualverkehr massiv ausbauen – für einen starken und zukunftsfähigen öffentlichen Nahverkehr im Münchner Osten!

Antrag:

Der Bezirksausschuss fordert die Landeshauptstadt München dringend dazu auf, mit Hochdruck sämtliche Maßnahmen anzugehen, die dazu geeignet sind, sowohl für die Einwohner Berg am Laim als auch für Pendler zeitsparende, günstige und bequeme Alternativen zur Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs darzustellen und damit die Verkehrsbelastung im Straßennetz durch ein verbessertes Alternativangebot zu reduzieren. Die Stadtverwaltung möge daher folgende Maßnahmen im öffentlichen Nahverkehr zeitnah realisieren   und den Bezirksausschuss umfassend über Sachstand und weiteres Vorgehen informieren:

1. Im Bereich des Busangebots:

- a) **Taktverdichtung auf allen Buslinien in Berg am Laim:** An allen Tagen mindestens 10-minütig im Zeitraum 6-22 Uhr, in Stoßzeiten 5-minütig. Ziel: Fahrplanwechsel 2020.
- b) **Errichtung neuer Busstationen:** An der Truderinger Straße/Roßsteinstraße (vgl. BA-Antrag Nr. 14-20/B01168), Waldstraße/Sonnwendjochstraße (vgl. BA-Antrag Nr. 14-20/B04229), neue Vorhaben: St.-Veit-Straße/Hachinger-Bach-Straße und St.-Michael-Straße/Hachinger-Bach-Straße bis spätestens Ende 2020.

2. Im Bereich der Trambahn:

- a) **Taktverdichtung auf der Strecke der Tramlinie 21:** An allen Tagen 5-minütig im Zeitraum 6-22 Uhr, ansonsten 10-minütig, bis zum Fahrplanwechsel 2020 durch Errichtung der neuen Weiche an der Wörthstraße.
- b) **Taktverdichtung der Nachtlinie N19:** An allen Tagen 20-minütig auf der Gesamtstrecke. Ziel: Fahrplanwechsel 2020.

3. Im Bereich der U-Bahn

- a) **Ausweitung Takt 5 auf den U-Bahnlinien U2 und U5:** An allen Tagen mindestens 5-minütig im Zeitraum 6-22 Uhr, nachts durchgängig 10-Minutentakt. Ziel: Fahrplanwechsel 2020.
- b) **Zügige Planung und Realisierung einer Verlängerung der U-Bahnlinien U4 und U5:** U4 bis zur Messestadt zur Entlastung der U2 gerade während Großveranstaltungen auf dem Messegelände und U5 bis nach Ottobrunn.

4. Im Bereich der S-Bahn:

- a) **Taktverdichtung auf den Strecken der S-Bahnlinien S4 und S6:** An allen Tagen mindestens 10-minütig im Zeitraum 6-22 Uhr, ansonsten 20-minütig. Dazu zügige Gespräche mit dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn. Ziel: Fahrplanwechsel 2020.
- b) **Zügige Aufnahme der Planung für einen Halt der Flughafen- und der Express-S-Bahn am S-Bahnhof Berg am Laim** nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke (vgl. BA-Antrag Nr. 14-20/B05136).
- c) **Vollständige barrierefreie Ausführung des S-Bahnhofs Leuchtenbergring** (vgl. BA-Antrag Nr. 14-20/B04876).
- d) **Zügige Aufnahme der Planung für eine neue S-Bahnstation im Gewerbegebiet am Moosfeld** (vgl. BA-Antrag Nr. 14-20/B05307).
- e) **Zügige Aufnahme der Planung für einen S-Bahn-Ring um München:** Ziel ist die Entlastung der zentralen Stationen und Ergänzung des bisher sternförmigen Nahverkehrssystems durch attraktive neue Verbindungen.

5. Zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten:

- a) **Deutliche Verbesserung und Ausweitung des P&R-Angebots rund um die Stadt:** Dazu Errichtung großer, für Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs kostenfreier Parkhäuser, Parkplätze und Tiefgaragen an den S- und U-Bahnstationen im Randbereich Münchens inklusive dynamischer Leitsysteme.
- b) **Errichtung eines automatischen Fahrradparkhauses am Ostbahnhof** (vgl. BA-Antrag Nr. 14-20/B05979) und an weiteren wichtigen Umsteigepunkten im Münchner Osten.
- c) **Ausweitung des Fahrradstellplatzangebotes durch Errichtung platzsparender zweistöckiger Fahrradabstellmöglichkeiten**, vor allem an allen U- und S-Bahnstationen.

6. Günstige Fahrpreise

- a) **Mittelfristig Einführung eines 365 €-Tickets für das Gesamtnetz:** Druck auf die Bayerische Staatsregierung zur Umsetzung der Initiative des Ministerpräsidenten. Bis dahin Begrenzung der jährlichen Fahrpreiserhöhungen auf den Inflationsausgleich.
- b) **Zeitnah weitere Vergünstigung** des Angebots für Gruppen wie Schüler, Auszubildende und Studierende, für Senioren und Personen mit geringem Einkommen sowie für ehrenamtlich engagierte Bürgerinnen und Bürger.

Begründung:

Noch immer ist das private Kfz nicht nur für viele Berufspendler aus dem Münchner Umland, sondern auch für Münchnerinnen und Münchner das schnellste, bequemste und günstigste Verkehrsmittel zu ihrer Arbeitsstelle. Ein großer Personenkreis wird auch künftig noch auf das private Kfz angewiesen sein, z.B. Handwerker, Gewerbetreibende und Lieferanten, Sozialdienste und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen, Ehrenamtliche, etc.. Rund 30 % des motorisierten Individualverkehrs stellt der Wirtschaftsverkehr dar, der sich auf absehbare Zeit wohl nicht merklich reduzieren wird.

Gerade in den Wintermonaten gelangt das aktuelle **öffentliche Verkehrssystem nach dem aktuellen Stand an seine Leistungsgrenzen**, sodass de facto auch lange Staus in Kauf genommen werden, auch da die Nutzungsquote im Bereich des Fahrradverkehrs deutlich niedriger liegt.

Ziel muss sein, negative Begleiterscheinungen des gestiegenen Verkehrsaufkommens für die Bürger Berg am Laim, wie zum Beispiel Lärm und Abgase, deutlich zu vermindern. Es muss daher **eine echte Entlastung des Straßennetzes in Berg am Laim und im Münchner Osten ohne Schaffung von Verdrängungseffekten in das untergeordnete Nebenstraßennetz oder auf Ausweichstrecken oder eine bloße Verlagerung des Staus** erreicht werden. Ein Auspielen verschiedener Verkehrsteilnehmer durch Verbote und Einschränkungen schafft dabei sozialen Unfrieden. Vielmehr ist eine **auf Freiwilligkeit beruhende Veränderung des Modal Splits erforderlich**, um mittel- und langfristig auch eine Umgestaltung des öffentlichen Raumes vornehmen zu können.

Der einzige Weg dazu ist der **Ausbau eines zeitsparenden, günstigen und bequemen Alternativangebots**, das aufgrund seiner hohen Attraktivität von Anwohnern gleichermaßen wie von Pendlern dem privaten Kfz vorgezogen wird. Entscheidend ist dabei, dass die Menschen zeitsparend, kostengünstig, zuverlässig und bequem ans Ziel kommen. Leider beruht das öffentliche Verkehrssystem Münchens im Wesentlichen noch immer auf dem Stand der 1970er Jahre und ist nicht für eine Einwohnerzahl von mehr als 1,5 Millionen Menschen ausgelegt; auch der Ausbau des Radwegenetzes kommt nach einer Stagnation in den 2000er- und 2010er-Jahren nur langsam in Fahrt.

Daher möge die Landeshauptstadt München endlich mit Hochdruck alle Maßnahmen angehen, die zu einer verstärkten freiwilligen Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs führen.

Fabian Ewald
Fraktionssprecher

Johann Kott
Stellvertretender Fraktionssprecher