

Unser Programm zur Kommunalwahl 2014

- Beschluss der Kreismitgliederversammlung am 26.01.2014 -

**Mobil in München –
ohne 2. Tieftunnel!**

http://www.dielinke-muc.de/politik/wahlen/wahlen_2014/

DIE LINKE.

Kreisverband München

INHALT

	Für ein solidarisches München – München für alle!	3
1	Armut bekämpfen – Reichtum Umfairteilen!	5
2	Arbeit und Wirtschaft – Mensch vor Profit!	8
3	Wohnen ist ein Grundrecht und kein Luxusgut!	12
4	Gesundheit ist keine Ware – auch nicht im Alter!	16
5	Mobil in München – ohne 2. Tieftunnel!	21
6	Ökologie und Energie – bezahlbar und für alle! Dem Tierschutz verpflichtet!	27
7	Bildung – ein Menschenrecht auch kommunal!	30
8	Geschlechtergleichstellung und queere Lebensweisen	35
9	München ist bunt – nicht braun!	37
10	Keine Waffen unterm Friedensengel!	42
11	(Hoch)Kultur nicht nur für G´spickte!	44
12	Netzpolitik – Kommunikation statt Überwachung!	47
13	Solide Finanzen für eine solidarische Stadt!	49
14	Gute Arbeit und gutes Leben – Mehr Demokratie bei der Planung!	51
15	„Mehr Demokratie wagen“ – gerade auch in unserer Stadt!	55
	Schlusswort und Ausblick	57

5 Mobil in München und im Umland – ohne 2. Tieftunnel: „zu Fuß, per Rad und öffentlich – fahrscheinfrei spart CO₂!“

Mobilität – ein Maßstab für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben

Unter dem Begriff „**Mobilität**“ verstehen die Fachleute – völlig unabhängig vom Verkehrsmittel – die **Häufigkeit von außerhäuslichen Ortsveränderungen pro Person und Zeiteinheit**; dabei wird jede einzelne Ortsveränderung durch einen Tätigkeitswechsel der betreffenden Person gekennzeichnet; (z.B. vom „Wohnen“ zum „Arbeiten“, vom „Arbeiten“ zum „Einkaufen“, vom „Einkaufen“ ins Kino und vom Kino wieder zum „Wohnen“ nach Hause). **Mobilität ist somit ein Maßstab für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben** und damit für die **Chancengleichheit der Bürger*innen**¹.

Für wen und für was wir uns (nicht) stark machen – Vorrang für die jeweils schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen!

Im Mittelpunkt unseres kommunalpolitischen Engagements im Arbeitsfeld „Mobilität“ stehen – dem in der Präambel eingeführten Prinzip des „Gender-Mainstreaming“ entsprechend – die sozial und körperlich **schwächeren – d.h. verletzlicheren – Verkehrsteilnehmer*innen**, die **Fußgänger- und Radfahrer*innen**, die **Fahrgäste im Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV)** sowie – nicht zuletzt – die **Bürger*innen als Straßenanwohner*innen** und ihre spezifischen Forderungen nach möglichst geringen verkehrsbedingten Beeinträchtigungen durch Lärm, Schadstoffe, nach höchstmöglicher (Verkehrs-)Sicherheit und insgesamt hoher Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

Nachrangig, selbstverständlich jedoch nicht gänzlich ohne Belang sind für uns demgegenüber die Interessen der motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen an raschem, staufreiem Fortkommen bzw. möglichst geringen Reisezeiten und ausreichendem Parkraum. Ein **Aus- oder Neubau von Straßen** kommt für uns nur dann in Betracht, wenn von unabhängigen Gutachtern nachgewiesen werden kann, dass die **Umfeld- und Umweltbelastungen** und die **Unfallrisiken** in der Gesamtbilanz abnehmen und wenn die erforderliche **Umweltverträglichkeitsprüfung** zu einem positiven Ergebnis führt! Dies ist etwa beim geplanten **Anschluss der Schleißheimer Straße an den Autobahnring A 99** allenfalls mit einem langen und dementsprechend teuren Tunnel zu erwarten, den wir deshalb – ebenso wie das Projekt insgesamt – entschieden ablehnen!

Weitere kritische Projekte sind: der **Tunnel unter dem Englischen Garten**, die **Tunnelverlängerung Landshuter Allee**, der **Tunnel Chiemgaustraße** sowie eine **Einhausung der Tegernseer Landstraße und der Lindauer Autobahn (A96)**. Enorme Kosten nicht nur für den Bau, sondern auch für den Unterhalt (Sanierungs- und Modernisierung) sowie den laufenden Betrieb (Beleuchtung, Belüftung, Überwachung/Sicherung) belasten die öffentlichen Haushalte erfahrungsgemäß dauerhaft und sind i.d.R. mit Einsparungen an anderer Stelle – z. B. im Sozialbereich – verbunden. Neuen Tunnelbauwerken stehen wir solange skeptisch gegenüber, wie die herrschende Politik sich weigert, durch eine höhere Besteuerung des privaten Reichtums die Einnahmeseite zu verbessern. Im Zweifel haben jedoch solche Projekte Vorrang, die die größte Entlastung der Anwohner im Wohnumfeld erwarten lassen. Dies gilt für den möglichen **Ausbau des Föhringer- bzw. des Isarrings** (durch den Englischen Garten) ebenso wie für die **Nordostverbindung** von der Kreisstraße M3 in Unterführung über den Lebermoosweg zur Staatsstraße 2082 im Gemeindegebiet Feldkirchen, die **Südost-Anbindung** der Messestadt Riem, die **Umfahrung Kirchtrudering** oder die **Südanbindung Perlach**. **Einen Autobahn-Ringschluss im Süden der Stadt – den sog. Autobahn-Südring – lehnen wir jedoch in allen denkbaren Varianten entschieden ab!**

¹ *Mobilitätsbedürfnisse sind abhängig von der Lebenssituation einer Person und den sich daraus ergebenden Alltagsanforderungen. Die wesentliche Kenngröße der Mobilität ist die **Mobilitätsrate**, d.h. die personenbezogene **Anzahl aller zurückgelegten Wege pro Tag**. Diese Mobilitätsrate liegt im Bundesdurchschnitt bei **knapp 4 Wegen pro Einwohner** (über 6 Jahre) und hat sich über die letzten Jahrzehnte so gut wie nicht verändert. **Die Mobilität hat also – im Gegensatz zur landläufigen Meinung – keineswegs zugenommen**. Zugenommen – wenn auch nur geringfügig – hat der **tägliche Reisezeitaufwand (für die genannten 4 Wege)**. Deutlich angewachsen sind allerdings die **zurückgelegten Entfernungen** (z.B. zum Arbeitsplatz und/oder zum Supermarkt), die bei annähernd gleichem Zeitaufwand und insbesondere im Umland nur noch mit **schnelleren Verkehrsmitteln – vorzugsweise dem Auto – bewältigt werden können**. Für diejenigen, die weiterhin auf **langsamere Verkehrsmittel**, z.B. die **eigenen Füße**, angewiesen sind, steigt dagegen der Reisezeitaufwand und mindert ihre Chance, in derselben Zeit noch andere Ortsveränderungen vornehmen zu können: ihre Mobilität sinkt.*

Für nachrangig halten wir schließlich auch die Forderungen von Flugreisenden – insbesondere von Vielfliegern – nach schnelleren Verkehrsverbindungen zum Flughafen im Erdinger Moos. Der angestrebte 4-gleisige Ausbau der Trasse im Zuge der S8-Ost (siehe dazu den „**Plan A**“ zum Ausbau der Schieneninfrastruktur im Großraum München, Realisierungsstufe 2 ab 2022) würde jedoch die Möglichkeit eröffnen, die S1 vom Ostbahnhof zum Flughafen zu verlängern und (ohne Zwischenhalt) als **Flughafen-Express-S-Bahn** zu betreiben. Diese und ähnliche Maßnahmen im Schienennetz (wie z.B. der Erdinger Ringschluss) führen zu einer deutlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs zum Flughafen und werden deshalb von uns unterstützt.

Den **Bau einer dritten Start- und Landebahn** nach Ablauf der Bindungsfrist des im Jahr 2012 herbeigeführten Bürgerentscheides lehnen wir ebenso entschieden ab wie den geplanten Verkauf der Anteile der Landeshauptstadt München an der Flughafen-GmbH (23%), die den verbleibenden beiden Gesellschaftern – dem Freistaat Bayern (51%) und der BRD (26%) – „freie Hand“ geben würde, die dritte Startbahn entgegen dem Bürgerwillen doch noch zu realisieren, sobald die anhängigen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) entschieden sind.

Wir befürchten eine weitere Zunahme des **Fluglärms** nicht nur in den umliegenden Gemeinden (im Erdinger Moos), sondern auch **im Münchner Norden**. Wir sind davon überzeugt, dass selbst die aktuellen, noch unzureichenden **Klimaschutzziele** durch ein ungebremstes Wachstum des Flugverkehrs konterkariert werden. Deshalb plädieren wir für eine **Besteuerung des Flugbenzins** und für **höhere Start- und Landegebühren**.

Die Förderung der verletzlicheren Verkehrsteilnehmer*innen und der Fahrgäste im ÖPNV erfolgt – wenn nötig – auch **zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV)**, insbesondere des (Kfz-)Berufs-, aber auch des Einkaufs- und Freizeitverkehrs. Unser zentrales Anliegen ist dabei, diesen Teil des Kfz-Verkehrs spürbar zu reduzieren; im Visier haben wir insbesondere den (Ziel- und Quell-)Verkehr der **Umlandbewohner*innen**, denen ein leistungsfähiges und attraktives System von schienenengebundenen Verkehrsmitteln (aus S-Bahn und Stadt-Umlandbahn) zur Verfügung gestellt werden muss. Ein solches System, attraktive Lebensbedingungen in der Stadt und günstige Mieten sind zugleich ein probates Mittel gegen die Abwanderung junger Familien ins „billigere“ Umland („Stadtflucht“) und das daraus resultierende Einpendeln zum Arbeitsplatz nach München mit dem Auto, das durch die Entfernungs- bzw. Pendlerpauschale („Zersiedelungsprämie“) gefördert wird. Der **Binnenverkehr** der Münchner*innen sollte grundsätzlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, per Rad und zu Fuß abgewickelt werden. Die Verlagerung von möglichst großen Anteilen des (nicht notwendigen) Kfz-Verkehrs auf die „stadtverträglicheren“ Verkehrsmittel des Umweltverbundes (VUV) ist zugleich auch eine unabdingbare Voraussetzung für eine **Verbesserung der Verkehrsbedingungen im Wirtschaftsverkehr**.

Eine erfolgreiche Strategie der Verkehrsverminderung bzw. Verkehrsverlagerung (weg vom Auto hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln) setzt ein entsprechend **attraktives Angebot im „Umweltverbund“** aus ÖPNV, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen voraus und muss – **gleichzeitig** – durch **weniger attraktive Rahmenbedingungen** im motorisierten Individualverkehr (etwa durch **Parkraumbeschränkung**, restriktives **Parkraummanagement** bzw. eine **City-Maut**) gefördert werden. **Dieses notwendige Zusammenwirken von sogenannten „Push-and-Pull-Effekten“ wollen wir in München stärker akzentuieren. Eine „gleichgewichtige“ (konkurrierende) Entwicklung von ÖPNV und MIV kommt für uns nicht in Betracht!**

Um die Belastungen von Mensch und Umwelt einzudämmen und deutlich zu vermindern, fordern wir, den Anteil der Wege im Umweltverbund an allen zurückgelegten Wegen im Stadtverkehr bis zum Jahr 2030 schrittweise auf 75% zu erhöhen und den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf 25% abzusenken! Heute legen die Münchnerinnen und Münchner ca. 68% aller Wege mit dem Umweltverbund zurück“. Im Stadt-Umland-Verkehr streben wir einen „Modal-Split“ von 70 : 30 an. Steigende Einwohnerzahlen in München und im Umland, kontinuierlich wachsende Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personennahverkehr und ein sich änderndes Mobilitätsverhalten einen massiven, zukunftsorientierten Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur erforderlich.

Wir halten es für unabdingbar, nicht nur die städtische Verkehrsplanung, sondern auch die **regionale und überregionale Verkehrspolitik konsequent auf den Umweltverbund auszurichten** und zu diesem Zweck (nicht zuletzt) auf Bundesebene **neue Finanzierungsquellen** zu erschließen; deshalb plädieren wir für **„Kostenvahrheit im Verkehr“** und damit für eine **Abkehr von der bislang üblichen Subventionierung des Kfz-Verkehrs zugunsten des ÖPNV**. Die **Bereitstellung eines attraktiven Mobilitätsangebotes im umweltfreundlichen ÖPNV** halten wir für eine Kernaufgabe staatlicher Daseinsvorsorge, die – ähnlich wie das Erziehungs-, Bildungs- und Gesundheitswesen – (langfristig) vollständig aus Steuermitteln finanziert werden muss. **Jede Privatisierung des ÖPNV lehnen wir strikt ab!**

Umweltverträgliche Mobilität stärken – zu Fuß, per Rad und öffentlich! Fahrscheinfrei spart CO₂!

Als Fürsprecher der Fußgänger- und Radfahrer*innen, auch solchen mit einem Elektrofahrrad („Pedelec“), fordern wir durchgängige, möglichst umweltfreundliche, attraktiv geführte und gestaltete Fuß- und Radweg-Netze in hierarchischer Ordnung (ähnlich wie im Kfz-Verkehr) mit hinreichend breiten Geh- bzw. Fahrbahnen und gutem Ebenheitszustand, entsprechend abgesenkten Bordsteinkanten an den Kreuzungen und Einmündungen, komfortablen und sicheren Querungsstellen auch zwischen den Kreuzungen und Einmündungen, geringstmöglichen Warte- und ausreichend langen Grünzeiten an signalgeregelten Fahrbahn-Übergängen sowie eine weitgehende Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer*innen. Verbesserte Querungsmöglichkeiten erwarten wir darüber hinaus auch im Verlauf von Bahnlinien (wie z.B. im Zuge der Entwicklungsachse Hauptbahnhof – Laim – Pasing) sowie für andere unüberwindliche Barrieren (wie z.B. auch die Isar).

Wir setzen uns ein für bewachte, diebstahlsichere Fahrradstationen (Abstellanlagen) an den wichtigen U- und S-Bahnhöfen und an zentralen Verkehrsknoten wie z.B. am Hauptbahnhof, am Ostbahnhof und am Marienplatz. Darüber hinaus begrüßen wir Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“, die durch Umkleide- und Duschkmöglichkeiten am Arbeitsplatz unterstützt werden müssen. Wir wenden uns gegen zugestellte Geh- und Radwege, gegen zunehmenden Fahrradverkehr auf den Gehwegen und gegen die Benutzungspflicht von Radwegen für Radler*innen ab dem 11. Lebensjahr. **Wir kämpfen für ein angstfreies „Verkehrsklima“ auf Münchens Straßen und Plätzen und eine Rückeroberung des öffentlichen Raumes!**

Als Anwältin der Fahrgäste des öffentlichen Nahverkehrs (einschließlich der Bahnkund*innen) tritt die Münchner LINKE ein

- gegen die zunehmende Kriminalisierung von Fahrgästen ohne gültigen Fahrschein und für die **Einführung eines fahrscheinlosen öffentlichen Nahverkehrs (Nulltarif)** in München, **sofort für Kinder und Jugendliche** bis zum Ende ihrer Ausbildung und **für alle** durch die Umgestaltung des MVV-Tarifsystems nach sozialen und umweltgerechten Gesichtspunkten, und zwar über eine konsequente, zunehmende Absenkung der Preise für Monatskarten. Zur Finanzierung beitragen können Umlagen auf die Nutznießer eines effizienten ÖPNV: Arbeitgeber, Einzelhandel, Gastronomie und Vermieter, aber auch eine **City-Maut, Abgaben auf Stellplätze für Kunden und Beschäftigte**. Ermäßigte Job-Tickets für Arbeitgeber, die Monatskarten für die gesamte Belegschaft erwerben, können ebenfalls zur Kostendeckung beitragen.
- für einen massiven **Ausbau des ÖPNV** mit Bus, Tram, U- und S-Bahnen nicht nur im Stadtgebiet, sondern auch im Außenbereich des Großraumes; dies beinhaltet nicht nur eine Erhöhung des Platzangebotes (durch längere Züge und Gelenkbusse) sondern auch eine kontinuierliche Verbesserung des **Fahrtenangebotes** durch eine höhere Bedienungshäufigkeit bzw. eine kürzere Taktfolge auch in den Abend- und Nachtstunden, eine Verdichtung des Nachtliniennetzes, weitere **Beschleunigungsprogramme für Bus- und Trambahn-Linien**, auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs, und möglichst zahlreiche **umsteigefreie Direktverbindungen**.

Im Besonderen stehen wir

- für den zügigen **Ausbau des Trambahn-Netzes**; dazu gehören – neben den bereits in Angriff genommenen Projekten – insbesondere die **Trassen durch den Englischen Garten und in der Fürstenrieder Straße** (Westtangente), die **Verlängerung der Straßenbahn-Linie 19 vom Pasinger Bahnhof weiter nach nach Freiham**), die geplante Verlängerung der Tram 23 und die neue Tram 24 als Querverbindung im Münchner Norden ab Kieferngarten in westlicher Richtung sowie eine Trambahnverlängerung über den Vogelweideplatz zum S-Bahnhof Berg-am-Laim bzw. nach Steinhausen. Dabei geht es nicht zuletzt auch um die bestmögliche Erschließung aktueller Entwicklungsgebiete und Konversionsflächen, wie z.B. der Bayern- und der Kronprinz-Rupprecht-Kaserne, die in jedem Fall spätestens mit dem Baubeginn sichergestellt sein muss;
- für verbesserte ÖV-Verbindungen zwischen den Stadtteilen außerhalb der Innenstadt durch **Trambahn-Tangenten** auch im Norden und Süden der Stadt bzw. durch **Ringlinien** „von Stadtteil zu Stadtteil“ („flächendeckende Bus- und Trambahnnetze“) sowie zwischen diesen Stadtteilen und den jeweils benachbarten Umlandgemeinden, nicht zuletzt solchen, die (noch) nicht von der S-Bahn erschlossen sind (z.B. durch eine **Stadt-Umland-Bahn**);
- für eine **Verknüpfung/Vernetzung der U- und S-Bahnen im Außenbereich** und damit (langfristig) z.B. für eine **Verlängerung der U1-NordWest zum S-Bahnhof Fasanerie** (und – alternativ zur U2-Nord – möglicherweise weiter nach Karlsfeld), **der U4-Ost zum S-Bahnhof Engelschalking und der U6-SüdWest nach Martinsried** (bzw. weiter zum S-Bahnhof Gräfelfing oder Planegg); für vordringlich halten wir jedoch die

Verlängerung der U4/U5 bis Pasing (und ggf. – alternativ zur Trambahnlinie 19 – weiter nach Freiham). Alle denkbaren U- und Trambahnverlängerungen im Außenbereich der Stadt und über die Stadtgrenzen hinaus ins Umland sind in einem verkehrlichen **Stadt-Umland-(Bahn-)Konzept** aufeinander abzustimmen; dieses Gesamtkonzept sollte gemeinsam mit den Umweltverbänden und im Einvernehmen mit den Umlandgemeinden möglichst bald entwickelt werden;

- für eine maßvolle **Modernisierung des Münchner Hauptbahnhofs** unter Einbeziehung des Bahnhofsvorplatzes) **statt „München 21“**; den Umbau des Hauptbahnhofs zu einem „Einkaufszentrum mit Gleisanschluss“ gilt es, zu verhindern; Bahnhof und Vorplatz bleiben öffentlicher Raum ohne Restriktionen in Zugang und Aufenthalt. Der Bahnhofspatz wird zu einem großzügigen Fußgängerbereich mit einer viergleisigen Haltestellenanlage für die Trambahn umgestaltet, ohne die eine weitergehende Taktverdichtung nicht realisierbar werden kann.

Die Schieneninfrastruktur im Großraum München ausbauen – Südring statt 2. Tieftunnel! Flächenbahn statt Tunnel-Wahn!

Als problematisch sehen wir einen **dritten U-Bahn-Tunnel in Nord-Südrichtung** (zwischen der Münchner Freiheit über den Hauptbahnhof zur Implerstraße), weil er den Verkehrsdruck auf die Innenstadt weiter verstärkt und wegen der überdurchschnittlich hohen Kosten eine Realisierung des Ringlinien-Konzeptes, welches das Stadtzentrum entlastet, auf Jahre hinaus verhindert. **Den von der Stadt München, dem Freistaat und der Bahn favorisierten („alternativlosen“) zweiten S-Bahn-Tieftunnel durch das Stadtzentrum lehnen wir entschieden ab**, weil er (insbesondere nach der zum zweiten Mal gescheiterten Olympia-Bewerbung) schlicht nicht zu finanzieren ist. Wir kritisieren vor allem die **extrem hohen Bau- und Betriebskosten** des Neubauprojektes und sehen **erhebliche Sicherheitsrisiken bei zweifelhaftem Mehrwert für die Fahrgäste** und die Allgemeinheit. Dieses wahnwitzige Projekt blockiert die o.a. Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ebenso wie die Realisierung der **Umweltverbundröhre Laim**, die **Trambahn-Westtangente**, die **U-Bahn-Verlängerung nach Pasing** (s.o.), den **fußgängerfreundlichen Umbau des S-Bahnhofs Leuchtenbergring** und eine Vielzahl von weiteren vorranglichen Maßnahmen im regionalen Schienennetz.

Stattdessen fordern wir einen massiven **Ausbau der Schieneninfrastruktur** für den S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr im Großraum München auf der Grundlage eines Konzeptes, das die Planer Baumgartner/Kantke/Schwarz (BKS) gemeinsam mit mehreren Umweltverbänden (BN, PRO BAHN, VCD, AAN im Münchner Forum, Green City) im Januar 2012 als „**Plan A**“ veröffentlicht haben. Dieses umfassende Konzept würde – mit einer vergleichsweise geringen jährlichen Investitionsrate – einen 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Strecken (anstelle des amtlich geplanten 15-Minuten-Taktes) ermöglichen und die **Leistungsfähigkeit** des Systems **auch ohne neuen Tunnel** auf 1,5 Millionen Personen pro Tag **verdoppeln** und wäre die Voraussetzung dafür, dass das angestrebte Verhältnis zwischen dem Verkehr im Umweltverbund (zu Fuß, per Rad und öffentlich) und dem motorisierten Verkehr – also der sog. „**Modal-Split**“ – **von 70 : 30 im Stadt-Umland-Verkehr bzw. von 75 : 25 im Stadtverkehr** erreicht werden kann; Der Plan A stützt sich auf einen maßvollen **Ausbau des (Eisenbahn-)Südrings** als Grundbaustein einer zweiten Stammstrecke, die mit den drei überirdischen Stationen „Heimeranplatz“, „Poccistraße“ und „Kapuzinerstraße“ optimale Netzverknüpfungen bietet und zusätzlich auch aktuelle Entwicklungsgebiete (Großmarkt-hallen/Schlachthofgelände und Paulaner-Gelände/Welfenstraße) erschließt.

Entsprechend dem Grundprinzip „(betriebliche) Organisation vor Elektronik (Technik) vor Beton (bauliche Maßnahmen: Gleisanlagen und Bauwerke)“ würde sich ein **dreistufiges Realisierungskonzept** ergeben („Konzept aus einem Guss“):

1. Sofortmaßnahmen bis 2015:

In Stufe 1 soll durch punktuelle (Sofort-)Maßnahmen bei der Zugabfertigung, mit besserer Signaltechnik, dem viergleisigen Ausbau des S-Bahnhofs Laim (einschließlich Umweltverbundröhre) sowie einem zusätzlichen S-Bahngleis am Ostbahnhof ein zuverlässigerer Betrieb auf der bestehenden Stammstrecke und damit eines der Hauptziele erreicht werden, das auch mit dem zweiten S-Bahn-Tunnel angestrebt wurde. Darüber hinaus wird ein 10-Minuten-Takt im S-Bahn-Verkehr bis Weßling (S8), Gauting (S6), Solln (S7 / S27) und Grafing Bahnhof (S4) angestrebt. Eine **Gleisverbindung von Freising zum Flughafen** (Neufahrner Gegenkurve) wäre ein erster Baustein auf dem Weg zu einer **Anbindung des Flughafens an den Schienenfernverkehr**, die zu einer spürbaren Reduzierung des Kfz-Verkehrs im umliegenden Straßennetz führen wird. Mit einer **Seilbahn** („3-Seil-Umlaufbahn“) könnte kurzfristig eine kostengünstige und zugleich leistungsfähige Verbindung vom S-Bahnhof Engelschalking über den S-Bahnhof Riem zum U-Bahnhof Messestadt-West und damit zur **Neuen Messe München** hergestellt werden.

2. Ausbau der Schieneninfrastruktur einschließlich des bestehenden Südrings bis 2022:

In Stufe 2 geht es darum, den Großraum München mit einem **10-Minuten-Takt auf allen Außenstrecken** besser an das Zentrum anzubinden. Dabei soll der stufenweise **Ausbau des S-Bahn-Südrings** deutlich mehr Stadt-Umland-Verkehr auf die Schiene verlagern und mehr Direktverbindungen zur U-Bahn schaffen. Vorgesehen ist außerdem der **viergleisige Ausbau einer Reihe von S-Bahn-Strecken (S1-Nord, S4-West, S2-Ost) zur Trennung des S-Bahn-Verkehrs von Regional-, Fern- und Güterverkehr**, eine Aufwertung der **Linie A von Dachau nach Altomünster** auf S-Bahn-Standard, ein zweigleisiger Ausbau der S7-West und -Ost (zumindest in Teilabschnitten) sowie eine **Verlängerung der S7-West bis Geretsried**. Ein viergleisiger Ausbau der Schienentrasse im Zuge der S8-Ost würde die Möglichkeit eröffnen, die S1 vom Ostbahnhof zum Flughafen zu verlängern und (ohne Zwischenhalt) als **Flughafen-Express-S-Bahn** zu betreiben.

3. Ergänzende Ausbaumaßnahmen im Schienennetz bis 2030:

In Stufe 3 will der Alternativplan die Betriebsqualität weiter verbessern: vorgeschlagen werden Bahnsteigverlängerungen zwischen Solln und Wolfratshausen, um dort Langzüge einsetzen zu können. Außerdem soll die Strecke von Altomünster nach Dachau auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet und bis München durchgebunden werden. Der sog. „**Erdinger Ringschluss**“ wäre – nach der „Neufahrner Gegenkurve“ in Stufe 1 – der zweite Baustein der seit Jahren geforderten **Anbindung des Flughafens an den Schienenfernverkehr**.

Die geplante Stadtentwicklung im Osten der Stadt (Daglfing, Engelschalking, Johanneskirchen) erfordert möglicherweise Maßnahmen zur Reduzierung der **Trennwirkung des (4-gleisig ausgebauten) S8-Schienenstrangs**. Hierzu werden von Seiten der Stadt extrem teure Tunnellösungen im Bereich Daglfing und Johanneskirchen erwogen, deren Finanzierbarkeit völlig ungeklärt ist. Aus unserer Sicht käme hier durchaus auch eine weitaus kostengünstigere **Trasse in Tieflage mit Landschafts- und Straßenbrücken** in Betracht.

Wir plädieren für eine **polyzentrischen Stadt-, Regional- und Landesentwicklung**; die Schieneninfrastruktur im Großraum München sollte dementsprechend zur verkehrlichen Entlastung der Landeshauptstadt beitragen und sich daher nicht länger monozentrisch (auf den Münchner Marienplatz) ausrichten, sondern sowohl auf die Münchner Stadtteilzentren und Umlandgemeinden als auch auf die derzeit noch weniger attraktiven Zentren der „Metropolregion“, wie z.B. Ingolstadt, Landshut, Rosenheim, Kaufbeuren und Augsburg, die jeweils auch untereinander gut erreichbar sein müssen.

Negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs minimieren – Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und City-Maut!

Im Interesse der Wohnbevölkerung in den Stadtvierteln, insbesondere der Anwohner*innen im Umfeld von Erschließungs- und Hauptverkehrsstraßen kämpfen wir für eine umfeldverträgliche Organisation und damit für eine Minimierung der negativen Auswirkungen des unvermeidbaren Kfz-Verkehrs; wir treten ein für konsequente Verkehrslenkung und Geschwindigkeitsreduzierung („Tempo 30“) und auch weiterhin für „klassische“ bauliche Maßnahmen zur verkehrlichen Beruhigung der Wohnquartiere.

Auch auf **Hauptverkehrsstraßen** können Tempo 30-Regelungen sinnvoll sein, wenn es darum geht, die Anwohner*innen vor verkehrsbedingten Immissionen (Lärm, Schadstoffe) zu schützen, die Aufenthaltsqualität für Besucher*innen und Kunden*innen zu verbessern und Verkehrssicherheit für Radfahrer- und Fußgänger*innen zu erhöhen. Dies gilt z.B. „Im Tal“ und für andere Straßen innerhalb der Altstadt, aber auch für die äußere Rosenheimer- und die Kapuzinerstraße sowie andere Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Mittleren Ringes. Langfristig fordern wir Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb des Stadtgebietes; höhere zulässige Geschwindigkeiten (50 bzw. 60 km/h) sollen die Ausnahme und auf einige wenige Straßenzüge (wie z.B. den Mittleren Ring) beschränkt sein.

Wir setzen uns ein für die Erweiterung bestehender und die Einrichtung neuer **Fußgängerzonen** nicht nur im Stadtzentrum (z.B. in der Sendlinger Straße, im Umfeld des Odeons- und Max-Josef-Platzes oder auch im Tal zwischen dem Altem Rathaus und dem Isartor), sondern **auch in den Stadtteilen** und unterstützen **Stadtteilveranstaltungen** (wie z.B. das „Streetlife-Festival“ bzw. den „Corso Leopold“), die darauf abzielen, den Bürger*innen zumindest zeitweise den Straßenraum zur freien Benutzung, zum Flanieren etc. „zurückzugeben“. Ein Beitrag hierzu wäre auch der **Rückbau der Sonnenstraße** (mit einem Boulevard auf der altstadt-zugewandten Seite) und ein stadtverträglicher **Umbau des Isartorplatzes**.

Wir unterstützen den Bau von **Sammelgaragen** am Rand neuer Wohnquartiere (**Quartiersgaragen**), weil so das Quartier weitgehend autofrei bleibt und weil Stellplätze in Tiefgaragen unmittelbar bei den Wohnungen die Baukosten und Mieten in die Höhe treiben und auch von den Bewohner*innen mitfinanziert werden müssen, die auf ein eigenes Auto verzichten (müssen). Darüber hinaus begünstigen kürzere Fußwege zum Kfz-Stellplatz im Vergleich zu den meist weiteren Wegen zur Haltestelle des ÖPNV eine Entscheidung zugunsten des Autos.

Wir plädieren für eine stärkere **Förderung der Initiative „Wohnen ohne Auto“**, und zwar nicht nur als Projekt innerhalb neuer Wohnquartiere (z.B. Messestadt Riem, Ackermannbogen usw.), sondern auch als **Option für die Bewohner*innen bestehender Stadtviertel**, wo es u.a. darum gehen muss, durch den freiwilligen Verzicht auf ein eigenes Auto einen Beitrag zur Verkehrsberuhigung und Wohnumfeld-Verbesserung zu leisten und die Nachfrage nach Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum deutlich zu reduzieren. Dies könnte u.U. durch **Rabatte im ÖPNV** oder andere Vergünstigungen honoriert werden. **Elektromobilität** halten wir insbesondere im innerstädtischen Güterverkehr für sinnvoll und wenn sie Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ersetzt.

Darüber hinaus wünschen wir uns eine stärkere **Förderung von CarSharing-Angeboten** sofern sie auf einen Verzicht auf's eigene Auto und eine Reduzierung motorisierter Verkehrsleistung ausgerichtet sind und nicht in Konkurrenz zum ÖPNV stehen; dabei bevorzugen wir private und soziale Träger (wie z.B. „StattAuto“ von SPEKTRUM e.V. in München). Die Vielzahl von konkurrierenden, meist gewerblichen Anbietern, nicht zuletzt die Angebote von Automobilfirmen halten wir für kontraproduktiv. Zur Förderung des CarSharing-Systems gehört beispielsweise die Vermittlung von Stellplätzen in zentralen städtischen Einrichtungen und ggf. die Bereitstellung kostenfreier Stellplätze im Straßenraum. Anzustreben ist **ein dichtes Netz von CarSharing-Stationen** im Stadtgebiet, die – ähnlich wie die Haltestellen des ÖPNV – **maximal 10 Gehminuten** (= 600 m) von der Wohnung entfernt sein sollten.

Örtliche und zeitliche **Verkehrsbeschränkungen**, wie etwa die sog. „**Umweltzone**“ (innerhalb des Mittleren Rings) sind notwendige Instrumente zur Reduzierung der Umweltbelastungen (z.B. Feinstaub). Dieses Instrumentarium ist durch entsprechend **höhere Stellplatzgebühren und/oder ggf. eine City-Maut für Pkw und Motorräder** zu ergänzen, wenn wir die Lebensqualität in der Innenstadt nachhaltig verbessern, den Öffentlichen Personennahverkehr ausbauen und schrittweise den Nulltarif einführen wollen. Ein Missbrauch als **Überwachungsinstrument** muss allerdings ausgeschlossen sein.

Wir unterstützen die geplante **Entlastung der Stadtviertel – nicht zuletzt des Stadtzentrums – vom Lieferverkehr** mit schweren Lkw und Lastzügen und befürworten deshalb die Entwicklung von Gewerbegebieten an den Bahntrassen und Anschlussknoten bestehender Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen am Stadtrand sowie durch die Einrichtung von **City-Logistik-Terminals**. Weitere **GüterVerteilZentren** – wie z.B. das ursprünglich geplante GVZ „Ost“ in München-Riem und/oder im Norden, Süden und Westen der Stadt – halten wir nach wie vor für sinnvoll.

Unsere Kandidat*innen zur Stadtratswahl

Platz	Nachname	Vorname	Platz	Nachname	Vorname
1	Wolf	Brigitte	41	Jenkner	Beate
2	Oraner	Cetin	42	Lüle	Oguz
3	Grimm	Alexandra	43	Mittermaier-Mühdorfer	Rosi
4	Pollok	Florian	44	Klee	Hans Georg
5	Fingert	Annemarie	45	Hübner	Dania
6	Lohmüller	Jürgen	46	Schlund	Florian
7	Vetter	Evelyn	47	Liebel	Daniela
8	Tepperies	Jan	48	Keller	Johannes
9	Fritsche	Nicole	49	Selke	Marianne
10	Pingel	Clemens	50	Greger	Günter
11	Killet	Julia	51	Epple	Ursula
12	Bourguignon	Eric	52	Schmidl	Hermine
13	Hahn	Elke	53	Thon	Ruth
14	Schamberger	Kerem	54	Woldt	Christian
15	Schreiber	Eva	55	Reichardt	Christine
16	Listl	Walter	56	Hintze	Henning
17	Schmid	Sonja	57	Wurtz	Anja
18	Schreer	Claus	58	Stigge	Roland
19	Füllgraf	Helene	59	Varchmin	Ursula
20	Koplin	Sebastian	60	Krense	Tino
21	Enderlein	Ellen	61	Längsfeld	Susanne
22	Steininger	Maximilian	62	Schütz	Bernhard
23	Padovan	Elfi	63	Schönberger	Agatha
24	Ischinger	Karl	64	Schoofs	Walter
25	Keller	Ellen	65	Lazarovicz	Doris
26	Utz	Erich	66	Werner	Markus
27	Fingert	Diana	67	Högemann	Jörg
28	Bornemann	Klaus-Dieter	68	Kunze	Alfons
29	Weber	Claudia	69	Waschkau	Hans
30	Rehberg	Frank	70	Mosner	Reinhard
31	Städele	Michaela	71	Müller-Naendrup	Renee
32	Delkos	Pavlos	72	Lux	Wolfgang
33	Städele	Judith	73	Bravmann	Felix
34	Sedlmaier	Hans	74	Blaschka	Wolfgang
35	Tögel	Helga	75	Schuhmann	Werner
36	Baretta	Alessandro	76	Michl	Bernhard
37	Weiss	Kerstin	77	Albrecht	Jens
38	Papadimitriou	Aris	78	Karich	Hans-Günter
39	Greger	Karin	79	Koether	Ernst
40	Pürzel	Harald	80	Brym	Maximilian