

Antragsheft 1

Fristgerechte Änderungsanträge zum Antrag A1

zur Kreismitgliederversammlung der LINKEN. München am 20./21. Juli 2019

Erklärung: Ergänzungen zum Text sind unterstrichen. Bei *Streichungen* sind die konkret zu streichenden Wörter *kursiv gedruckt*.

02 ÄA – Zeile 55 - Zurückgezogen

Antragssteller*in: Stefan Jagel

Einfügung nach „Unterschiedlichkeit und unabhängig von der sozialen Situation,“
„und unabhängig vom gesundheitlichen und psychischen Zustand“ dann weiter im Text

03 ÄA – Zeile 89 – Teilübername in Zeile 91 (neu)

Antragssteller*in: Wolfgang Schulz

Einfügung nach „... die in ihr wohnen“ „oder arbeiten.“

04 ÄA – Zeile 101 ff. – Teilübername in Zeile 103 (V2)

Antragsteller*in: AG Verkehr OV Nord, Umweltgruppe

Einfügungen Text neu: „[...] eine ökologische Stadt: Wir wollen eine ökologische, nachhaltige und klimagerechte Stadt für alle. Bis spätestens 2025 muss München auf alle fossilen Energieträger verzichten und damit klimaneutral sein. Darum sollen der Ausbau der Radwege und ein energieeffizienter kostenloser Nahverkehr das Auto als Hauptverkehrsmittel ersetzen. Städtische Naturräume müssen erhalten bleiben, regenerative Energien gefördert und ausgebaut werden. Die Kosten der ökologischen Wende dürfen nicht auf sozial Benachteiligte und andere Regionen abgewälzt werden.“

Begründung: Die menschengemachte Klimakrise ist eine der zentralen Herausforderung der nächsten Dekade, wenn nicht sogar die größte Herausforderung. Die Klimaerwärmung auf maximal 1.5°C zu begrenzen muss Grundlage unserer politischen Entscheidungen sein. Nur wenn das 1.5°C-Ziel erreicht wird, ist die Wahrscheinlichkeit, dass das Klimasystem kollabiert (also eine nicht mehr aufzuhaltende Erwärmung des Klimasystems um 5-8°C u.a. aufgrund von sog. Kippunkten [1] wie z.B. das Auftauen der Permafrostböden oder das Abschmelzen von strahlungsreflektierenden Eis- und Schneeflächen), noch einigermaßen gering. Es gibt noch viele weitere Argumente für das 1.5°C-Ziel [2]. So könnte die vollständige Korallenbleiche verhindert werden und die Wahrscheinlichkeit von Extremwetterereignissen ist noch deutlich geringer als bei einer Erwärmung von 2°C. Das Klimasystem hat sich bereits um ca. 1°C erwärmt im Vergleich zur vorindustriellen Zeit. Um das 1.5°C-Ziel noch zu erreichen, darf nur noch eine gewissen Menge an Kohlenstoff in die Atmosphäre gelangen - und zwar weltweit. Mit unseren derzeitigen globalen CO2-Emissionen haben wir dieses Budget in weniger als 9 Jahren aufgebraucht [3]. Wir müssen also schnell aus allen fossilen Energieträgern aussteigen, um dieses Budget nicht auszureizen, sondern die Klimaerwärmung auf 1.5°C zu begrenzen. Wenn wir nun diese wissenschaftliche Basis mit dem Konzept der Klimagerechtigkeit kombinieren, folgt, dass wir sofort mit dem Ausstieg aus den Fossilen beginnen müssen, sodass wir in weniger als in 9 Jahren unabhängig von allen Fossilen werden. Darum das Jahr 2025. Die Forderung nach einem Ausstieg aus allen fossilen Energieträgern bis 2025 ist ambitioniert, technisch realisierbar, grüner als die Grünen, und, wie oben beschrieben, unbedingt notwendig. Auch die Atombewegung hat stets den vollständigen und insbesondere sofortigen Ausstieg gefordert. Mit unserer

Zielvorgabe sind wir außerdem auch ambitionierter als die Fridays for Future München, die ja Klimaneutralität bis lediglich 2035 fordern, was vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Punkte viel zu lasch erscheint. Zusammenfassend, die Themen rund um Dekarbonisierung, Klimakrise und Klimagerechtigkeit sind in aller Munde und werden ziemlich relevant für die Gesellschaft und die anstehenden Wahlen sein. Daher sollten wir uns in unserem Programm stark positionieren. Daher gehört die explizite Forderung der Klimaneutralität bis 2025 auch in die Präambel. Unser Programm ist voll von guten Vorschlägen, wie wir das auch schaffen, sodass wir nicht nur eine willkürliche Zahl nennen. Andere Teile des Programms müssten aber noch entsprechend redaktionell geändert werden.

05 ÄA – Zeile 107 / Zeile 110 (V2)

Antragssteller*in: Frank Rehberg

Einfügung vor 107: „Die zu den einzelnen Themenbereichen aufgelistete Forderungen bzw. die zu ihrer Umsetzung notwendigen Maßnahmen können vom Kommunalparlament beschlossen werden und sind kommunalpolitisch umsetzbar. Sie sind schon jetzt finanzierbar. Damit sind sie auch von diesen Seiten realistisch.“

Danach weiter mit Text bisheriger Zeile 107: „Im Stadtrat wird sich (...)“

Begründung: Wir sollten deutlich machen, dass dem Beschluss und der Umsetzung unsere Forderungen weder Landes- noch Bundesgesetze entgegenstehen, dass sie im Kommunalparlament beschlossen und kommunalpolitisch umgesetzt werden können. Wir zeigen, dies sind gerade auch kommunale Angelegenheiten, die hier demokratisch geregelt werden können und müssen. Auch kontern wir damit indirekt den „Vorwurf“ unsere Forderungen wären nur auf die Landes- bzw. Bundesebene bzw. auf die internationale Ebene ausgerichtet und nur dort beschließ- und umsetzbar. Mit dem Hinweis auf die Finanzierbarkeit der Umsetzungen zeigen wir, dass wir uns auch zum Feld der Finanzen „einen Kopf gemacht“ haben. Mit unseren Forderungen sind wir also keine Tagträumer*innen sondern Realist*innen. Und wer will nicht realistisch sein? Vielleicht hilft es ja bei der Steigerung der Wahlbeteiligung und unseres Stimmenanteils.

06 ÄA – Zeile 151 ff. – Teilübername in Zeile 154 (V2) – Teilübernahme zugestimmt

Antragssteller*in: Hans-Peter Gase

Einfügen Text neu: Maßnahmen auf Bundesebene – wie die Abschaffung der Modernisierungumlage, das Verbot der Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen, ein Mietspiegel, der alle Bestandswohnungen erfasst, ein soziales Wohnungsbauprogramm oder die drastische Besteuerung von Immobiliengewinnen bei gleichzeitiger steuerlicher Entlastung sozialer Vermieter – und Maßnahmen auf Landesebene, wie das Einfrieren von Mieten, die Deckelung von Mieten und die Möglichkeit einer Absenkung von überhöhten Mieten sind unumgänglich. Aber auch die Stadt kann aktiv werden.

Begründung: Diese Maßnahmen können ein wirksamer Schritt sein, die Mieterhöhungen zu verhindern. Der Mietdeckel ist zwar juristisch Neuland, doch kommen Gutachten in Rahmen der Debatten in Berlin zu dem Schluss, dass ein solcher Mietdeckel zulässig ist, da die Bundesländer nach der Föderalismusreform für das Wohnungswesen zuständig sind. Der Berliner Senat hat den Mietdeckel beschlossen. Das muss nun auch in Bayern möglich sein, denn laut Verfassung Art 106 gilt: „Jeder Bewohner Bayerns hat Anspruch auf eine angemessene Wohnung.“

Quellen:

<https://stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnraum/mietendeckel/>

<https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVerf-106>

07 ÄA – Zeile 172 – Teilübernahme in Zeile 175 (V2) – Teilübernahme zugestimmt

*Antragsteller*in:* Johannes König

Ersetzten: „Nachhaltigkeit, Mobilität“ durch: „Dekarbonisierung, autofreie Mobilität“

Begründung: Präzisere Formulierung.

08 ÄA – Zeile 176 / Zeile 179 (V2) - zurückgezogen

*Antragssteller*in:* Johannes König

Ersetzten: „sozial gerecht“ durch: „sozial-ökologisch“

Begründung: Bei Neubau und Nachverdichtung müssen sowohl soziale als auch ökologische Kriterien eine Rolle spielen.

09 ÄA – Zeile 182/ Zeile 185 (V2) - zurückgezogen

*Antragssteller*in:* OV Süd

Ersetzten: „Verzicht auf Eigentumswohnungen“ durch „unter Ausschluss des Baus von Eigentumswohnungen“

Begründung: Verzicht auf Eigentumswohnungen erscheint uns zu schwach in der Argumentation

10 ÄA – Zeile 186 – Übernahme in Zeile 189 ff. (V2)

*Antragssteller*in:* OV Süd

Einfügen nach: „... bedarfsgerechte Erstellung und Überarbeitung bestehender Nachverdichtungskonzepte“ „unter Berücksichtigung sozialer und ökologischer Rahmenbedingungen“

Begründung: bei Nachverdichtungskonzepten sind sowohl die sozialen Belange als auch die schützenswerte Umwelt, z.B. Grünanlagen, Bäume etc. zu berücksichtigen.

11 ÄA – Zeile 186 – Erledigt durch Übernahme 10 ÄA - zurückgezogen

*Antragssteller*in:* Johannes König

Ersetzten „bedarfsgerechte ... Wohnraum“ **durch** „Erstellung und Überarbeitung bestehender Nachverdichtungskonzepte zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum unter sozialen und ökologischen Aspekten“

12 ÄA – Zeile 191/ Zeile 195 (V2) - zurückgezogen

*Antragssteller*in:* Johannes König

Einfügung:

- für Neubauten ab 2020 verpflichtend eine Photovoltaik- oder Solarthermieranlage, strenge Energieeffizienzstandards sowie im Versorgungsgebiet eine Anschlusspflicht an das Fernwärmenetz

Begründung: 08 ÄA

13 ÄA – Zeile 195 – Übernahme in Zeile 199 (V2)

Antragssteller*in: OV-Süd:

Streichung: „sorgfältig vorbereiteten“ vor dem „kooperativen Prozess“

Begründung: kooperativer Prozess reicht.

14 ÄA – Zeile 204 – Übernahme in Zeile 207 (V2)

Antragssteller*in: OV-Süd:

Ersetzen: *kein Bau von Eigentumswohnungen* ersetzen durch „Ausschluss des Baus von Eigentumswohnungen durch privatwirtschaftliche Bauträger“

Begründung: Wir wollen deutlich machen, dass wir sehr wohl für Eigentum sind, aber nicht in privatwirtschaftlicher sondern in gemeinwohlorientierter Hand, wie z.B. Genossenschaften, Baugemeinschaften etc.

15 ÄA – Zeile 224 / Zeile 224 (V2) - zurückgezogen

Antragssteller*in: Johannes König

Einfügung: „ [...] z.B. Mietobergrenzen, Umwandlungsverbot in Eigentumswohnungen auch für unbebaute Grundstücke und Maßnahmen zur sozial-ökologischen Nachverdichtung.“

Begründung: 08 ÄA

16 ÄA – Zeile 227 / Zeile 227 (V2)

Antragssteller*in: Brigitte Wolf, OV Ost

Streichung: *und Aufhebung der zeitlichen Begrenzung*

Begründung: Die Gerichte verlangen für den Erlass einer Erhaltungssatzung eine begrenzte Dauer und regelmäßige Überprüfung. Mit fünf Jahren ist die Stadt hier auf der sicheren Seite. Sonst klagt ein Eigentümer die ganze Satzung weg und der Schutz ist sofort für das ganze Gebiet weg. Bei jedem Erlass einer Erhaltungssatzung wird deshalb eine Überprüfung nach fünf Jahren als Auftrag an das Planungsreferat gleich mit beschlossen.

17 ÄA – Zeile 257 – Teilübernahme in Zeile 257 (V2)

Antragssteller*in: AG Betrieb und Gewerkschaft, Wolfgang Schulz / sowie Katharina Heymann, Annemarie Fingert

Einfügung: „... Studierende und entsprechende Verhandlungen mit den Münchner Baugenossenschaften“

18 ÄA – Zeile 280 – Teilübernahme in Zeile 280 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Betrieb und Gewerkschaft, Wolfgang Schulz

Einfügung: „...die hier arbeiten oder leben.“

19 ÄA – Zeile 282 – Übernahme in Zeile 282 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Betrieb und Gewerkschaft, Wolfgang Schulz

Ersetzten: „oft trotz Arbeitsplatz“, durch „oft trotz Beschäftigung“.

20 ÄA – Zeile 327 – Teilübernahme in Zeile 324 (V2)

*Antragsteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung Spiegelstrich:

- ⑩ Vorrangige Schaffung und Besetzung von Arbeitsplätzen für Menschen mit Handicap in der Stadt als Arbeitgeberin und allen städtischen Beteiligungsgesellschaften

21 ÄA – Zeile 327/ Zeile 327 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Betrieb und Gewerkschaft, Wolfgang Schulz

Einfügung Spiegelstriche:

- Unbefristete Übernahme aller Nachwuchskräfte bei der Stadt und ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften
- Die Anwendung der geltenden Tarifverträge für Auszubildende für alle Nachwuchskräfte der Landeshauptstadt
- Die Münchenezulage muss für alle Beschäftigten der Stadt sowie ihrer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften in gleicher Höhe ausgezahlt werden
- An städtischen Berufsschulen muss gelten, dass sogenannte „betriebliche Notwendigkeiten“ keine Befreiung vom Berufsschulunterricht rechtfertigen
- Auszubildende dürfen nicht für die Teilnahme an politischen Demonstrationen oder Streik während der Berufsschulzeit an städtischen Berufsschulen sanktioniert werden

22 ÄA – Zeile 340 – Übernahme in Zeile 341 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Ersetzten: „Strom- und Gasabschaltungen durch städtische Energieversorger müssen weiterhin

durch Frühwarnsysteme der Stadtwerke verhindert werden. Einführung eines Sozialtarifs für Menschen, die dauerhaft Transferleistungen beziehen und solche, die von Altersarmut betroffen sind“ durch:
„entgeltfreie Strom-Grundkontingente und Abschaffung von Stromsperren, um Energiearmut zu bekämpfen, sowie über die Strom-Grundkontingente hinaus die Einführung eines Sozialtarifs für Menschen die Transferleistungen beziehen, von Altersarmut betroffen sind und eine Einkommenssituation haben die unterhalb der relativen Einkommensarmut liegt“

Begründung: Anpassen der Forderung mit dem Klimateil und eine Ausweitung auf alle von Armut in München betroffenen Personen.

23 ÄA – Zeile 355 – Teilübernahme in Zeile 346 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung: die Ausweitung des München-Passes auf den Personenkreis die von Altersarmut betroffen sind und eine Einkommenssituation haben die unterhalb der relativen Einkommensarmut liegt, sowie alle Angebote des München-Passes in Zukunft kostenfrei.

Begründung: Aus meiner Sicht fehlt eine Positionierung zum München-Pass im Wahlprogramm. Hier sind zwei Forderungen enthalten. 1. Die Ausweitung der Anspruchsberechtigten. Derzeit sind dies Menschen die Transferleistungen beziehen und FSJler und 2. sind die Angebote für den Personenkreis teilweise sehr teuer. Deshalb die vollständige Kostenfreiheit der Angebote.

24 ÄA – Zeile 369/ Zeile 372 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Betrieb und Gewerkschaft, Wolfgang Schulz

Einfügung: wirksame demokratische Kontrolle und Verantwortung städtischer Unternehmen in Satzung und Gesellschaftsverträgen, in dem die Unternehmensleitung den (gesamten) Stadtrat gegenüber verantwortlich ist.“

25 ÄA – Zeile 371 – Übernahme in 374 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Betrieb und Gewerkschaft, Wolfgang Schulz

Ersetzung: “Privatisierung von Gewinnen” durch “Erzielung von Gewinnen und deren Privatisierung und damit zu”

26 ÄA – Zeile 399 – Teilübernahme in Zeile 374 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Betrieb und Gewerkschaft, Ben Pulz

Ersetzen: „flexible Arbeitszeiten“ durch "... bedeutet für die Beschäftigten entgrenzte Arbeitszeiten entsprechend den Interessen des Kapitals, ständige Verfügbarkeit ..."

27 ÄA – Zeile 400 – Übernahme in Zeile 402 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Betrieb und Gewerkschaft, Wolfgang Schulz

Einfügung: nach „Aufweichen“ „der Grenze“

28 ÄA – Zeile 401/ Zeile 404 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Betrieb und Gewerkschaft, Wolfgang Schulz

Ersetzten: Von „Auch in München“ bis „der Arbeitszeit“ streichen und durch „Deshalb stehen wir auch in München für eine vollständige Zeitsouveränität der lohnabhängig Beschäftigten“.

29 ÄA – Kapitel 2.6

*Antragssteller*in:* AG Betrieb und Gewerkschaft, Wolfgang Schulz

„Kapitel 2.6. Öffentlichen Beschäftigungssektor aufbauen“ vorziehen nach „Kapitel 2.1. Sichere Arbeitsplätze statt prekärer Beschäftigung“

30 ÄA – Zeile 421 – Übernahme in Zeile 425 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Betrieb und Gewerkschaft, Wolfgang Schulz

Ersetzten: „existenzsicher bezahlen“ „existenzsichernde“

31 ÄA – Zeile 423 – Teilübernahme in Zeile 429 (V2)

*Antragssteller*in:* Annemarie Fingert

Ersetzten 423 bis 424 durch Text neu:

Erhalt vorhandenen und Ausbau von neuen Betrieben/Projekten zum Abbau und der Verhinderung von Langzeitarbeitslosigkeit im Münchner Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogramms (MBQ) sowie Erhöhung der Fördermittel. Aufnahme in die Regelförderung nach mindestens 5 Jahren.

32 ÄA – Zeile 425 – Übernahme in Zeile 430 (V2)

*Antragssteller*in:* Annemarie Fingert

Ersetzten 425 bis 426 durch Text neu: Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Langzeitarbeitslose, die in den MBQ Betrieben arbeiten, durch Verzicht auf vorgeschaltete ALG II-Maßnahmen

33 ÄA – Zeile 494 – Teilübernahme in Zeile 499 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Ersetzten: „Qualitätsverbesserung und Erweiterung der Ausbildung von Pflegeberufen“ durch: „Qualitätsverbesserungen und Aufstockungen der Ausbildungsplätzen in allen Gesundheitsberufen, insbesondere die Errichtung einer städt. Berufsschule für Hebammen / Entbindungspfleger“

Begründung: Eine Klarstellung der Forderung und eine Ausweitung auf alle Gesundheitsberufe.

34 ÄA – Zeile 528 – Übernahme in Zeile 533 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung: „und das bestehende Hilfs- und Unterstützungsangebot diskriminierungsfrei“ ausweiten.

35 ÄA – Zeile 537 – Übernahme in Zeile 542 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung: „Ausbau und Koordination städtischer“ und nach: „zeitnahe Vermittlung an freiwilliger“

36 ÄA – Zeile 556 – Teilübernahme in Zeile 561 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung: „Ausweitung stadtteilorientierter und aufsuchende Beratung auf freiwilligen Wunsch“

38 ÄA – Kapitel 4

*Antragssteller*in:* Clemens Pingel

Ersetzten gesamtes Kapitel 4 mit Alternativtext: siehe S. 29 – 34 im vorliegenden Antragsheft 1 für Text

39 ÄA – Zeile 585 – Übernahme in Zeile 590 (V2)

*Antragsteller*in:* AG Verkehr

Einfügung: „Wir wollen in München ein Verkehrskonzept, in dem sich alle preisgünstig, schnell, sicher und ohne Hürden und Zugangsbeschränkungen bewegen können.“

Begründung: Als LINKE ist es auch eines unser Kernanliegen, dass sich alle Mobilität auch leisten können, und zwar insbesondere Menschen mit kleinem Geldbeutel. Der Zusatz „preisgünstig“ darf daher nicht in dieser Aufzählung fehlen, und greift schonmal auf den Nulltarif vor.

41 ÄA – Zeile 597 – Übernahme nach Abstimmung zum Datum 2025

*Antragssteller*in:* AG Verkehr, OV Nord, Umweltgruppe

Einfügung: „Bis 2025 muss der gesamte Münchner Verkehr komplett auf alle fossilen Energieträger verzichten.“

Begründung: Änderungsantrag 1. *Und* Dies ist eine Konkretisierung unserer Forderung nach Dekarbonisierung für den Mobilitätsbereich. Ein ähnlicher Satz taucht erst im letzten Unterkapitel (4.4) auf. Um der Dringlichkeit gerecht zu werden, sollte unsere Ausstiegsforderung bereits in der Einleitung auftauchen. Es geht außerdem nicht nur um den Straßenverkehr, sondern um den gesamten Verkehr in München. Das heißt auch der Strom für die E-Mobilität, ob auf Schiene oder auf Straße, muss aus erneuerbaren Quellen stammen und zwar vollständig.

43 ÄA – Zeile 614 – Übernahme in Zeile 620 (V2)

*Antragssteller*in:* Johannes König

Einfügung: „ÖPNV für München und vollständige Ticketfreiheit bis spätestens 2025“

Begründung: Ohne Datum bleibt die Forderung zu unverbindlich.

44 ÄA – Zeile 638 – Übernahme in Zeile 644 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Verkehr

Ersetzten Text neu: „[...] Wie die 2. Stammstrecke mit Tieftunnel wollen wir den geplanten Nord-Süd-U-Bahn-Tunnel verhindern.“

45 ÄA – Zeile 639 – Übernahme in Zeile 648

*Antragssteller*in:* AG Verkehr

Einfügung: „Bei beiden milliardenschweren Großprojekten werden die derzeitigen Probleme des innenstadtzentrierten Verkehrsnetzes und der Umweltbelastung eher verschärft. Wir fordern stattdessen einen Ausbau der bereits vorhandenen Nord- und Südring zu S-Bahn-Ringlinien, sowie einen Ausbau des Trambahnnetzes.“

46 ÄA – Zeile 642 – Entfällt wegen textueller Änderung

*Antragssteller*in:* AG Verkehr

Einfügung: „[...] einer S-Bahn-Ringlinie, auch für den Fall, dass sich die 2. Stammstrecke im Tieftunnel und der U-Bahn-Tunnel nicht mehr verhindern lassen.“

Begründung: Als LINKE lehnen wir natürlich den S-Bahn-Tieftunnel als auch einen neuen U-Bahntunnel (U9) ab. Es kann allerdings dennoch geschehen, dass beide oder eines der beiden Großprojekte realisiert werden. Sollte das so sein, müssen wir dennoch darauf bestehen, unsere Vorschläge umzusetzen, die zum einen das Netz stabilisieren sowie ein engmaschiges Oberflächennetz anbieten. Von verschiedenen Verkehrsexperten wurde uns geraten, dazu in unserem Programm explizit zu stehen. Daher der Zusatz.

47 ÄA – Zeile 649/ Zeile 655 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Verkehr

Einfügung Spiegelstrich: „Sollte sich der Nord-Süd-U-Bahn-Tunnel nicht mehr verhindern lassen, dann nur mit einer Verbindung vom Vorhaltebahnhof zur Theresienstraße“

Begründung: Änderungsantrag 12. Und: Diese Forderung ist zwar ziemlich konkret, aber wäre ein absolutes Alleinstellungsmerkmal der LINKEN. Das kurze Verbindungsstück würde die U2 sofort auf ihrem meist befahrenen Ast entlasten und die U2 könnte nördlich des Hbf alle 2 Minuten befahren werden.

48 ÄA – Zeile 650/ Zeile 656 (V2)

*Antragssteller*in:* Johannes König

Ersetzten: „S-Bahn-Ring“ durch „Bau des S-Bahn-Rings bis 2030“

Begründung: Ohne Datum bleibt die Forderung zu unverbindlich.

50 ÄA – Zeile 657/ Zeile 663 (V2)

*Antragssteller*in:* Johannes König

Ersetzten: „kürzere Taktfolgen auch abends und nachts“ durch „tagsüber mindestens 10-Minuten-Takt auf sämtlichen Verbindungen ab 2025, nachts kürzere Taktfolgen ab sofort“

Begründung: Präzisere Forderung.

51 ÄA – Zeile 657/ Zeile 663 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Verkehr

Ersetzten: „- kürzere Taktfolgen auch abends und nachts - eine Verdichtung des Nachtliniennetzes „ durch „eine Mobilitätsgarantie ab spätestens 2025: Jede*r kann an jedem Tag 24 Stunden lang mit einer Wartezeit von 10 Minuten öffentlich von A nach B fahren.“

Begründung: Wir wollen, dass der ÖPNV eine echte und attraktive Alternative zum eigenen Auto wird. Das geht aber nur, wenn man tatsächlich immer öffentlich mobil sein kann. Das wollen wir mit einer Mobilitätsgarantie festschreiben. Diese ist außerdem notwendig, um den Verkehr zu dekarbonisieren und erst recht, um eine autofreie Zone innerhalb des Mittleren Rings zu etablieren. Darum muss die Mobilität mit ÖPNV ab spätestens 2025 garantiert sein. Sollte bis dahin das Trambahnnetz nicht ausreichend ausgebaut wurde sein, kann für den Übergang auf Expressbusse zurückgegriffen werden, die deutlich schneller als neue Trambahnlinien etabliert werden können. Außerhalb des Zentrum kann z.B. auch ein System mit Ruftaxis etabliert werden. Hier kann man sich an Landkreisen wie z.B. Fürstenfeldbruck ein Beispiel nehmen.

52 ÄA – Zeile 675 ff. – Teilübernahme in Zeile 681 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Verkehr

Ergänzung: „sofort eine autofreie Alt- und Innenstadt: bestehende Fußgänger*innenzonen erweitern, neue einrichten und teilw. ganztägig für den Radverkehr freigeben. Umwandlung der Sonnenstraße zum Fußgänger*innenboulevard mit Altstadtring für Fahrradfahrer*innen“

Begründung: Bereits jetzt ist die Alt- und Innenstadt nur schwer mit den Fahrrad zu erreichen. In einer autofreien Alt- und Innenstadt braucht es nicht nur mehr Fußgänger*innenzonen. Auf diesen müssen sich auch Radfahrende fortbewegen dürfen. Hier bieten sich Fußgänger*innenzonen mit dem Zusatz ‚Rad frei‘ besonders an, da Radfahrende nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, die Zulassung des Lieferverkehrs einfach den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden kann, und das Konzept bei den

Bürger*innen bereits bekannt ist. Alternativ zusätzliche Fahrradstraßen, die nicht für den Kraftverkehr freigegeben sind.

53 ÄA – Zeile 675 – Entfällt wegen Übernahme 52 ÄA

*Antragssteller*in:* Johannes König

Ersetzen: „eine autofreie Alt- und Innenstadt“ durch „eine autofreie Altstadt ab sofort, eine autofreie Innenstadt (mittlerer Ring) bis spätestens 2025.“

Begründung: Hier sollten wir konkrete Daten nennen.

54 ÄA – Zeile 674 – Teilübernahme in Zeile 681 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Verkehr, OV Nord, Umweltgruppe

Einfügen Spiegelstrich: München autofrei innerhalb des Mittleren Rings bis 2025 (mit entsprechenden Ausnahmeregelungen für den unvermeidbaren Kraftverkehr).

55 ÄA – Zeile 677/ Zeile 681 (V2)

*Antragssteller*in:* Johannes König

Einfügung: „Altstadtring für Fahrradfahrer*innen bis spätestens 2022“

Begründung: Hier sollten wir konkrete Daten nennen.

56 ÄA - Zeile 678/ Zeile 686 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Verkehr

Einfügung: „[...] Einrichtung von Fußgänger*innenzonen und Fahrradstraßen (ohne Freigabe für den Kraftverkehr) auch in Stadtteilzentren jenseits des Innenstadtbereichs“

Begründung: Siehe Änderungsantrag 18. *Und:* Die Einrichtung von autofreien Stadtteilzentren muss zu Gunsten von Fußgänger*innen und Fahrrad gehen. Daher sollten Straßen in Stadtteilzentren autofreie Straßen ersetzt werden, auf denen sich sowohl Fußgänger*innen als auch Radfahrende fortbewegen können.

57 ÄA – Zeile 680 – Teilübernahme in Zeile 688 (V2)

*Antragssteller*in:* AG Verkehr, OV Nord, Umweltgruppe

Streichen: „einen schrittweise flächendeckenden Ausbau des Radwegnetzes und Radschnellwege mit „grüner Welle“ für längere Strecken“

Und ersetzen Text neu: „den sofortigen und massiven Ausbau der Fahrradinfrastruktur: wir wollen die Ziele des ‚Radentscheid München‘ schnell und konsequent umsetzen“

Begründung: Der Radverkehr spielt bei der Verkehrswende eine zentrale Rolle. Das sollte sich auch in unserem Wahlprogramm so widerspiegeln. Die aktuelle Formulierung ist zu sanft und nicht weitreichend genug. Außerdem sollten wir auch in unserem Programm betonen, dass wir hinter dem Radentscheid stehen und mit breiten gesellschaftlichen Bündnissen zusammenarbeiten.

58 ÄA – Zeile 681 – Teilübernahme in Zeile 688 (V2)

Antragsteller*in: Johannes König

Einfügung: „Strecke, mehrspurigen Trassen und leichterem Kombinierbarkeit von ÖPNV und Fahrrad“

Begründung: Weitergehende Forderung.

59 ÄA – Zeile 683 – Teilübernahme in Zeile 692 (V2)

Antragssteller*in: AG Verkehr, OV Nord, Umweltgruppe

Spiegelstrich ersetzen durch: Neu- und Ausbau von Straßen nur in Ausnahmefällen und mit Fokus auf den Umweltverbund, etwa zur Erschließung neuer Stadtgebiete “

Begründung: Wir stehen für eine radikale verkehrspolitische Wende in München. Ein zentraler Punkt dieser Wende ist es, den motorisierten Individualverkehr zeitnah zu minimieren und durch umweltfreundliche und emissionsfreie Transportmittel zu ersetzen. Neue Umgehungsstraßen im Münchner Stadtgebiet, um bestehende Wohnsiedlungen zu entlasten, fördern aber den Individualverkehr. Denn: Der Verkehr steigt mit dem verfügbaren Platz. Das widerspricht unserem Konzept einer Verkehrswende. Die entsprechende Ausnahme ist daher aus der Forderung zu streichen. Außerdem sollten wir betonen, dass neue Straßen stets mit besonderem Augenmerk auf den Umweltverbund zu planen sind.

60 ÄA – Zeile 685/ Zeile 695 (V2)

Antragssteller*in: AG Verkehr, OV Nord, Umweltgruppe

Ersetzen: „eine kritische Bewertung von Tunnelprojekten anhand ihrer tatsächlichen Umweltbilanz“ durch „keine weiteren Tunnel für den Autoverkehr.“

Begründung: Siehe Änderungsantrag 5. Und Wir stehen dafür, den MIV zurückzudrängen und durch attraktive Alternativen zu ersetzen. Daher braucht München gar keine neuen Tunnel für den Autoverkehr.

61 ÄA – Zeile 687 (Überschrift) – Übernahme jetzt Zeile 697 (V2)

Antragssteller*in: AG Verkehr, OV Nord, Umweltgruppe

Ersetzen: „Straßenverkehr“ durch „Verkehr“

Begründung: Siehe Änderungsanträge 1 und 2. Und Die Dekarbonisierung muss natürlich auch für den gesamten Verkehr in München gelten, nicht nur für den Straßenverkehr. Mit der alten Formulierung schließen wir explizit den Schienenverkehr und auch den Luftverkehr aus. Diese beiden Verkehrsmittel müssen natürlich auch emissionsfrei sein, dh. auch der Strom, mit dem die U-Bahn betrieben wird.

62 ÄA – Zeile 688 – 691 – Übernahme in Zeile 699 (V2)

Antragssteller*in: AG Verkehr, OV Nord

Ergänzung: „Die vom Kraftfahrzeugverkehr ausgehenden CO₂-, Feinstaub-, Mikroplastik und Stickstoffdioxidemissionen und der Lärm belasten die Gesundheit der Stadtbewohner*innen und haben gravierende Folgen für Natur und Lebensqualität – lokal und global.“

Begründung: Bei den Emissionen des Kraftverkehrs geht es nicht nur um die schädlichen Gase, die in unsere Luft geblasen werden. Auch die Emissionen von Mikroplastik durch Reifenabrieb (Der Reifenabrieb ist für rund 1/3 des Mikroplastiks verantwortlich und damit die Hauptquelle [1]) und Fahrbahnabnutzung [1] sind bei einem emissionsfreien Verkehr mitzudenken. Die Mikroplastikbelastung sieht man auch in der Isar [2]. Zu den Emissionen vom Kraftverkehr gehört auch noch der Lärm. Wir sollten die verschiedenen Emissionen explizit nennen, um zu zeigen, dass wir Emission ganzheitlich denken, und um nochmals zu betonen, wie breit gefächert die Schäden durch den Kraftverkehr sind.

[1]

<https://www.umsicht.fraunhofer.de/content/dam/umsicht/de/dokumente/publikationen/2018/kunststoffe-id-umwelt-konsortialstudie-mikroplastik.pdf>

[2]

https://www.lfu.bayern.de/analytik_stoffe/mikroplastik/laenderbericht_2018/doc/laenderbericht_mikroplastik.pdf

63 ÄA – Zeile 695 – eventuelle Übernahme nach Abstimmung zu 2025

Antragssteller*in: AG Verkehr, OV Nord, Umweltgruppe (und Johannes König 2025)

Ersetzen: „Bis 2025 soll dann der gesamte Münchner Verkehr komplett auf fossile Energieträger verzichten.“

Begründung: Das frühere Datum ist angesichts der Dringlichkeit der Klimakrise geboten und zudem realistisch.

65 ÄA – Zeile 702 – Übernahme jetzt Zeile 713 (V2)

Antragssteller*in: AG Verkehr, OV Nord, Umweltgruppe

Streichung: „und perspektivische Einführung einer City Maut“

Begründung: Siehe Änderungsantrag 1. Und Damit schließen wir uns einer der zentralen Forderungen der Fridays for Future an und passt hervorragend zu unserem Konzept einer radikalen Verkehrswende für München. Wir sollten aber auch betonen, dass wir natürlich den unvermeidbaren MIV im Kopf haben wie Liefer- und Wirtschaftsverkehr, Handwerker*innen, Taxen, etc. Wenn wir eine autofreie Zone innerhalb des Mittleren Ring fordern, dann ergibt es keinen Sinn, noch eine City-Maut einzuführen, deren Erhebung auf aufwendiger und teurer Infrastruktur beruht. Daher ist die entsprechende Forderung zu streichen. Natürlich beruht eine derart weiträumige autofreie Zone auf einem hervorragenden ÖPNV. Sollte der Ausbau eines engen Netzes an Trambahnen bis dahin nicht abgeschlossen sein, können für die Übergangszeit (elektrisch betriebene) Busse eingesetzt werden. Für weniger frequentierte aber dennoch wichtige Querverbindungen können zusätzlich Minibusse fahren, siehe Innenstadt Rom (und die ist groß). Auch Taxis können hier weitere Abhilfe schaffen. Viele Forderungen des Radentscheids München erfüllen sich von alleine, denn wenn keine Autos mehr fahren, braucht es auch keinen eigenen Radweg.

Trotz des Ausbaus des ÖPNV und des Radfahrens kann natürlich nicht gänzlich auf den Kraftverkehr innerhalb des Mittleren Rings verzichtet werden. Daher der entsprechende Zusatz in der Forderung. Das schließt nicht nur den Wirtschaftsverkehr (Handwerker, Lieferverkehr, etc), Polizei, Feuerwehr und Krankenwagen ein, sondern auch den Individualverkehr bis zu einem gewissen Grade. Ein gewisser Teil kann durch Ruftaxis mit dynamischer Route bedient werden. Auch denkbar wäre, dass sogar Privatpersonen eine Einfahrerlaubnis in die autofreie Zone bei der Stadt beantragen können, dessen Kriterienkatalog noch bis 2025 demokratisch erarbeitet werden kann.

67 ÄA – Zeile 703/ Zeile 714 (V2)

*Antragssteller*in:* Johannes König

Ersetzen: „Umstellung ... Elektromobilität“ durch:

„Keine Neuanschaffungen von fossil betriebenen Fahrzeugen bei MVG-Busflotte, städtischem Fuhrpark und privaten Dienstleistern (z. B. Taxis, CarSharing) mit dem Ziel der vollständigen Umstellung auf Elektromobilität“

Begründung: Formulierung macht deutlich, dass wir die Umstellung sofort angehen wollen und nicht irgendwann.

68 ÄA – Zeile 704 –Übernahme in Zeile 715 (V2)

*Antragssteller*in:* Harald Pürzel

Einfügung: "Umstellung der MVG-Busflotte, des städtischen Fuhrparks und privater Dienstleister (z.B. Taxis, CarSharing) auf Elektromobilität. Dabei sind Lithium-Ionen-Akkus als Energiespeicher möglichst zu vermeiden. Die Energieversorgung sollte möglichst durch Oberleitungen oder Brennstoffzellen erfolgen.

Begründung: Die Klarstellung ist nötig, da der Begriff "Elektromobilität" häufig synonym für den Einsatz mit Lithium-Ionen-Akkus betriebener Kraftfahrzeuge verwendet wird. Aufgrund des hohen Energieaufwandes bei der Herstellung von Fahrzeugen mit Lithium-Ionen-Akkus und des großen Gewichts der Akkus weisen solche Fahrzeuge gegenüber dieselgetriebenen Fahrzeugen - auf die Gesamtlebensdauer eines Fahrzeugs bezogen - eine nur unzureichend (zwischen 10 und 30 %) bessere Treibhausgasbilanz auf. Zudem erfolgt die Gewinnung des Rohstoffs Lithium meist unter extrem ausbeuterischen Arbeitsbedingungen und verursacht große Umweltbelastungen (hoher Wasserverbrauch und in Folge Absenkung des Grundwasserspiegels, Kontaminierung der Böden und des Trinkwassers).

69 ÄA – Zeile 707 (1) – Teilübernahme in Zeile 720 (V2)

*Antragssteller*in:* Johannes König

Einfügen neues Unterkapitel:

„4.5. Flugverkehr regulieren

Flugverkehr ist mit gravierenden Umwelt-, Klima- und Lärmbelastungen verbunden. Dabei sind vor allem Kurzstreckenflüge unnötig. Hier sehen wir die Stadt München als Anteilseigner der Flughafen München GmbH in der Verantwortung. Landegebühren werden schon jetzt dazu genutzt, das Verhalten der Fluggesellschaften zu beeinflussen. Beispielsweise werden leisere Flugzeuge mit geringeren NOx-Emissionen bevorzugt. Dieser Ansatz sollte ausgeweitet werden mit dem Ziel, die CO2-Emissionen des Münchner Flughafens erheblich zu reduzieren und Kurzstreckenflüge zu verunmöglichen.

Wir fordern:

- ein effektives Start- und Landeverbot für Kurzstreckenflüge ab bzw. vom Münchner Flughafen durch prohibitiv hohe Start- und Landegebühen
- die Einstellung aller Subventionen an Flughafengesellschaften
- keine dritte Startbahn“

Begründung: Der Stadt gehört fast ein Viertel der Anteile am Münchner Flughafen. Somit steht sie mit in der Verantwortung für die Belastung des Klimas durch ihn. Vor allem auch wegen der breiten öffentlichen Debatte um eine mögliche dritte Startbahn darf Flugverkehr im Programm nicht unerwähnt bleiben.

70 ÄA – Zeile 707 (2)

*Antragssteller*in:* AG Verkehr, OV Nord, Umweltgruppe

Einfügen Spiegelstrich: „weiterhin keine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München auch nach Ablauf der Bindungsfrist des erfolgreichen Bürgerentscheids“

Begründung: Die Diskussion über den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Münchner Flughafen flammt immer wieder auf, denn die Bindefrist des Bürgerentscheids ist ja nur 1 Jahr. Angesichts der Klimakrise ist ein weiteres Wachstum des Flugverkehrs unbedingt zu verhindern. Wir sollten daher in unserem Programm explizit dazu Stellung beziehen und die 3. Start- und Landebahn ablehnen. Außerdem schließen wir uns damit den Fridays for Future an. Diese Forderung ergibt hier natürlich nur dann Sinn, wenn das Kapitel einen emissionsfreien Verkehr behandelt (und nicht nur Straßenverkehr).

71 ÄA – Zeile 707 (3) – Übernahme in Zeile 720 (V2) mit Zusatz Teilübernahme

*Antragssteller*in:* AG Verkehr, OV Nord

Einfügen Spiegelstrich: „keine innerdeutschen Flüge am Münchener Flughafen“

Begründung: Änderungsantrag 1 und 10. *Und:* Die Stadt München als Gesellschafterin der Flughafen München GmbH hat hier durchaus Gestaltungsspielraum. Die FFF fordern, Kurzstreckenflüge durch höhere Start- und Landegebühen zu verhindern. In der Sache schließen wir uns damit dieser Forderung an, wählen aber einen Weg, der mit LINKER Politik zu vereinen ist. Mit unseren Forderungen haben Reiche nicht die Möglichkeit einfach mit mehr Geld trotzdem innerdeutsch zu fliegen. Innerdeutsche Flüge machen rund 30% der Flugbewegung am Münchner Flughafen aus. Wenn diese wegfallen, lösen sich auch die Kapazitätsprobleme und eine dritte Start- und Landebahn, die hohe Investitionskosten mit sich brächte, ist überflüssig. Innerdeutsche Flüge sind außerdem bereits jetzt verzichtbar angesichts unseres Bahnnetzes. Die ICE-Verbindungen müssen aber weiter ausgebaut werden.

73 ÄA – Zeile 708 (Überschrift) –Übernahme jetzt Zeile 725 (V2)

*Antragssteller*in:* AK Umwelt, OV Nord

Ersetzten durch: Umwelt: Klimagerechtigkeit vor Ort erkämpfen

Begründung: Klimagerechtigkeit ist in aller Munde, und sollte auf jeden Fall im Titel nicht fehlen. Klimagerechtigkeit umspannt die soziale und ökologische Tragweite bei der Bekämpfung der Klimakrise. Darüber hinaus setzen wir hier einen positiven Punkt und zeigen was wir wollen. Das Wort Klimawandel wird stattdessen immer seltener von den Bewegungen und den Medien genutzt, da es die aktuelle Situation

nicht mehr treffend darstellt. Das Wort Wandel ist zu harmlos, um die aktuellen Entwicklungen passend zu umschreiben.

74 ÄA – Zeile 709 – Übernahme in Zeile 726 (V2)

Antragssteller*in: AK Umwelt, OV Nord

Ersetzten: „ Die dramatischen Auswirkungen der Klimakrise sind schon heute spürbar.“

Begründung: Das Wort Klimawandel wird nicht mehr von den Bewegungen und immer seltener von den Medien genutzt, da es die aktuelle Situation nicht mehr treffend darstellt. Das Wort Wandel ist zu harmlos, um die aktuellen Entwicklungen passend zu umschreiben.

75 ÄA – Zeile 717 – Übernahme in Zeile 735 (V2)

Antragssteller*in: AK Umwelt, OV Nord

Einfügung: „Es geht nicht nur um Klimaschutz, sondern auch um den Erhalt der Artenvielfalt, Grünflächen und Gewässer, den Tierschutz, die Versorgung mit sauberer Luft, Trinkwasser und Nahrung, sowie einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen.“

Begründung: Da es von solid ein Unterkapitel zum Thema Ressourcenverbrauch geben soll, muss dieses Thema auch ganz kurz in der Einleitung aufgenommen werden.

77 ÄA – Zeile 739/ Zeile 757 (V2)

Antragssteller*in: AK Umwelt, OV Nord

Einfügung neuer Spiegelstrich: Umstellung des Dampfnetzes auf Heißwasser bis spätestens 2025

Begründung: Für eine erfolgreiche Umstellung der Wärmeversorgung auf erneuerbare Energien bzw. Geothermie ist eine rasche Umstellung des Dampfnetzes in der Innenstadt auf das effizientere Heißwassernetz nötig. Die SWM haben diese Umstellung schon 2010 forciert, jedoch seitdem immer weiter aufgeschoben.

78 neu ÄA – Zeile 741/ Zeile 759 (V2)

Antragssteller*in: AK Umwelt, OV Nord

Einfügung neuer Spiegelstrich: „Gebäude dürfen nur noch im Passivhaus-Standard und mit Pflicht für Photovoltaik- oder Solarthermieranlagen gebaut werden.“

Begründung: Die Pflicht für Photovoltaik- oder Solarthermieranlagen ist ein wesentlicher Baustein für eine dezentrale Energiewende. Den ÄA 12 von Johannes der genau diesen (und weitere Punkte) beinhaltet hat, hatte die ABK auch angenommen gehabt. Ich hatte jedoch dagegen argumentiert, weil es im Umweltteil besser aufgehoben ist (weil auf alle Gebäude bezogen) und weil der Rest mit Pflicht zum Fernwärmeanschluss nicht richtig war. Dort haben wir uns also einen Spiegelstrich gespart. Durch die Zusammenführung beider Anträge entsteht kein neuer Spiegelstrich. Die Formulierung zum energetischen Standard wurde wieder entsprechend abgeändert. Debatte ist offen (Zur Info: der Passivhausstandard ist ambitionierter als das was wir zuvor vorgeschlagen hatten)

78 ÄA – Zeile 741/ Zeile 759 (V2) – zurückgezogen für 78 neu

*Antragssteller*in:* AK Umwelt, OV Nord

Einfügung neuer Spiegelstrich: Pflicht für Photovoltaik- oder Solarthermieanlage bei Neubauten

Begründung: Für eine erfolgreiche dezentrale Energiewende ist es notwendig, dass die Dachflächen der Gebäude für die Strom- und Wärmeversorgung genutzt werden.

79 ÄA – Zeile 746/ Zeile 764 – zurückgezogen für 78 neu

*Antragssteller*in:* AK Umwelt, OV Nord

Ersetzen: „Gebäude der Stadt und der kommunalen Unternehmen dürfen nur noch mit Passivhaus-Standard gebaut werden“

Durch Text neu: „Gebäude dürfen nur noch mit einem Primärenergiebedarf von max. 30 kWh pro Jahr und Quadratmeter gebaut werden“

Begründung: Nicht nur Neubauten in kommunaler Hand sondern alle Gebäude in der Stadt müssen möglichst wenig Energie verbrauchen für eine erfolgreiche Energiewende.
Die Beschränkung des Primärenergiebedarfs erlaubt für mehr Flexibilität als die Energiestandards nach EnEV. Das ist nicht nur effizient, sondern effektiv, denn der Primärenergiebedarf kann durch eine Kombination verschiedener Methoden niedrig gehalten werden: Solarthermie, Wärmedämmung, intelligente Lüftungssysteme und Sonneneinstrahlung, etc.

80 ÄA – Zeile 748 (1)/ Zeile 766 (V2) - zurückgezogen

*Antragssteller*in:* Johannes König

Spiegelstrich ersetzen durch: „• Abschaltung des HKW Nord 2 bis spätestens 2022 und klimafreundliche Konversion der entsprechenden Arbeitsplätze“

Begründung: Wir sollten uns aus klimapolitischen Erwägungen voll und ganz hinter die Forderungen von „Raus aus der Steinkohle“ stellen ohne dabei herumzulavieren. Gleichzeitig müssen wir klar machen, dass wir nicht Klima und Soziales gegeneinander ausspielen.

81 ÄA – Zeile 748 (2)/ Zeile 766 (V2)

*Antragssteller*in:* AK Umwelt, OV Nord

Spiegelstrich ersetzen und zur ersten Forderung **verschieben** (Z: 737): „Umsetzung des erfolgreichen Bürgerentscheids „Raus aus der Steinkohle“. Abschalten des HKW Nord 2 bis spätestens 2022. Der Betrieb muss bis dahin auf ein Minimum reduziert werden. Durch Nutzung aller zur Verfügung stehender Maßnahmen muss sichergestellt werden, dass die Beschäftigten keine sozialen oder wirtschaftlichen Nachteile erleiden.“

Begründung: Das erfolgreiche Bürgerbegehren muss dringend umgesetzt werden, um dem Willen der Wähler*innen nachzukommen. In den letzten beiden Jahren hat die Stadt bzw. die SWM zu wenig getan, um

den Bürgerentscheid umzusetzen. Das frühzeitige Ende der Kohleverbrennung im HKW Nord ist ein sehr wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Durch die Abschaltung würden jährlich etwa 10% der Münchner CO₂-Emissionen eingespart werden.

Eine Abschaltung ist theoretisch schon 2020 möglich. Dies bestätigt eine eigene Studie der SWM: „Aus technischer Sicht kann die Anlage bis zum Jahr 2035 betrieben werden. Eine vorzeitige Stilllegung des Kraftwerksblocks, beispielsweise im Jahr 2020, wäre jedoch grundsätzlich möglich.“ (SWM Studie 2016). Wir fordern deswegen, dass bis zur endgültigen Abschaltung 2022 die Kohleverbrennung auf ein Minimum reduziert wird, um möglichst viel CO₂ einzusparen. Dafür kann die Leistung des deutlich weniger CO₂-erzeugenden Gaskraftwerk HKW Süd hochgefahren werden.

Wenn DIE LINKE. München im Thema Klimagerechtigkeit glaubwürdig sein will, muss sie auch bei dieser Frage klar Farbe bekennen. Wir wollen eine sozial-ökologische Transformation. Hier in München können wir dem Nachdruck verleihen, indem wir sicherstellen, dass die ca. 200 betroffenen Beschäftigten einer frühzeitigen Abschaltung nicht die leittragenden sind, sondern keine sozialen oder wirtschaftlichen Nachteile erleiden. Die Voraussetzung dafür ist in München sehr gut.

Die Umstände für eine Abschaltung des HKW Nord 2 haben sich in den letzten drei Jahren stark verändert. Die Folgen der Klimakrise werden immer sichtbarer und auch der zivile Ungehorsam der Klimagerechtigkeitsbewegung (wie z.B. Fridays for Future oder Ende Gelände) lenkt den Fokus auf diese Thematik. Gleichzeitig haben sich die Preise für CO₂-Emissionen in den letzten beiden Jahren vervielfacht. Wird die Abschaltung des HKW Nord 2 weiter hinausgezögert, werden die Folgekosten für die Stadt sowie vor allem für die Umwelt sehr hoch sein.

82 ÄA – Zeile 748 (3) – Teilübernahme in Zeile 766 (V2) – Tü zugestimmt

*Antragssteller*in:* Brigitte Wolf, OV Ost

Spiegelstrich ersetzen durch: Wir fordern die vollständige Umsetzung des erfolgreichen Bürgerentscheids „Raus aus der Steinkohle“

Begründung: Klimaschutz und Energiewende werden auch im Kommunalwahlkampf eine große Rolle spielen. Im Wahlprogramm müssen wir uns dazu eindeutig positionieren, alles andere gefährdet die Glaubwürdigkeit der LINKEN bzgl. der Forderung „lokal handeln“.

84 ÄA – Zeile 762 – Teilübernahme in Zeile 781 (V2)

*Antragssteller*in:* AK Umwelt, OV Nord, Bettina Rödiger

Einfügen neuer Spiegelstrich: „bei Neubauten von Wohnanlagen sind Grünflächen zur gemeinschaftlichen Nutzung, wie z.B. Gemeinschaftsgärten, -beete etc. zu berücksichtigen“

Begründung: Gemeinschaftliche Nutzung von Grünflächen stärkt die Bindung zur Natur und die Nachbarschaft

85 ÄA – Zeile 763 – Teilübernahme in Zeile 783 (V2)

*Antragssteller*in:* AK Umwelt, OV Nord

Ersetzen: „Lebensräume für Wildtiere erhalten. Brut- und Nistplätze konsequent schützen; Aufstellung von Nisthilfen für Vögel und Insekten stadtweit an geeigneten Stellen“

Durch Text neu: Das Volksbegehren Artenvielfalt lokal umsetzen: urbane Grünflächen erhalten, ausbauen und zusammen mit Gärten und Parkanlagen in ein Gesamtkonzept integrieren, das Biotopverbände, Luftreinhaltung und Naherholung miteinander verbindet.

Begründung: Wir sollten in unserem Programm betonen, dass wir hinter (erfolgreichen) Volks- und Bürgerbegehren stehen. Auch in München können wir für eine Verbesserung der Biodiversität beitragen, indem die Grünflächen nicht nur ausgebaut werden, sondern auch dementsprechend gestaltet werden. Das Pflanzen heimischer (Baum-)Sorten und Wildblumen, die den Insekten und anderen Wildtieren dienen, sowie Rasenflächen nicht vollständig abzumähen sind nur zwei Beispiele, wie auf urbanen Grünflächen die Biodiversität unterstützt werden kann.

Vom BUND kam außerdem der Hinweis, Biotopverbände in unserem Programm zu erwähnen. Derzeit sind einzelne Biotope eher getrennt, inselhaft über das Stadtgebiet verteilt. Dabei wäre es wichtig, diese miteinander zu verbinden, um den Lebensraum von Insekten und Wildtieren zu vergrößern. Diese Grünflächen können und sollten dann gemeinsam mit Luftreinhaltung und Naherholung zusammengedacht werden. Auf diese Weise mit einer Klappe gleich viele Fliegen auf einmal „retten“.

86 ÄA – Zeile 765 – Teilübernahme in Zeile 784 (V2) – TÜ zugestimmt

*Antragssteller*in:* AK Umwelt

Einfügung neuer Spiegelstrich: Isar: Renaturierung des Nordteils, verstärkte Bemühungen für die Sauberkeit und keine weitere Eventisierung

Begründung: Die Isar darf nicht weiter für kommerzielle Zwecke geöffnet werden. Die Renaturierung muss im Norden der Isar fortgesetzt werden. Die Wasserqualität muss sich verbessern. Dabei geht es vor allem, um die Belastung mit Mikroplastik und die Reduzierung von eingeleitetem Mischwasser

87 ÄA – Zeile 766 (Überschrift)/ jetzt Zeile 787 (V2)

*Antragssteller*in:* AK Umwelt, Nord

Ersetzten durch: „Für eine ökologische, nachhaltige und sozial gerechte Ernährung“

Begründung: Ein nachhaltiger Umgang mit Lebensmitteln ist eine Forderung, die bisher fast nur für die besser gestellten Mitglieder unserer Gesellschaft erreichbar ist. Daher ist es wie in jedem anderen Bereich wichtig, den Gerechtigkeitsaspekt mitzudenken. Die Formulierung "nachhaltiger Umgang mit Lebensmitteln" beschränkt sich außerdem auf den Konsum-Aspekt der Ernährung. Ernährung und insbesondere eine Entwicklung zu einer nachhaltigen Ernährung erfordern auch ein Umdenken in anderen Dimensionen, beispielsweise der Bildung und dem sozialen Aspekt in der Ernährung, was jetzt vollständiger beschrieben wird.

88 ÄA – Zeile 768/ Zeile 789 (V2)

*Antragssteller*in:* AK Umwelt, Nord

Ersetzten durch Text neu: “ Um dieser Entwicklung entgegenzusteuern, wollen wir regionale Nahrungsmittelkreisläufe, biologische Anbaumethoden für eine größere Wertschätzung von Lebensmitteln und Lebewesen.“

Begründung: Die genannten förderungswürdigen Themen, sind wichtige Mittel um zum Ziel zu kommen. Das Ziel selbst ist eine größere Wertschätzung in unserer Ernährung, für das was wir zu uns nehmen, und für die Menschen, die uns mit hochwertigen Lebensmitteln versorgen. Ohne diesen Zusatz werden die

Mittel zum Selbstzweck. Diese Mittel sind aber nur wirksam, wenn ein Umdenken in der Esskultur stattfindet, was die Autor*innen in dem Einschub mit der größeren Wertschätzung ausdrücken wollen

89 ÄA – Zeile 774 – Übernahme in Zeile 795 (V2)

Antragssteller*in: AK Umwelt, Nord

Ersetzten Siegelstrich durch: „Täglich mindestens ein nachhaltiges und vollwertiges veganes Gericht in öffentlichen und schulischen Kantinen sowie vollwertige vegetarische Optionen in Kitas und Kindergärten.“

Begründung: Nicht nur Fleisch-, sondern auch die massenhafte Erzeugung von Milchprodukten tragen beträchtlich zum Klimawandel bei. Zwar mögen wir die Bedenken von Eltern gegenüber veganes Essen für Kleinkindern ernst nehmen, doch Jugendliche und Erwachsenen sollten auf jeden Fall eine Option ermöglicht werden, sich auch in öffentlichen und schulischen Kantinen vegan zu ernähren. Diese Möglichkeit ist momentan in nahezu keiner städtischen Kantine gegeben.

90 ÄA – Zeile 777/ Zeile 798 (V2)

Antragssteller*in: AK Umwelt

Spiegelstrich ersetzen durch: „Lebensmittelverschwendung durch Gastronomie und Handel mit höheren Müllabgaben empfindlich bestrafen und gleichzeitig gezielt Weiterverwendungsprojekte fördern“

Begründung: Wir wollen kommunal sowohl negative wie auch positive Anreize setzen, um Lebensmittelverschwendung zu beenden

91 ÄA – Zeile 786 ff. (Neues Unterkapitel)/ Zeile 809 (V2)

Antragssteller*in: AK Umwelt, OV Nord

Spiegelstrich streichen: Haltungsbedingungen von Tieren müssen an artspezifischen Ansprüchen orientieren; gegen industrielle Massentierhaltung in der Landwirtschaft

Durch Kapitel ersetzen:

5.4. Dem Tierschutz verpflichtet

Tiere sind keine Ware, die wir ausnutzen dürfen. Das Tierschutzgesetz legt diese Verantwortung der Menschen gegenüber dem Leben und Wohlbefinden der Tiere fest. Doch in der Landwirtschaft, bei Tierversuchen und im Zirkus wird das Tierwohl immer wieder unverhältnismäßig zugunsten menschlicher und wirtschaftlicher Interessen vernachlässigt.

Wir fordern:

- Artspezifische Haltungsbedingungen von Tieren; keine industrielle Massentierhaltung
- Regelmäßigere Kontrollen bei der Durchführung von Tierversuchen; Förderung von alternativen Versuchsmethoden, um mittelfristig Tierversuche überflüssig zu machen
- Eine stärkere Unterstützung für das Tierheim München bei der Aufnahme von Fundtieren

Begründung: Tierschutz ist ein immer wiederkehrendes Thema in der Politik. Das sieht man zum Beispiel an der vor kurzem gefassten Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu dem Thema des Tötens von männlichen Kühen. An dieser Entscheidung zeigt sich aber auch, dass die Diskussion bereits weit vorangeschritten ist, und die Zeiten sich nähern, in denen niemand mehr daran vorbeikommt, sich zu diesem Thema positionieren zu müssen. Um aus der Pressemitteilung des BVerwG zu zitieren: „Im Lichte des im Jahr 2002 in das Grundgesetz aufgenommenen Staatsziels Tierschutz beruht das Töten der männlichen Kühen für sich betrachtet nach heutigen Wertvorstellungen nicht mehr auf einem vernünftigen

Grund" (<https://www.bverwg.de/pm/2019/47>). Und wenn der BVerwG die "heutigen Wertvorstellungen" bereits so weit sieht, dass so eine Entscheidung gefällt werden kann, würde sich auch jede Partei schwertun, dieses Thema zu ignorieren. Wir als LINKE. dürfen uns in dieser Frage nicht abhängen lassen, sondern sollten den Wandel mitgestalten.

Sowohl im letzten Kommunalwahlprogramm als auch auf Landesebene sind die Forderungen wesentlich ausführlicher und radikaler. Aber da wir dieses Programm eher allgemeiner und kurz halten wollen, ist die Formulierung dieses Unterkapitels ein Versuch, die wichtigste Essenz der allgemeinen Debatte zum Ausdruck zu bringen.

Die drei Forderungen umfassen die verschiedenen Wechselwirkungen in denen wir mit Tieren um uns herumstehen. Tiere als Nutztiere, die für die Nahrung gezüchtet werden. Tiere als Forschungsobjekte, die in diesem Fall öfter geopfert werden, um das menschliche Wohl zu ermöglichen. Und nicht zuletzt, Tiere als Wesen die mit uns leben und, ob als Fundtiere, Haustiere oder Wildtiere, Teil unseres Alltags sind. Diese Vielfalt zeigt, dass wir als LINKE. dieses Thema nicht ignorieren können und zumindest einen kleinen Abschnitt in unserem Programm dazu Position beziehen muss. Denn die Anmerkungen über artgerechte Tierhaltung oder die Erhaltung der Lebensräume von Wildtieren reichen nicht aus um diese Pluralität genügend zu umfassen.

Auch wenn das Thema Tierschutz für vielen nicht wichtig ist, ist es für die, für die es wichtig ist, häufig zentral. Und wenn diese Münchner das Programm lesen, und nichts dazu finden, wäre das eine große Enttäuschung für sie. Wir sollten uns daher klar zu unseren Pflichten im Bezug zu Tierschutz bekennen.

92 ÄA – Zeile 788 ff. (Neues Unterkapitel) – Übernommen in Zeile 809

Antragssteller*in: Linksjugend ['solid] München

Einfügen:

5.4. Abkehr von Plastik

Deutschland exportiert im Schnitt 1.04 Millionen Tonnen Plastik im Jahr und das vor allem nach Südostasien. Dieser Müll landet dort auf riesigen Mülldeponien, die der Umwelt und den Meeren schaden. Wieder einmal müssen die Ärmsten Länder wortwörtlich unsere Probleme ausbaden. Um diese Ungerechtigkeit einzuschränken müssen wir lokal handeln und unseren Plastikkonsum reduzieren. Dabei reicht es aber nicht die Konsumierenden zum Handeln zu bitten, sondern klare Forderungen an Staat und Konzerne zu formulieren. Die Stadt bemüht sich schon in diesem Bereich, allerdings müssen wir, als Metropole, die dazu finanziell in der Lage ist, härtere Maßnahmen ergreifen.

Wir fordern:

- Städtische Subventionen für Unverpackt-Läden, die ökologische Produkte aus der Region anbieten, um deren Angebote erschwinglich für alle zu machen und regionale Ansiedlung von Läden dieser Art zu fördern. Plastikfrei soll kein Elitenprodukt sein!
- Umfangreichere Studien über den Mikroplastikgehalt und deren Ursachen in der Isar. Die bisherigen Studien darüber sind unzureichend und klären nicht über den Ursprung des Mikroplastiks auf.
- Das Recycling von Plastikmüll soll bis 2030 nicht bei einer Quote von unter 90% liegen.
- Eine Abkehr von Kunstrasen auf öffentlichen Sportplätzen. Allein Kunstrasenplätze sind für 5 Prozent des deutschen Mikroplastiks verantwortlich

93 ÄA – Zeile 866 - Zurückgezogen

Antragssteller*in: Stefan Jagel

Einfügung: „Hilfsangebote zur psychosozialen Betreuung von Migrant*innen und Menschen mit Handicap“

94 ÄA – Zeile 934 – Teilübernahme in Zeile 974 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung neuer Spiegelstrich: „Ausbau und Erweiterung von inklusiven Kita Gruppen und Horte“

95 ÄA – Zeile 960 - Zurückgezogen

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung Spiegelstrich: „Wir schließen an allen städtischen Schulen jegliche Sanktionierung von Schüler*innen wegen der Teilnahme an politischen Veranstaltungen und Streiks aus.“

Begründung:

Aus meiner Sicht fehlt die Forderung im Hinblick auf die Debatten um die FFF Demos.

96 ÄA – Zeile 967 – Übernommen in Zeile 1005 (V2)

*Antragsteller*in:* Helene Füllgraf, OV Nord

Ersetzten: *Doppelbelastungen* durch **Mehrfachbelastungen**.

97 ÄA – Zeile 969 – Teilübernahme in Zeile 1007 (V2)

*Antragsteller*in:* Helene Füllgraf, OV Nord

Einfügung: „[...] männlichen Kollegen. Nach wie vor wird von Frauen erwartet, sich neben Beruf um Hausarbeit und Kindererziehung sowie auch die Betreuung pflegebedürftiger Verwandter zu kümmern.“

Begründung:

Die Lastverteilung gesellschaftlich notwendiger Sorgearbeit findet nach wie vor stark auf Kosten der Frauen statt. Dazu gehört auch die Pflege, die bekanntlich in weiten Teilen von Frauen nicht allein im Beruf sondern auch im Privaten oft zu Lasten der Frauen erbracht wird. Die Linke macht sich stark zur Verbesserung der Bedingungen im Pflegebereich. Daher darf der Einsatz von Frauen im Privatbereich nicht unerwähnt bleiben um der Gesamtbelastung der Frauen in diesem Kontext gerecht zu werden.

98 ÄA – Zeile 977/ Zeile 1017

*Antragsteller*in:* Helene Füllgraf, OV Nord

Streichung „[...] antifeministische Angriffe *von rechts* verteidigen.“

Begründung:

Die Gleichstellungspolitik der Stadt soll bitte **immer** gegen Antifeministische Angriffe verteidigt werden von wem auch immer diese ausgehen.

99 ÄA – Zeile 999 – Übernommen in Zeile 1037 (V2)

*Antragsteller*in:* Helene Füllgraf, OV Nord

Ersetzung: „Doppelbelastungen“ durch Mehrfachbelastungen

Begründung: Frauen sind häufig berufstätig und tragen daneben zusätzlich immer noch häufig die Hauptlast bei Haushalt, Kinderbetreuung und/oder Pflege Verwandter und behinderter Familienmitglieder. Die Bezeichnung Doppelbelastung greift nicht in Hinblick auf das Gesamtpaket der alltäglichen Belastung von Frauen.

100 ÄA – Zeile 1000 – Übernommen in Zeile 1038 (V2)

*Antragsteller*in:* Annemarie Fingert (Input von Martina Helbing, Frauenakademie)

Text alt: „Erhalt und Ausbau der Förderung von Frauen, insbesondere Übernahme des Münchner Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogramms (MBQ) in eine Regelförderung.“

Text neu: „Erhalt und Ausbau von Projekten die der Förderung von Frauen dienen, insbesondere Übernahme der langjährigen Projekte der beruflichen Gleichstellung von Frauen und Männern des Münchner Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogramms (MBQ)

Begründung:

Ersatz der Formulierungen durch die korrekten Bezeichnungen der unterschiedlichen Programmnamen.

101 ÄA – Zeile 1007/ Zeile 1047 (V2)

*Antragssteller*in:* Helene Füllgraf, OV Nord

Ergänzung: „Schulungen für die Zuständigen im Bereich der Sozialarbeit und bei der Polizei, den Behörden und im gesamten öffentlichen Sektor, wie z.B. kommunaler Ordnungsdienst, zum Thema Gewalt an Frauen, sowie Kindern und Jugendlichen, die Opfer von Missbrauch sind“

Begründung: Gewalt an Frauen und hier zudem sexualisierte Gewalt kann auch Kinder und Jugendliche im familiären Umfeld treffen. Schulungen sollten zum richtigen Umgang für alle Lebensalter durchgeführt werden.

102 ÄA – Zeile 1008 – Übernahme in Zeile 1050 (V2)

*Antragssteller*in:* Helene Füllgraf, OV Nord

Ergänzung: „ Ausweitung der finanziellen Förderung von Frauenhäusern und Opferschutzeinrichtungen sowie unabhängiger Beratungseinrichtungen auch für minderjährige Mißbrauchsoffer“

Begründung: Zugang zu Einrichtungen müssen auch Minderjährige erhalten. Entsprechend müssen auch diese ggf. mit Ihren Müttern Zugang zu Frauenhäusern haben bzw. entsprechend Beratungs- und Schutzeinrichtungen seitens der Stadt zur Verfügung stehen. Auch für diese ist somit die finanzielle Förderung zu erweitern.

103 ÄA – Zeile 1052 – Teilübernahme in Zeile 1093

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung neuer Spiegelstrich: „Stärkung der Arbeit von LeTra, SUB und diversity, sowie den Aufbau eines Begegnungszentrums für Menschen mit Handicap.“

104 ÄA – Zeile 1075 – Übernahme in Zeile 1117 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügen nach: „transparent“ „vollumfänglich“

105 ÄA – Zeile 1081 - Übernahme in Zeile 1124 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung: „Stärkung der Rechte von Bezirksversammlungen und Bezirksausschüssen sowie den Beiräten der Stadt“

106 ÄA – Zeile 1090 – Übernahme in Zeile 1135 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung neuer Spiegelstrich: „Einrichtung einer Koordinierungsstelle für Menschen mit Handicap im Direktorium“

107 ÄA – Zeile 1095 - Zurückgezogen

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung: „Einführung von Ombudsstellen für alle bürgerschaftlichen Anliegen und kostenlose Rechtshilfe z.B. Hartz IV, Menschen mit Handicap, usw.“

108 ÄA – Zeile 1136/ 1141 - Übernahme in Zeile 1180 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Spiegelstrich 4 (Zeile 1141) **vorziehen** auf Punkt 2 (Zeile 1136)

109 ÄA – Zeile 1159 - Zurückgezogen

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung: „Derzeit wird die Digitalisierung Münchens größtenteils Unternehmensinteressen überlassen. Mit dem Ausbau der Breitband- und 5G-Netze soll die Stadt für die Nutzung neuer Produkte umgebaut werden, vor allem für das autonome Fahren und die Vernetzung von Millionen Geräte des Internets der Dinge.“

110 ÄA – Zeile 1163 – Teilübernahme in Zeile 1207 (V2)

*Antragssteller*in:* Stefan Jagel

Einfügung: „..., während viele Münchner*innen durch Zugangsbeschränkungen der privatisierten Netzanbieter*innen ausgeschlossen sind. „Das SmartCity-Prinzip einer datengesteuerten und überwachten Stadt, die immer weiß, wo sich die Bürger*innen befinden und was sie tun, lehnen wir ab. Der Schutz der Privatsphäre hat für uns oberste Priorität. Über den Einsatz von Überwachungssensoren, die Verwendung der Daten und ihren Schutz braucht es eine offene Bürgerbeteiligung.“

Tausende neue Sendeanlagen, der explodierende Datenfluss und Millionen neuer Geräte des Internets der Dinge werden aber auch zu einem steigenden städtischen Energieverbrauch führen. Das muss angesichts der Klimakatastrophe durch regulierende Maßnahmen verhindert werden. Die Stadt München muss zur digitalen Transformation einen ökologischen Fußabdruck erstellen.“

111 ÄA – Zeile 1170 – Übernahme in Zeile 1218 (V2)

Antragssteller*in: Stefan Jagel

Ersetzen: Scheiter durch: „Auch nach der Abschaffung von Linux fordern wir,“

Begründung:

Linux abzuschaffen war ein politischer Wille. Die Kosten für die Umstellung auf Microsoft liegen etwa bei 50 Mill. € - allein 30 Mill. € Lizenzgebühren. Die Probleme die Linux hatte, hätten durch eine Weiterentwicklung, sowie ein besseres Schulungsangebot für Beschäftigte der Stadt ausgeglichen werden können.

112 ÄA – Zeile 1175 – Teilübernahme in Zeile 1223 (V2)

Antragssteller*in: Stefan Jagel

Streichen Spiegelstrich: „Aufbau eines kostenfreien stadtweiten WLANs durch den städtischen Eigenbetrieb it@M“

113 ÄA – Zeile 1176 – Übernahme in Zeile 1224 (V2)

Antragssteller*in: Stefan Jagel

Ergänzung und Zusatz neuer Spiegelstrich: „Betrieb des Breitbandnetzes im städtischen Eigenbetrieb. 100%ige Versorgung mit Glasfaser für alle Haushalte und Gewerbebetriebe.

- Transparenz und Kommunale Datenschutzrichtlinien für den gesamten Datenaustausch.“

114 ÄA – Zeile 1180 - Zurückgezogen

Antragssteller*in: Stefan Jagel

Einfügung: „Städtische Regulierung von Handymasten zur Reduktion von Elektromog, solange Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit nicht geklärt sind. Beim Ausbau der Sendefunkinfrastruktur muss zur Strahlungsminimierung die neueste Kleinzellentechnik angewandt werden.“

115 ÄA – Zeile 1181 – Übernahme Zeile 1233 (V2)

Antragssteller*in: Stefan Jagel

Streichung: „Freigabe öffentlicher Gebäude zur Installation von Freifunk-Antennen“

Begründung: Alle ShoppingMalls, Touristenbüros, Hotels usw. bieten meist freies WLAN zum Datenabgreifen an, außerdem hat jeder inzwischen Flatrate für UMTS und LTE, ein belastendes 2. Parallelnetz mit WLAN durch die Freifunker würde zu noch mehr Datenaustausch und Belastung führen.

Die objektive Analyse, was die Entwicklung zur Smart City, Industrie 4.0 und zum Überwachungskapitalismus bedeutet, sollten wir in einzelnen Sätzen vertiefen. Die digitale Transformation ist der Hebel für den Umbau des Kapitalismus, auch in der Produktion. Es gibt inzwischen gute Analysen, welche Folgen dies haben wird, wenn die derzeitigen Planungen der Bundesregierung und Industrie 1:1 umgesetzt werden.

116 ÄA – Zeile 1182/ Zeile 1230 (V2)

Antragssteller*in: Brigitte Wolf, OV Ost:

Streichung Spiegelstrich: „Einsatz und Entwicklung von benutzerfreundlichen Open Source-Lösungen für die gesamte Stadtverwaltung mit dem Ziel eines kompletten Ausstiegs aus der Abhängigkeit von kommerzieller Software.“

Begründung: Die Abhängigkeit von Betriebssystemen nimmt zwar durch die Entwicklung von Webanwendungen immer mehr ab, aber immer häufiger kommt SAP zum Einsatz, in immer mehr Bereichen der städtischen Verwaltung. Für SAP gibt es soweit ich weiß keinen adäquaten Ersatz als Open-Source-Lösung. Und falls doch, wäre das ja auch kommerzielle Software. D.h. wenn die Formulierung im Entwurf ernst gemeint ist, müsste die Stadt alle Fachanwendungen selber entwickeln – und das ist definitiv unmöglich.

118 ÄA – Zeile 1230 –Übernahme in Zeile 1279 (V2)

Antragssteller*in: Stefan Jagel

Einfügung neuer Spiegelstrich: „Wir fordern die Schaffung eines zweiten überregionalen jugendkulturellen Zentrums“.

119 ÄA - Zeile 1287 – Übernahme jetzt Zeile 1336 (V2)

Antragssteller*in: Brigitte Wolf, OV Ost

Streichung Spiegelstrich: „Die Investitionsförderung der Stadt in soziale und ökologische Projekte auf 30 Prozent der Gesamteinnahmen festzuschreiben.“

Begründung: Grundlage dieser Forderung ist unklar. Wenn man die Gesamteinnahmen bezieht auf die vorher genannten 7,2 Mrd. € Einnahmen, so wären das 2,16 Mrd. €. In der laufenden Verwaltungstätigkeit gaben Sozial- und Bildungsreferat (laut Haushaltsplan) im Jahr 2018 bereits 3,111 Mrd. € aus. Und bei den Investitionen gehen 62 % der im Jahr 2018 geplanten Investitionen in Schulen, Kindertagesbetreuung und Wohnungsbau: zusammen 754 Mio. €.

120 ÄA – Zeile 1292 – Teilübernahme Zeile 1339 (V2)

Antragssteller*in: Brigitte Wolf, OV Ost

Ergänzung: Keine Public-Private-Partnership-Projekte zur Realisierung von Großprojekten

Begründung: Public-Private-Partnership-Projekte gibt es im städtischen Bereich viele, insbesondere im Sozialbereich. Z.B. privat geführte Kitas, von Wohlfahrtsverbänden getragene Sozialeinrichtungen, Zuschüsse an Vereine und Initiativen ...; ich vermute, es soll hier um Großprojekte wie die Großmarkthalle oder den Gasteig gehen. Dann soll das aber auch so gesagt werden. Oder ist mit dem Schlagwort die Ablehnung der Privatisierung öffentlicher Aufgaben gemeint?

121 ÄA – Zeile 1293 – Teilübernahme in 1341 (V2)

Antragssteller*in: Johannes König

Einfügung Spiegelstrich: „• Abzug aller finanziellen Rücklagen und Anlagen der Stadt München aus klimaschädlichen Wertanlagen“

Begründung: Wir sollten dafür eintreten, dass die Stadt München auch hinsichtlich ihrer Finanzen ihrer klimapolitischen Verantwortung gerecht wird.

123 ÄA – Zeile 1301 (Ende)/ Zeile 1350 (V2)

Antragssteller*in: Brigitte Wolf, OV Ost

Einfügen neuer Spiegelstrich: Falls es zur Erfüllung der städtischen Aufgaben im sozialen, schulischen, ökologischen und kulturellen Bereich erforderlich wird, so werden wir die Neuaufnahme von Krediten und die Erhöhung der Gewerbesteuer in Betracht ziehen.

Begründung: Der Schuldenabbau wird im Stadtrat immer als Dogma und unantastbar betrachtet, obwohl die Verschuldung Münchens sehr niedrig ist. Auch die Höhe der Gewerbesteuer sollten wir zur Finanzierung des sozial-ökologischen Umbaus heran ziehen. Aktuell ist der Hebesatz 490 Punkte, 50 Punkte mehr wären zusätzliche Einnahmen von etwa 250 Mio. € im Jahr.

38 ÄA – Änderungsantrag zum Leitantrag A1

Antragsteller: Clemens Pingel

Die KMV möge beschließen:

Das Kapitel 4 im Entwurf des Kommunalwahlprogramms 2020 (Leitantrag A1) wird gestrichen und ersetzt durch den nachfolgenden (geringfügig gekürzten und modifizierten) **Originaltext**, der von der AG Verkehr am 9. April d.J. eingereicht wurde. (Zur **Begründung dieses Änderungs-antrages** siehe die Seiten 5 und 6).

4. Mobil in München: Für eine radikale Verkehrswende – gegen eine Politik der leeren Worte“

Mobilität ist die Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben; Verkehr – in jeder Form – ist der sichtbare Ausdruck für die Mobilität. Wir wollen, dass sich in München alle alltäglichen Wege bequem und sicher zu Fuß, mit Fahrrad oder im ÖPNV zurücklegen lassen. Der öffentliche Nahverkehr soll für alle erschwinglich, mittelfristig ticketfrei und somit eine attraktive Alternative (auch zum elektrisch angetriebenen) Privatauto werden. Bis spätestens 2030 muss der gesamte Münchner Verkehr unabhängig von fossilen Energiequellen sein. Wir kämpfen gegen den Verkehrskollaps und zunehmende **Belastungen von Mensch und Umwelt** durch klimaschädliches **Treibhausgas CO₂**, gesundheitsschädlichen **Lärm, Feinstaub und Stickstoffdioxid**; **wir setzen uns ein für die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5° Celsius, einen wirksamen Schutz der Gesundheit und höchstmögliche Verkehrssicherheit.** Unseren Kampf verbinden wir mit der Forderung nach geringerem **Flächenverbrauch** und insgesamt hoher **Aufenthaltsqualität** in unseren Wohnquartieren und Stadt(teil)zentren.

4.1 Gesundheit und Umwelt schützen – Grenzwerte einhalten!

Vor dem Hintergrund des andauernden Dieselskandals fordern wir die politisch Verantwortlichen in der Kommune, auf Landes- und auf Bundesebene deshalb nachdrücklich dazu auf, endlich sicherzustellen, dass die jeweils einschlägigen **Grenzwerte** in Bezug auf die o.g. Emissionen eingehalten werden; fast alle Autohersteller haben in der Vergangenheit bei den Angaben zum Stickoxid-Ausstoß manipuliert. **Wir wollen, dass die Folgekosten dieses Betrugs nach dem Verursacherprinzip von den Herstellern getragen werden.** Bloße Software-Updates und selbst die Nachrüstung von Katalysatoren werden dabei allerdings kaum ausreichen!

4.2 Verkehrswende einleiten – umweltverträgliche Mobilität stärken!

Um die verkehrsbedingten Belastungen von Mensch und Umwelt deutlich zu vermindern, fordern wir, den Anteil der Wege im Umweltverbund (zu Fuß, per Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln) von 66% (2017) bis zum Jahr 2030 schrittweise auf 80% zu erhöhen und den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf 20% abzusenken!

Eine erfolgreiche Strategie der **Verkehrsverlagerung** (weg vom Auto hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln) verbessert die Bedingungen für den unvermeidbaren **Wirtschaftsverkehr**, setzt jedoch ein entsprechend **attraktives Angebot im „Umweltverbund“** voraus. Sie muss gleichzeitig durch **weniger attraktive Rahmenbedingungen** für den MIV unterstützt werden. **Dieses notwendige Zusammenwirken von sog. „Push-and-Pull-Effekten“ wollen wir in München stärker akzentuieren. Grundsätzlich muss gelten: Fußgänger vor Radfahrer, ÖPNV vor MIV!** Der verfügbare Verkehrsraum (z.B. in der Nymphenburger-, Fraunhofer- und Rosenheimer Straße) ist entsprechend umzuverteilen und die Bevorzugung des Kfz-Verkehrs gegenüber den Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden in der **Straßenverkehrsordnung** aufzuheben.

Ein **Neu- oder Ausbau von Straßen** kommt für uns nur im Ausnahmefall in Betracht, z.B. zur Erschließung neuer Siedlungsgebiete oder wenn er mit einer spürbaren Entlastung eines Wohnquartiers verbunden ist.

Den geplanten **Anschluss der Schleißheimer Straße an den Autobahnring A 99** mit einem langen und dementsprechend teuren Tunnel lehnen wir entschieden ab! Ebenso den faktischen **Neubau des Tunnels im Zuge der Landshuter Allee**. Weitere kritische Projekte sind der **Tunnel unter dem Englischen Garten**, der **Tunnel Chiemgaustraße** sowie eine „Einhausung“ der **Tegernseer Landstraße und der Lindauer Autobahn (A96)**. Sie alle bringen zusätzlichen Kfz-Verkehr in die Stadt und stehen einer Verkehrswende hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes diametral entgegen. Sie entlasten i.d.R. nur vergleichsweise wenige Anwohner, die eine verbesserte Luft- und Wohnqualität mit **weiter steigenden Mieten** teuer bezahlen müssen.

4.3 Zu Fuß, per Rad und öffentlich – ticketfrei spart CO₂!

Die eigenen Füße und das Fahrrad sind optimale Verkehrsmittel für die Mobilität im Nahbereich und im weiteren Wohnumfeld; („Stadt der kurzen Wege“). Sie verursachen so gut wie keine Emissionen; ihr Einsatz fördert die Gesundheit. Wir wollen den Radverkehr (incl. Pedelec und e-Bike) als umweltfreundliche Alternative zum Auto im Nahverkehr deutlich stärken und die **Radverkehrsinfrastruktur ausbauen**. **Radschnellwege** mit „grüner Welle“ sind sinnvoll, müssen jedoch gegen die (Flächen-)Konkurrenz des Kfz-Verkehrs durchgesetzt werden. Wir unterstützen das **Bündnis „Radentscheid München“** und fordern mit dem ADFC ein verbindliches **Rad(verkehrs)gesetz für Bayern**. **Wir kämpfen für ein angstfreies Verkehrsklima auf Münchens Straßen und Plätzen und eine Rückeroberung des öffentlichen Raumes!** Urbane „Mikromobilität“ mit sog. **E-Scootern** ist sinnvoll, sofern sie Kfz-Fahrten ersetzt und ausreichend breite Rad- bzw. Gehwege zur Verfügung stehen.

Die Münchner LINKE tritt ein für eine **Entkriminalisierung von Fahrgästen ohne gültigen Fahrschein** und für die **Einführung eines ticketfreien öffentlichen Nahverkehrs („Nulltarif“)**, **sofort für Schüler*innen, Auszubildende und Studierende** bis zum Ende ihrer Ausbildung sowie für alle übrigen Menschen ohne eigenes Einkommen. Als zweiten (Zwischen-)Schritt fordern wir die **Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets** für alle Menschen mit eigenem Einkommen incl. Rentner*innen. Zur **Finanzierung** beitragen könnten **Steuermittel** der Kommune, des Freistaates und des Bundes, **Nahverkehrsbeiträge aller Nutznießer des ÖPNV-Angebotes**, d.h. Arbeitgeber, Einzelhandels-, Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe sowie private Haushalte. Hinzu kommen **Abgaben auf private Stellplätze für Kunden und Beschäftigte bzw. deutlich höhere Gebühren für Stellplätze im öffentlichen Raum**, die die Nutzung des Autos zur Fahrt ins Stadtzentrum zunehmend unattraktiv machen.

Eng verbunden mit der schrittweisen Absenkung der Tarife fordern wir 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**.

Andere Verkehrsmittel, wie z.B. **Taxen** können das ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen; konkurrierenden „Fahrdienstleistern“ wie z.B. Uber, die gegen das Personenbeförderungsgesetz und Arbeitnehmerrechte agieren, ist jedoch das Handwerk zu legen. **Seilbahnen** sind vergleichsweise kostengünstig und können dort sinnvoll sei, wo wenige „Haltestellen“ mit großen Abständen zu verbinden (wie z.B. zwischen Englschalking, Riem und Messestadt); eine **Seilbahn über dem Frankfurter Ring** (als Alternative zu einer denkbaren Trambahn auf Straßenniveau) lehnen wir jedoch ebenso ab wie eine Seilbahn vom U-Bahnhof „Am Knie“ hinüber ins Neubauquartier „Paul-Gerhardt-Allee“. **Lufttaxis** sind „Luftnummern“ und allenfalls Verkehrsmittel für Wohlhabende; für die Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme sind sie ungeeignet.

4.4 Tram-Offensive 2030 vor U-Bahn-Bau - Flächentram statt Tunnelwahn!

Im Rahmen unserer **Trambahn-Offensive 2030** fordern wir den zügigen und flächenhaften **Ausbau des Trambahn-Netzes** unabhängig von allen „schwebenden“ U-Bahnprojekten, deren Finanzierung völlig unklar ist und darüber hinaus von einer Beteiligung des Bundes abhängt. Dennoch wird der U-Bahn-Bau (gegenüber dem Bau neuer Trambahntrassen) immer wieder bevorzugt, weil eine U-Bahn keine oberirdischen Fahrbahnflächen beansprucht und den Kfz-Verkehr nicht einschränkt; der Bau neuer Trambahntrassen wird demgegenüber politisch verschleppt, weil die Tram einer künftigen U-Bahn die Fahrgäste entzieht und sie somit unwirtschaftlich zu machen droht.

Ein Münchner Trambahnzug kann maximal 200 Fahrgäste transportieren – doppelt so viele wie ein Gelenkbus und immer noch 67% mehr als ein Buszug; demgegenüber hat ein U-Bahn-Zug mit 900 Fahrgästen die 4,5-fache Kapazität. Die **Baukosten einer U-Bahntrasse** liegen (mit mehr als 100 Mio Euro/km) allerdings um das 10-fache über denen einer neuen Trambahntrasse, die wesentlich schneller realisiert und von der Stadt alleine finanziert werden kann. Die Straßenbahn hat, weil sie auf Schienen fährt, viel weniger Reibungswiderstand und somit die höchste Energieeffizienz aller motorgetriebenen Verkehrsmittel. Sie ist damit die umweltfreundlichste Form von Elektromobilität.

Wir setzen uns ein für **verbesserte Tram-Verbindungen zwischen den Stadtteilen** außerhalb der Innenstadt bzw. an dessen Rand durch bereits in Planung befindliche **Tangenten im Westen, Norden und Süden**, die – zusammen mit der bereits bestehenden **Osttangente** (vom Herkomer- über den Max-Weber- und Rosenheimer Platz zur Candidstraße) – einen **Trambahnring um das innere Stadtgebiet** bilden.

Zur **Netzverdichtung** und Ergänzung der bestehenden Radial- und Durchmesserlinien innerhalb und außerhalb des Trambahnringes fordern wir u.a.:

- eine **Gleisverbindung von der Wendeschleife Münchner Freiheit durch die Leopoldstraße zur Anbindung an den Nordring in Höhe der Franz-Josef-Straße** als Voraussetzung für eine **Verlängerung der Linie 23 über die Barerstraße zum Hauptbahnhof** und weiter (im Bestand) über die Bayerstraße zur Theresienwiese,
- eine **Verlängerung dieser neuen Nord-Süd-Trasse** vom Bavariaring über die Theresienhöhe, den alten Messeplatz, den Georg-Freundorfer-Platz (U), die Ganghofer-, Pfeufer- und Plinganserstraße zum Harras (U) und weiter zum Anschluss an die o.g. Südtangente in Höhe des Mittleren Rings bzw. über die Waldfriedhofstraße nach Großhadern sowie
- eine **weitere Nord-Süd-Trasse** in drei Abschnitten vom Nordbad über die Schleißheimer- und Seidlstraße durch die Paul-Heyse-Unterführung, über die Paul-Heyse-, Lessing- und Goethestraße zum Goetheplatz (U), über die Häberl-, Kapuziner- und Humboldtstraße zum U-Bahnhof Kolumbusplatz und weiter über den Greinerberg zum U-Bahnhof Silberhornstraße.

Außerdem plädieren wir (nach wie vor) für die **Verlängerung der Straßenbahn-Linie 19-West** vom Pasinger Bahnhof weiter nach Freiham sowie eine **Verlängerung der Linie 19-Ost** vom S-Bahnhof Berg-am-Laim über die Hultschiner- und Eggenfeldener Straße zum S-Bahnhof Daglfing; darüber hinaus unterstützen wir das Projekt einer **Trambahn-Querverbindung zwischen den U-Bahnhöfen „Am Hart“ und „Kiefern-garten“ anstelle der U-Bahn-Spange U26**.

4.5 U- und S-Bahn optimal vernetzen – Stadt-Umland-Bahn in Angriff nehmen!

Für unverzichtbar halten wir die **Verknüpfung der U- und S-Bahnen im Außenbereich** und damit (langfristig) z.B. eine **Verlängerung der U1-NordWest zum S-Bahnhof Fasanerie** (und – alternativ zur U2-Nord – möglicherweise weiter nach Karlsfeld). Vordringlich wäre jedoch die **Verlängerung der U4-Ost zum S-Bahnhof Englschalking** sowie die **Verlängerung der U4/U5 bis Pasing** (und ggf. ergänzend zur Trambahn-

linie 19 – weiter nach Freiham). Alle denkbaren U- und Trambahnverlängerungen im Außenbereich der Stadt und über die Stadtgrenzen hinaus ins Umland, z.B. **die der U6-Süd-West nach Martinsried** (bzw. weiter zum S-Bahnhof Gräfelfing oder Planegg) sowie die denkbare Verlängerung der U5 nach Ottobrunn sind in einem verkehrlichen **Stadt-Umland-(Bahn-)Konzept** aufeinander abzustimmen; dieses Gesamtkonzept sollte gemeinsam mit den Umweltverbänden und im Einvernehmen mit den Umlandgemeinden möglichst zeitnah entwickelt werden.

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 der angestrebten Verdichtung des Trambahnnetzes, welches das Stadtzentrum entlastet, auf Jahre hinaus verhindert.

4.6 Schieneninfrastruktur im Großraum München ausbauen – S-Bahn-Ring statt Zweiter Tieftunnel!

Wir plädieren für eine **polyzentrische Stadt-, Regional- und Landesentwicklung**; die Schieneninfrastruktur im Großraum München sollte dementsprechend zur verkehrlichen Entlastung der Landeshauptstadt beitragen und sich nicht länger monozentrisch (auf den Münchner Marienplatz) ausrichten, sondern sowohl auf die Münchner Stadtteilzentren und Umland-gemeinden 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.

Den Bau eines zweiten S-Bahn-Tieftunnels durch das Stadtzentrum lehnen wir nach wie vor entschieden ab. Wir kritisieren vor allem die extrem hohen Baukosten und die lange Bauzeit des Neubauprojektes und sehen erhebliche Sicherheitsrisiken bei zweifelhaftem Mehrwert für die Fahrgäste und die Allgemeinheit. Die notwendig gewordene Verschiebung der neuen S-Bahn-Station Hauptbahnhof um 80 bis 100 Meter nach Westen wird zwar vom Bauherrn – ebenso wie die sich abzeichnende Verlegung der Station „Ostbahnhof“ auf die Ostseite des Gleiskörpers – als „übliche Planoptimierung“ verkauft, ist jedoch u. E. eine gravierende Planänderung zum Nachteil der Fahrgäste, die das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens weiter verschlechtert und einer neuerlichen Planfeststellung bedarf. Wir unterstützen deshalb die Forderung vieler Tunnelkritiker nach einem **Moratorium** und bestehen auf der Realisierung besserer Lösungen, insbesondere dem **Ausbau des Süd- und Nordrings** und der **Ertüchtigung der Außenäste**. **Den weiteren Baufortschritt und die Kostenentwicklung werden wir kritisch begleiten.**

Den **Abbruch und Neubau des Hauptbahnhofes** als „Einkaufszentrum mit Gleisanschluss“ (ab Frühjahr 2019) halten wir für einen Ausdruck bahntypischer Gigantomie; gefordert haben wir stattdessen eine **maßvolle Modernisierung des Empfangsgebäudes** und die Umgestaltung des **Bahnhofesplatzes** zu einem großzügigen Fußgängerbereich mit einer **mehrgleisigen Haltestellenanlage** für die Trambahn, ohne die eine weitergehende Taktverdichtung nicht realisiert werden kann. Dies gilt sinngemäß auch für den (mit dem zweiten Tieftunnel verbundenen) **Umbau des Ostbahnhofes** und die Neugestaltung des Orleansplatzes.

4.7 Negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs minimieren – Autos raus aus der Innenstadt!

Wir treten ein für eine konsequente **Geschwindigkeitsbegrenzung** auf maximal „Tempo 30“ innerorts und – sofern die einschlägigen Grenzwerte anders nicht eingehalten werden können – für örtliche und zeitliche **Verkehrs- bzw. Fahrverbote für besonders laute LKWs und stark Schadstoff emittierende Kraftfahrzeuge**. Ein seit Jahren eingeführtes Instrument der Verkehrsbeschränkung ist außerdem die „**Umweltzone**“ innerhalb des Mittleren Rings (Zufahrt nur mit grüner Feinstaubplakette), die vom Gesetzgeber endlich durch die sog. „**blaue Plakette**“ für schadstoffarme Kraftfahrzeuge ergänzt werden muss. Auch **höhere Stellplatzgebühren** – im Vorgriff auf eine (aufwendig zu erhebende und in der Straßenverkehrs-

ordnung noch nicht verankerte) **City-Maut** – dürfen kein Tabu sein, wenn wir die Lebensqualität in der Innenstadt nachhaltig verbessern wollen.

Elektromobilität hat sich **im öffentlichen Verkehr** über Jahrzehnte bewährt; wir wollen sie weiter fördern und auf die **Busflotte**, den städtischen Fuhrpark, soziale und private Dienstleister (z.B. auch CarSharing-Anbieter) ausweiten. Auch **Zuschüsse für elektrisch angetriebene Lastenfahrräder** halten wir für sinnvoll. **Steuerfinanzierte Kaufprämien für E-Autos** lehnen wir jedoch entschieden ab. Der massenhafte Umstieg auf **Elektroautos** würde zwar die Emissionen unmittelbar **vor Ort** deutlich reduzieren, die Ökobilanz und der **Flächenanspruch** des Kfz-Verkehrs bliebe jedoch unverändert; Elektroautos im privaten Personen-verkehr sind deshalb in der Großstadt keine echte Alternative zu den Verkehrsmitteln des Umwelt-verbundes.

Wir unterstützen das Ziel einer **Alt- und Innenstadt mit möglichst wenig privatem Autoverkehr**. Im Visier haben wir dabei nicht nur den **Binnenverkehr der Münchner*innen**, sondern nicht zuletzt auch den in die Stadt ein- und wieder ausfahrenden **Verkehr der Umlandbewohner*innen**, denen ein leistungsfähiges und attraktives System von schienengebundenen Verkehrsmitteln (aus S-Bahn und Stadt-Umlandbahn) zur Verfügung gestellt werden muss. 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, in der Dienerstraße oder auch im Tal zwischen dem Altem Rathaus und dem Isartor), sondern **auch in den Stadtteilen**. Ein Beitrag hierzu wäre auch die **Umgestaltung der Sonnenstraße zugunsten eines Boulevards zum Flanieren mit einem „Altstadtring für's Radl“** sowie ein stadtver-träglicher **Umbau des Isartorplatzes und der „monströsen Straßenschlucht am Westportal des Altstadt-ringTunnels“ im Bereich des Oskar-von-Miller-Rings**.

Begründung:

Mit dem vorstehenden Textvorschlag hat die AG Verkehr am 9.4. einen Programmbeitrag vorgelegt, der auf einem sach- und fachlich fundierten Erstentwurf beruht, über mehrere Wochen hinweg – auch unter Inanspruchnahme externer Expertise – in der AG intensiv diskutiert, mehrfach modifiziert und schließlich einstimmig beschlossen wurde. Grundlage für den diesen Beitrag waren die entsprechenden Kapitel in den Kommunalwahlprogrammen der Jahre 2008 und 2014, die jedoch strukturell und inhaltlich komplett überarbeitet und auf der Basis einer monatelangen Auswertung der Tagespresse umfassend aktualisiert wurde; er behandelt dementsprechend – in aller gebotenen Kürze – nahezu alle Themen, die in der **kommunalpolitischen Debatte der letzten Monate** in München und darüber hinaus eine wichtige Rolle gespielt haben und zu denen unsere neue Stadtratsfraktion – ebenso wie wir als Münchner Linke im kommenden Wahlkampf – in angemessener Form Stellung beziehen müssen. Dazu zählen – **in der Reihenfolge ihrer „natürlichen“ Priorität** und dementsprechend ausgehend von den zu reduzierenden verkehrsbedingten Belastungen von Mensch und Umwelt – folgende Themen, die bereits in den Zwischenüberschriften als **plakative Forderungen** formuliert wurden:

- 4.1 Gesundheit Umwelt schützen – Grenzwerte einhalten!
- 4.2 Verkehrswende einleiten – umweltverträgliche Mobilität stärken!
- 4.3 Zu Fuß, per Rad und öffentlich – ticketfrei spart CO₂!
- 4.4 Tram-Offensive 2030 vor U-Bahn-Bau - Flächentram statt Tunnelwahn!
- 4.5 U- und S-Bahn optimal vernetzen – Stadt-Umland-Bahn in Angriff nehmen!
- 4.6 Schieneninfrastruktur im Großraum München ausbauen – S-Bahn-Ring statt Zweiter Tieftunnel!
- 4.7 Negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs minimieren – Autos raus aus der Innenstadt!

Im Mittelpunkt steht dabei die Trambahn-Offensive 2030 (vgl. Abschnitt 4.3), die wir vergleichsweise ausführlich thematisiert haben, weil sie als Arbeitsschwerpunkt der nächsten Jahre vorschlagen sollte. Um das vorgegebene Limit nicht mehr als unbedingt nötig zu überziehen, hat die AG Verkehr auf Forderungen zu den Themen Flugverkehr/Flughafenausbau/Dritte Startbahn sowie SUV/Dienstwagenprivileg (ursprünglich Kapitel 4.8 und 4.9) schweren Herzens verzichtet.

Der Leitantrag des Kreisvorstandes ist demgegenüber gekennzeichnet vom verständlichen Versuch, durch (häufig missglückte) Zusammenfassungen, aber vor allem durch **Streichung** vermeintlich weniger wichtiger

Textpassagen einen kürzeren Text zu gewinnen, der durch eine sich wiederholende **Auflistung von Forderungen in „Spiegelstrichen“** darüber hinaus auch noch einer offensichtlich nachträglich vorgegebenen formalen Struktur genügt. Das bewährte Gestaltungsprinzip „Form folgt Funktion bzw. Inhalt“ („form follows function“) wird auf diese Weise umgekehrt in das Prinzip „Inhalt folgt Form“. Das Ergebnis ist ein bis zur Unkenntlichkeit veränderter Text, mit wenig plakativen Zwischenüberschriften und veränderten Prioritäten („Nulltarif im ÖPNV“ als vorrangiges Ziel statt „Gesundheit, Umwelt und Klima schützen“). Der unverzichtbare Hinweis auf die angestrebte und notwendige Begrenzung der Erderwärmung auf **maximal 1,5° Celsius** in der Einleitung der AG-Vorlage wurde im Leitantrag des KVV „vergessen“. Die Zusammenfassung der verkehrsbedingten Emissionen (i.W. **Treibhausgase CO₂, Lärm, Feinstaub und Stickstoffdioxid**) durch den Begriff „**Treibstoffemissionen**“ (z.B. ist in Zeile 694 des Leitantrages) ist in der verkehrspolitischen Debatte unüblich und an dieser Stelle unpräzise.

Der Leitantrag des KVV verzichtet – im Gegensatz zur Vorlage des AG – auf jeden Hinweis auf unser Bündnis mit der **Initiative „Radentscheid“** und mit den **Gegner*innen der zweiten Tieftunnels**. Die folgenreiche (und strategisch bedeutsame) **Problematik der „notwendig gewordenen Verschiebung der neuen S-Bahn-Stationen „Hauptbahnhof“ und „Ostbahnhof“**, die vom Bauherrn als „übliche Planoptimierung“ verkauft wird, tatsächlich jedoch „eine gravierende Planänderung zum Nachteil der Fahrgäste ist, die das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens weiter verschlechtert und einer neuerlichen Planfeststellung bedarf“ wird **im Leitantrag nur unzureichend dargestellt**; (vgl. die Veranstaltung der Tunnelgegner*innen am 1.7. in Haidhausen sowie die darauf folgende Berichterstattung in der Presse.

Herausgestrichen wurden schließlich sämtliche Hinweise auf strittige Großprojekte in den Stadtteilen (wie z.B. auf den Neubau des Tunnels Landshuter Allee), die für die künftige politische Arbeit „vor Ort“ (auch in den Bezirksausschüssen) als unverzichtbar angesehen werden.

Am meisten aber schmerzt den Antragsteller die Rückkehr des Begriffs „**Verkehr**“ in der **Hauptüberschrift** anstelle des seit 2008 eingeführten Begriffs „**Mobilität als Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben**“; Verkehr – in jeder Form – ist lediglich der sichtbare Ausdruck für die Mobilität, die wir uns seither immer als Leitziel auf die Fahne geschrieben haben. Die (negativen) Folgen dieser Mobilität – den „Verkehr“, insbesondere den Luft- und den Kfz-Verkehr – wollen wir möglichst vermeiden, zumindest aber eindämmen.