

Antrag

an den Stadtparteitag der Münchner Grünen

Initiator*innen: Roland Barfus (KV München)

Titel: **Grüne Stadtentwicklung – Hochhäuser und
Neubau Bürogebäude**

Antragstext

1 Die Münchner GRÜNEN fordern die GRÜN-ROSA Stadtratsfraktion auf, sich im Bündnis
2 mit der SPD, in den Fachausschüssen, im Stadtratsplenum und insbesondere in den
3 weiteren Diskussionen des Stadtentwicklungsplanes 2040 (STEP 2040) und der
4 Hochhausstudie für folgende Punkte einzusetzen:

5 1.) Die weitere Siedlungsentwicklung in München folgt den Prinzipien und
6 Leitlinien „**GRÜNE STADT DER ZUKUNFT – klimaresiliente Quartiere in einer**
7 **wachsenden Stadt**“, entsprechend dem gleichnamigen Forschungsprojekt der Partner
8 LMU, TUM, LHM und IÖW (Institut für ökologische Wirtschaftsforschung), gefördert
9 durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung.
10 (<https://www3.ls.tum.de/lapl/gruene-stadt-der-zukunft/publikationen/>). Neben
11 einer Verbesserung und Optimierung der urbanen Grünversorgung soll die
12 Klimaneutralität und Energieeffizienz essentieller Bestandteil bei allen
13 Sanierungsmaßnahmen und Neubauten sein.

14 2.) **Der Schwerpunkt für die weitere Stadtentwicklungspolitik wird eindeutig bei**
15 **der Schaffung**
16 **bezahlbaren Wohnraums gesehen. Neue Ausweisungen von Gewerbegebieten im**
17 **Flächennutzungsplan**
18 **sollen für mindestens 3 Jahre ausgesetzt werden.** Das betrifft auch neue
19 Baurechtschaffung

20 für neue Bürohochhäuser auf bestehenden GE-Flächen, wenn juristisch möglich
21 (Beispiel Hochhaustürme an der Paketposthalle). Die notwendige Ansiedelung von
22 kleinen Unternehmen/Handwerksbetrieben, insbesondere im Rahmen von Gewerbehöfen,
23 so wie geringfügige Betriebserweiterungen bestehender Gewerbebetriebe sollen
24 weiterhin möglich sein.

25 **3.) Die Umstrukturierung und Umnutzung großflächiger Gewerbegebiete – wie z. B.**
26 **das Euro-**
27 **Industriegelände – zu attraktiven, grünen und urbanen Mischgebieten wird massiv**
28 **und aktiv gefördert.**

29 Durch Umbau, Ergänzungen und neuem Nutzungsmix, werden neue Wohnformen in
30 bisherigen
31 Gewerbegebieten ermöglicht. Dadurch kann eine ganz neue, wirklich zukunftsfähige
32 Stadtentwicklung stattfinden mit Ideen, die über das bislang meist
33 eingeschränkte Denken von heute hinausgehen. Das ist eine lohnende Aufgabe für
34 Wettbewerbe, insbesondere wenn deren Auslobung endlich neue Wege zulässt und
35 unterstützt und Preisrichter die Lust zum Aufbruch spüren.

36 Voraussetzung für eine mögliche Erhöhung des vorhandenen Baurechts ist die
37 deutliche Steigerung des Grünflächenanteils im Sinne von „GRÜNE STADT DER
38 ZUKUNFT“, und eine deutliche Steigerung der Flächen- und Energieeffizienz.

39 **4.) Die Umstrukturierung und Umnutzung großer (leerstehender) Gewerbegebäude in**
40 **Wohngebäude**
41 **oder Mischgebäude mit bezahlbarem Wohnraum – wenn erforderlich ist neues**
42 **Baurecht**

43 **zu prüfen.** Aktuelles Beispiel, seit Jahren in der Diskussion: das Arabella-
44 Hochhaus in Bogenhausen. Dieses Gebäude bietet sehr viele Möglichkeiten für
45 einen klimagerechten und innovativen Umbau. Die GRÜNE Stadtratsfraktion wird
46 aufgefordert sich dafür einzusetzen, dass dieses Privatgebäude erhalten und
47 innovativ saniert und neu genutzt wird. Ein Abbruch wäre eine riesige
48 Ressourcen- und Energieverschwendung, die sich unsere Gesellschaft nicht mehr
49 leisten darf.

50 **5.) Die Münchner GRÜNEN, Partei und Stadtratsfraktion, bemühen sich – trotz des**
51 **kürzlich**
52 **gescheiterten GRÜNEN Stadtratsantrags auf ein Ratsbegehren – gemeinsam ein gut**
53 **begründetes GRÜNES Positionspapier zum Umgang mit neuen Hochhausvorhaben, im**
54 **Kontext der in Abstimmung befindlichen Hochhausstudie. Dabei sollen die**
55 **Kriterien soziale Auswirkung, Klimaschutz und Ökologie eine entscheidende Rolle**
56 **spielen. Ziel ist, eine kritische Auseinandersetzung von GRÜNER Partei und**
57 **Stadtgesellschaft mit künftig geplanten Hochhäusern.**

58 Im Zusammenhang mit dem aktuell geplanten Hochhaus-Bürgerbegehren soll eine gute

59 GRÜNE
60 Grundlage für die gesellschaftliche Diskussion zur neuen Hochhausstudie erstellt
61 und veröffentlicht werden.

62 Die Antragsteller*innen dieses Antrags sind in den parteiinternen
63 Diskussionsprozess mit einzubeziehen, ebenso einschlägige Expertinnen und
64 Experten aus Architektur und Stadtplanung.

Begründung

Zu 1.) Die Münchner GRÜNEN, Partei und Stadtratsfraktion, Ortsverbände und BA-Fraktionen haben sich 2017 in einem intensiven monatelangen Diskussionsprozess mit dem Ziel einer nachhaltigen und grünen Stadtentwicklung beschäftigt. Es wurden Architekturbüros beauftragt und entsprechende Aufträge an die Stadtratsfraktion bei einer Stadtversammlung 2017 beschlossen – damals in der Rolle als Opposition! Nun 5 Jahre später, ein Jahr nach Abschluss des Forschungsprojekts GRÜNE STADT DER ZUKUNFT liegen dessen umfassende Ergebnisse dokumentiert vor, als Schriftenreihe (4 Broschüren und 5 Fact Sheets) und online seit September 2021. Höchste Zeit, die mutmachenden Forschungsergebnisse in praktische Stadtrats- und Planungsarbeit einfließen zu lassen. Leider müssen wir aber feststellen, dass auch bei neuen Wettbewerben zur Siedlungsentwicklung immer noch die Maximierung von Gebäuden und Tiefgaragen wichtigere Kriterien für ideenlose Investoren und Preisrichter sind, als die Bewältigung der unter 1. beschriebenen Herausforderungen.

Zu 2., 3. und 4.) Vor einer weiteren Siedlungsentwicklung muss primär die Frage nach den dringendsten Bedürfnissen der Münchner Stadtgesellschaft gestellt werden. Aus GRÜNER Sicht sind die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum und die Ausstattung mit attraktiven Grün- und Aufenthaltsflächen sowie die Anpassung öffentlicher Räume an den Klimawandel die zentralen Herausforderungen in München – natürlich auch die Bildungsgerechtigkeit und die ausreichende Versorgung mit sozialen Einrichtungen. Nachdem all diese Bedürfnisse in einer enormen Flächenkonkurrenz mit gewerblichen und industriellen (Leuchtturm-) Projekten stehen, muss die verantwortliche Münchner Stadtpolitik die notwendigen Prioritäten setzen und zukunftsfähige Entscheidungen zu Gunsten der zentralen Herausforderungen fällen.

Zu 2., 4. und 5.) In der bisherigen öffentlich wahrnehmbaren und sehr aktuellen Debatte zur Stadtentwicklung setzen sich sowohl die GRÜNE Stadtratsfraktion als auch der Stadtverband der Münchner GRÜNEN für eine Abschaffung der seit 2004 gültigen Hochhausgrenze von 100 m ein und befürworten – zumindest beim Areal der Paketposthalle – neue markante Hochhäuser von über 150 m Höhe mit der Schaffung von etwa 3.000 neuen (voraussichtlich hochbezahlten) Arbeitsplätzen, mehreren hundert hochpreisigen Wohnungen und einem eher bescheidenen Anteil an - zeitlich begrenzten – sozial geförderten Wohnungen.

Diese wenig nachhaltige Position lässt sich eigentlich nur damit begründen, dass GRÜNE das Thema Hochhäuser primär durch die architektonische und stadtgestalterische Brille diskutieren. Aus dieser Sichtweise heraus mag eine breite Meinungsvielfalt mit der Position „pro Hochhäuser“ verständlich sein, denn insofern ist es einfach Geschmackssache!

Das Ur-GRÜNE Thema Nachhaltigkeit wird in dieser Diskussion jedoch massiv vernachlässigt!

Vier Überlegungen zum Thema Hochhäuser:

- **Hochhäuser haben einen ausgesprochen hohen und flächenintensiven Bedarf an sog. „Verkehrsflächen“** (Treppenhäuser, Aufzüge, Flure), Stockwerk für Stockwerk. Hochhäuser sind keine Antwort für die Anforderung flächensparend zu bauen.
- **Hochhäuser benötigen einen immens hohen und energieintensiven Materialeinsatz**, primär Beton, Stahl und Glas. Nach 40 – 60 Jahren stellt sich regelmäßig die Frage nach Sanierung oder Abriss (und Neubau), in jedem Fall mit immens hohem Aufwand und Materialeinsatz. Insbesondere beim Abriss von Hochhäusern kommt es zu einer unglaublichen Vernichtung von (grauer) Energie und Ressourcen. Aktuelle Paradebeispiele dafür sind das Arabella-Hochhaus in Bogenhausen und das ehemalige Siemens-Hochhaus in Sendling. Hier diskutieren Planer und Investoren bereits seit vielen Jahren geeignete, das heißt auch gewinnbringenden Möglichkeiten zukünftiger Nutzungen.
- Ganz wesentlich ist auch die Tatsache: **Hochhäuser sind die teuerste aller möglichen Wohnformen**, leisten also keinen substanziellen sozialen Beitrag zur Lösung der Münchner Wohnungsprobleme!
Im Gegenteil:
 - hohe Investitionskosten bedingen teure Wohnungen und beschleunigen die Gentrifizierung
 - Neue Hochhäuser befördern dadurch die Spirale der Bodenpreisspekulation, z. B. die geplanten Hochhäuser an der Paketposthalle
- **Auch für neue Büroarbeitsplätze benötigen wir keine Hochhäuser**
Die Büroarbeitswelt hat sich in den letzten Jahren massiv verändert durch moderne Büroraumkonzepte, verstärkte Online-Heimarbeit und die systematische Entwicklung von Co-working-Arbeitsplätzen. Diese Entwicklung hat sich während der Corona-Pandemie noch erheblich verstärkt, vermutlich mit längerfristigen Konsequenzen für den gesamten Münchner Büroflächensektor. Viele Firmen verkleinern sich, auch die Stadtverwaltung will perspektivisch 15 % der Bürofläche einsparen. Der **Büroflächenleerstand** steigt, während die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum unablässig zunimmt. Das Beispiel eines Investors an der östlichen Stadtgrenze in bester S-Bahn-Lage (siehe SZ-Artikel „Pläne für Büro-Campus in Dornach gestoppt“ vom 1.10.2022 in der Rubrik Landkreis München) erscheint wie ein Warnsignal für eine ganze Branche.
Gleichzeitig wächst andernorts der Widerstand gegen große Büroraumplanungen (siehe Beispiel Candidplatz in Untergiesing, SZ-Artikel „Es passt einfach nicht zu unserem Stadtviertel“ in der Rubrik München und Region vom 8.10.2022).

Verantwortungsvolle und zukunftsfähige Stadtentwicklungspolitik muss solche Anzeichen und Entwicklungen

ernst nehmen und mit geeigneten Maßnahmen korrigierend (gegen)steuern.

Die Hochhauspläne am Paketpostareal konterkarieren jedenfalls die Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele des Münchner Stadtrats. Die Münchner GRÜNEN als Partei der Nachhaltigkeit und des urbanen Klimaschutzes sind deshalb aufgerufen, die Frage nach neuen Bürogebäuden und das Thema Hochhäuser ganzheitlich unter dem Stichwort: **nachhaltige, ökologische und soziale Stadtentwicklung** zu führen und nicht auf die Frage zu reduzieren „Braucht das moderne München neue Hochhäuser?“.

Diese Diskussion innerhalb der Münchner GRÜNEN ist überfällig und wird – da sind sich die Unterzeichnenden einig – zu einem eindeutigen Ergebnis führen.

Fazit Helmut Steyrer, Architekt, langjähriger GRÜNER Stadtrat, langjähriger Geschäftsführer der städtischen Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung (MGS):

Zur Planungshoheit der Landeshauptstadt München beim Paketposthallen-Areal: „Mir reicht's mit den Büschel-Türmen! Wo in diesem Verfahren wird erkennbar, dass die Stadt es ist, die die Zügel bei einem solchen Projekt in der Hand hat? Dazu kommt noch der Stadtrat, dem es doch auf den Nägeln brennen müsste, dass in München Investorenplanungen zum Regelfall werden und der eigenständige, gestaltende, durchsetzende Einfluss der Stadt ständig an Boden verliert. Ich erkenne meine Stadt bald nicht mehr wieder.“

Unterstützer*innen

Regina Schreiner (KV München), Christoph Heidenhain (KV München), Yvonne Sommerauer (KV München), Herbert Danner (KV München), Irina Freihart (KV München), Eva Döring (KV München), Claudia Grefen (KV München), Susanne Weiß (KV München), Josef Ganslmeier (KV München), Joachim Lorenz (KV München), Jutta Koller (KV München), Alexandra Nürnberger (KV München), Alfred Mayer (KV München), Susanne Mesan (KV München)

Antrag

an den Stadtparteitag der Münchner Grünen

Initiator*innen: Samuel Moser (KV München)

Titel: **Für eine Tunnellösung beim viergleisigen
Ausbau der Bahntrasse Zamdorf-
Johanneskirchen**

Antragstext

1 Seit 2016 steht fest, dass der viergleisige Ausbau der ca. 2,7 km langen
2 Bahntrasse zwischen Zamdorf und Johanneskirchen kommt. Diese Strecke leitet den
3 Güterverkehr aus dem Münchner Osten auf den Nordring Richtung Hamburg und
4 Bordeaux. Aufgrund einer fatalen Entscheidung des ehemaligen
5 Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt wurde im damaligen
6 Bundesverkehrswegeplan (eigentlich Bundesschienenwegeausbaugesetz) festgelegt,
7 dass der Brenner Nordzulauf ausschließlich über München abgewickelt wird. Eine
8 alternative Strecke von Rosenheim über Mühldorf und Landshut nach Regensburg
9 wurde aus zweifelhaften Gründen wieder rausgestrichen. Vor diesem Hintergrund
10 muss die Strecke zusätzlich sowohl den Güterverkehr vom Brenner-Basistunnel als
11 auch von der Ost-West-Magistrale Paris-Bratislava bewältigen. Dies ist auf den
12 bestehenden S-Bahn-Gleisen nicht mehr möglich, weshalb der viergleisige Ausbau
13 unzweifelhaft notwendig ist. Klar ist aber: Nicht die Stadt war Initiatorin des
14 Ausbaus, sondern der Bund aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen mit Italien
15 und Österreich und der Festlegung im Verkehrswegeplan.

16 Im Jahr 2019 stellte die Bahn das Ergebnis der Variantenplanung vor, bei der ein
17 Ausbau der Trasse 1. ebenerdig, 2. in Troglage und 3. als Tunnelvariante geprüft
18 wurde. Die Kosten für die Tunnelvariante wurden auf 2,4 Mrd. Euro beziffert, was
19 im Vergleich zum ebenerdigen Ausbau Mehrkosten von 1,5 Mrd. Euro bedeutet. Auf

20 Grundlage einer unabhängig durchgeführten Kosten-Nutzen-Rechnung präferierte die
21 Bahn den ebenerdigen Ausbau und verfolgt diese seitdem als sog. Vorzugsvariante.
22 Die Troglage verbindet alle Nachteile der anderen beiden Varianten und schied
23 daher von vornherein aus. Sowohl der Stadtrat als auch der Bezirksausschuss
24 Bogenhausen sprachen sich trotz der höheren Kosten eindeutig für die
25 Tunnelvariante aus.

26 Die Tieferlegung der Bahntrasse ist schon seit über 30 Jahren ein Thema, auch
27 vorangetrieben durch eine lokale Bürgerinitiative. Die Variantenuntersuchung hat
28 jedoch nochmal eindeutig die Vorteile einer Tunnellösung aufgezeigt. Bei einer
29 Tieferlegung würde der gesamte Stadtbezirk von Lärm und Erschütterung des
30 Güterverkehrs entlastet. Bei einem ebenerdigen Ausbau hingegen müssten für 29
31 Mio. Euro Lärmschutzmaßnahmen gebaut werden. Diese wären bis zu 8 Meter hoch und
32 damit höher als die Berliner Mauer. Selbst mit diesen Lärmschutzmaßnahmen ist
33 immer noch mit einer durchweg höheren Belastung der Anwohner*innen zu rechnen,
34 insbesondere für die Hochhäuser in Johanneskirchen. Aber der wichtigste Punkt
35 ist, dass der Tunnel die räumliche Trennung des Stadtbezirks aufheben würde.
36 Beim ebenerdigen Ausbau wäre eine Querung der Bahntrasse nur mit Brücken oder
37 Unterführungen möglich, was die Abschottung der Ortskerne Daglfing und
38 Johanneskirchen auf Dauer verstetigen würde. Zudem plant die Stadt München auf
39 dem Gebiet direkt östlich der Bahn das größte Neubaugebiet Europas. Sowohl die
40 Bürger*innen als auch der Bezirksausschuss sind sich in einer Hinsicht einig:
41 Die vorgesehene Bebauung ist ohne die Tieferlegung der Bahntrasse nicht in
42 vollem Umfang möglich, da eine leistungsfähige Erschließung des Gebiets durch
43 die Barrierewirkung der Bahntrasse verhindert wird. Bei der Tunnelvariante wäre
44 die Oberfläche für Fuß- und Radverkehr zugänglich und es würde eine neue
45 Erholungsfläche zwischen Bestandsbebauung und Neubaugebiet entstehen. Auch die
46 geplante Radschnellverbindung nach Markt Schwaben profitiert von einer
47 Tieferlegung.

48 Der Stadtrat hat sich 2020 aus diesen Gründen ganz klar für die Tunnelvariante
49 ausgesprochen und die parallele Feinplanung der Tunnelvariante auf Kosten der
50 Stadt beschlossen. Die Feinplanung wird voraussichtlich im kommenden Jahr
51 abgeschlossen. Die letztendliche Entscheidung, welche der Varianten realisiert
52 wird, liegt beim Bundestag. Da die Bahn jedoch nur die Kosten für die
53 Vorzugsvariante (ebenerdiger Ausbau) übernimmt, müssen die Mehrkosten von ca.
54 1,5 Mrd. Euro aus öffentlichen Mitteln finanziert werden. Die Stadt München ist
55 finanziell nicht in der Lage, diese Mehrkosten allein zu stemmen. Da der Brenner
56 Nordzulauf der Grund für den Ausbau ist, sehen wir hier die Stadt auch nicht in
57 der Verantwortung. Weil auch die S-Bahn massiv von einer Tieferlegung
58 profitiert, hat auch der Freistaat seinen Anteil zu leisten, denn dieser ist für
59 den Nahverkehr zuständig. Wir streben daher eine faire Aufteilung der Mehrkosten
60 zwischen Stadt, Freistaat und Bund an.

61 Ein weiteres Problem bei der Bewertung der Varianten liegt darin, dass sich die
62 Bahn an die im Verkehrswegeplan festgeschriebenen Zugzahlen von 2010 halten
63 muss, auch wenn inzwischen neuere Studien vorliegen, die ein massiv höheres
64 Güterverkehrsaufkommen für den Brenner Nordzulauf prognostizieren. Während also
65 die Bewertung der Varianten auf Grundlage einer Prognose von 226 Güterzügen pro
66 Tag erfolgte – was bereits das Dreifache des heutigen Aufkommens bedeutet – geht
67 zum Beispiel die Trimodie-Studie von **mindestens** 400 Zügen pro Tag aus zzgl. des
68 S-Bahnverkehrs. Das würde bedeuten, dass alle dreieinhalb Minuten ein Güterzug
69 vorbeifährt. Durch den Ausbau soll außerdem die Fahrtgeschwindigkeit von bislang
70 60-80 km/h auf bis zu 120 km/h erhöht werden, was die Immissionen noch
71 verstärkt. Das Bundesverkehrsministerium erhebt zurzeit neue Zahlen, um eine
72 aktualisierte Prognose abgeben zu können. Diese Erhebung soll im kommenden Jahr
73 abgeschlossen sein. Wir fordern daher eine Neubewertung der Varianten nach
74 Abschluss der Feinplanung auf Grundlage der neuen Prognosen, bevor eine
75 endgültige Entscheidung gefällt wird.

76 Für uns Grüne ist klar: Wir befürworten den viergleisigen Ausbau der
77 Bahnstrecke. Sie ist ein wichtiger Baustein, um den Güterverkehr von der Straße
78 auf die Schiene zu bringen und hat auch für den Nahverkehr positive
79 Nebeneffekte. Aber der Ausbau ist nur als Tunnelvariante für die Anwohner*innen
80 verträglich und mit den Entwicklungsplänen der Stadt vereinbar. Einen
81 ebenerdigen Ausbau lehnen wir kategorisch ab. Die oberste Priorität liegt jetzt
82 darin, eine Lösung für die Übernahme der Mehrkosten der Tunnelvariante zu
83 finden. Wir setzen uns dafür ein, dass noch vor der Bundestagsentscheidung eine
84 verbindliche Vereinbarung zwischen Bund, Freistaat und der Stadt München für
85 eine faire Aufteilung der Mehrkosten ausgehandelt wird.

86 Der Kreisverband Bündnis 90/Die Grünen München fordert daher sämtliche Münchner
87 Mandatsträger*innen dazu auf, sich intensiv und dauerhaft mit allen beteiligten
88 politischen Ebenen zu vernetzen und für eine Aufteilung der Mehrkosten der
89 Tunnelvariante zu werben. Insbesondere sollen sich die Münchner
90 Bundestagsabgeordneten mit den Mitgliedern des Verkehrsausschusses der
91 Regierungsfractionen im Bundestag besprechen und um Unterstützung bei der
92 Entscheidung für den Tunnel bitten. Der Stadtrat und der Oberbürgermeister
93 werden aufgefordert, die Verhandlungen mit Freistaat und Bund kontinuierlich
94 fortzusetzen und nach Abschluss der Feinplanung nur einem Ausbau im Tunnel
95 zuzustimmen. Bei der Bewertung der Varianten müssen dabei die neuen Zugzahlen
96 herangezogen und prioritär berücksichtigt werden.

97 **Antragsteller*innen:**

98 Samuel Moser (BA), Petra Cockrell (BA), Angelika Pilz-Strasser (Stadträtin),
99 Georg Ashton (OV-Sprecher), Regina Kizmann (OV-Sprecherin), Fabian Sauer

(Landtagskandidat für den Stimmkreis Bogenhausen)

Unterstützer*innen

Ursula Krusche (KV München), Clemens Schröter (KV München), Marianne Moser (KV München), Nina Glatzer (KV München), Stefanie Netter (KV München), Birgit Schweitzer (KV München), Mia Peters (KV München), Gabriele Lukschik (KV München), Simon Schweizer (KV München), Daniel Heißenstein (KV München), Stefanie Kurtz (KV München), Roland Barfus (KV München), Christian Hartranft (KV München), Andreas Voßeler (KV München), Christoph Heidenhain (KV München), Miriam Grottenthaler (KV München), Julian Georgi (KV München), Herbert Danner (KV München), Sanne Kurz (KV München), Susanne Weiß (KV München), Nicolas Bock (KV München), Alexandra Nürnberger (KV München), Irina Freihart (KV München), Benoît Blaser (KV München)

Antrag

an den Stadtparteitag der Münchner Grünen

Initiator*innen: Christian Hartranft (KV München)

Titel: **Antrag auf eine nachhaltige Unterbindung des
Geh- und Radwegparkens**

Antragstext

1 Die Versammlung möge beschließen: Die Stadtratsfraktion soll (möglichst
2 gemeinsam mit anderen Stadtratsfraktionen) das Kreisverwaltungsreferat und ggf.
3 weitere zuständige Referate der Landeshauptstadt per Stadtratsantrag auffordern,
4 dem Stadtrat eine Beschlussvorlage vorzulegen, mit der das regelwidrige Parken
5 von Fahrzeugen auf Geh- und Radwegen und in Kreuzungsbereichen nachhaltig
6 unterbunden wird. In der Beschlussvorlage ist auch darzulegen, wie die Umsetzung
7 durch geeignete Maßnahmen (wie Umstrukturierung und Kontrollen) erfolgen soll.

Begründung

Obwohl laut Unfallforschung der Versicherer (=UDV) jeder 5. Unfall durch falsch geparkte Kraftfahrzeuge (=KFZ) verursacht wird und trotz andauernder unzähliger Beschwerden der Bürger*innen in vielen Stadtbezirken wird das (v.a. auch halbseitige) Parken auf Geh- und Radwegen der Stadt weitestgehend geduldet, obwohl es gemäß StVO nicht zulässig ist und hierfür seit der StVO-Reform auch höhere Bußgelder fällig würden.

Die besten Geh- und Radwege nutzen nichts, wenn Sie alle paar Meter zugeparkt sind und man nicht vorankommt oder auf die Autofahrbahn ausweichen muss. Viele Menschen werden dadurch vom Umstieg auf eine autofreie Mobilität abgeschreckt und sind dann wiederum selbst Teil des Problems. Kontrollen finden - v.a. in den nicht der Kommunalen Verkehrsüberwachung (=KVÜ) unterstehenden Gebieten - nur in sehr geringem Umfang statt. Geahndet wird, wenn überhaupt, erst wenn Durchgangsbreiten von 1,2 bis 0,9 m unterschritten sind.

Die Behörden der Stadt verweisen in Antwortschreiben regelmäßig auf die zuständige Polizei, die wiederum ihre vielfältigen anderen Aufgaben und ihre dünne Personaldecke als Grund für die geringe Kontrolldichte anführt. Wer eine Gefahr durch rücksichtslos geparkte Fahrzeuge anzeigen will, muss laut Polizei die Notrufnummer 110 wählen. Auf die Einsatzkräfte der Polizei muss man dann in der Regel sehr lange warten. Auf Anzeigen, die über Apps wie Weg-li erfolgen, werden von einigen Polizeiinspektionen sogar Gegenanzeigen wegen angeblicher Datenschutzverstöße gestellt, eine Dokumentation und Anzeige per Foto ist also nicht möglich.

Deshalb ergeht die Bitte zeitnah einen Lösungsansatz unter folgenden Prämissen zu erarbeiten, um das Thema abschließend in eine geordnete, für alle nachvollziehbare Vorgehensweise, zu lenken:

- Maßnahmen, die das Parken auf nicht dazu geeigneten Flächen verhindern (z.B. Parkverbote, baulicher Schutz von Geh- und Radwege, Umgestaltung von Kreuzungen, Einrichtung von Lieferzonen und Kurzzeitparkplätzen, Anwohnergaragen, steuernde Parkgebühren, etc.) sind zu prüfen und in im Konzept darzustellen
- die gesamte Überwachung des ruhenden Verkehrs, auch in den nicht ausgewiesenen Parklizenzgebieten, wird durch die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) übernommen. Hierzu werden Gespräche mit den zuständigen Behörden, v.a. mit dem Polizeipräsidium aufgenommen.
- die KVÜ wird personell und finanziell besser ausgestattet. Eine Höherstufung der Kontrollkräfte innerhalb des Tarifsystems TVöD wird geprüft, die Stellen werden zudem adäquat beworben. Weitere Möglichkeiten zur Gewinnung von Mitarbeiter*innen werden geprüft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mehr Kontrollen auch mehr Einnahmen erzielen. Viele Städte wie Berlin oder Orte in Baden-Württemberg belegen bereits, dass die Überwachung des ruhenden Verkehrs kein Verlustgeschäft ist und zugleich die Sicherheit effektiv erhöht.
- eine verbindliche verbleibende Mindestdurchgangsbreite, unter der auch keine Duldung mehr möglich ist, wird festgelegt. Die in der bestehenden Sondernutzungsrichtlinie der LHM geforderten 1,60 m Restbreite können hierzu herangezogen werden.
- in einigen kritischen Bereichen soll exemplarisch eine Gebietserhebung erfolgen, bei der die Anzahl der gemeldeten KFZ den tatsächlich vorhandenen auf Grundstücken ausgewiesenen Stellplätzen gegenüber gestellt werden.

- Bereiche, in denen aufgrund der vorhandenen Gehweg- und Fahrbahnbreiten ein halbseitiges Parken möglich wäre, werden bei bestehendem Bedarf als solche durch die entsprechende Kennzeichnung und Beschilderung ausgewiesen.
- In den betroffenen Gebieten werden die Bürger*innen rechtzeitig über die Planungen der Stadt informiert.

Unterstützer*innen

Bernadette Julia Felsch (KV München), Oliver Haas (KV München), Heidi Schiller (KV München), Michael Czisch (KV München), Christina Stiemer (KV München), Michael Schelle (KV München), Julia Post (KV München), Karina Hagemann (KV München), Fabian Norden (KV München), Anna Katharina Hanusch (KV München), Martin Staude (KV München), Thorsten Kellermann (KV München), Alexander König (BV KPV Bayern), Anais Schuster-Brandis (KV München), Roland Barfus (KV München), Daniela Stelzer (KV München), Martin Züchner (KV München), Yannick Stiller (KV München), Diana Brand (KV München), Hannes Venneklaas (KV München), Carsten Zibull (KV München), Herbert Danner (KV München), Renate Spannig (KV München), Christopher Stark (KV München), Gabriele Graswald-Vidovic (KV München), Max Roth (KV München), Johannes Reichel (KV München), Benjamin Kaufmann (KV München), Florian Schönemann (KV München), Verena Matzner (KV München), Alexandra Nürnberger (KV München), Georg Koch (KV München), Gudrun Lux (KV München), Benoît Blaser (KV München), Florian Sommer (KV München)

Antrag

an den Stadtparteitag der Münchner Grünen

Initiator*innen: Stadtparteitag (dort beschlossen am: 29.11.2022)

Titel: **Boulevard Sonnenstraße schnellstmöglich
umsetzen!**

Antragstext

1 Die Stadtversammlung von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN München möge beschließen, sich
2 auf Stadtratsebene dafür einzusetzen, das Freiraumquartierskonzept in der
3 Innenstadt schnellstmöglich umzusetzen. Hierbei soll das im grün-roten
4 Koalitionsvertrag bereits verankerte Konzept Boulevard Sonnenstraße um
5 wesentliche Elemente des "Munich Central Park" des Bund Naturschutzes ergänzt
6 bzw. erweitert werden.

7 Die Aspekte sind die folgenden:

- 8 • nur 2 Fahrspuren (eine pro Richtung) abseits der Knotenpunkte für den
9 motorisierten Individualverkehr
- 10 • keine oberirdischen Parkplätze
- 11 • (mit Ausnahme von Anlieferzonen)
- 12 • Abkehr von der Sand-Wasser gebundenen Decke
- 13 • ausreichend Versickerungsfläche

- 14 • Bäume, nicht in versiegelter Fläche pflanzen, sondern flächiges Grün
15 erschließen

16 Zudem werden fachliche Stellungnahmen und Untersuchungen zum Grünzug-Anschluss
17 an Maximiliansanlage, Alten botanischen Garten und Nussbaupark eingeholt, um
18 möglichst zusammenhängende Begrünung zu ermöglichen.

19 Bereits ab sofort ist darauf zu achten, dass bei der Wiederherstellung der des
20 Sendlinger Tor Platzes nach den jahrelangen Baumaßnahmen am U-Bahnhof eine
21 Neugestaltung der Oberfläche kompatibel ist mit möglichen Zukunftsprojekten wie
22 "Boulevard Sonnenstraße" oder "Munich Central Park" . Bereits in der jetzigen
23 Legislaturperiode sollen erste Bäume gepflanzt werden.

24 Erste Freirauminterventionen und Projektideen von Vereinen und
25 zivilgesellschaftlichen Verbänden sollen bereits im Herbst 2023 anlässlich des
26 städtischen Mobilitätskongresses auf der Sonnenstraße provisorisch erprobt
27 werden.

Antrag

an den Stadtparteitag der Münchner Grünen

Initiator*innen: Anna Katharina Hanusch (KV München)

Titel: **München wird UmBau- und Flächenkreislauf-Stadt**

Antragstext

1 Um die Ziele eine klimaneutralen und einer klimaresilienten Stadt zu folgen
2 müssen in München Flächen entsiegelt statt versiegelt werden und Gebäudesubstanz
3 mit der gespeicherten Energie erhalten, umgenutzt und umgebaut werden.

4 Die Stadt München soll sich daher das Ziel setzen, dass der komplette Abbruch
5 von Gebäuden zur Ausnahme wird. Wir müssen das Instandhalten, Ertüchtigen und
6 Um- und Weiter-Bauen möglichst ohne zusätzliche Flächenversiegelung vor den
7 Neubauten priorisieren.

8 Die Bedarfe einer sich verändernden und auch noch wachsenden Stadt sollen im
9 Schwerpunkt durch die Überplanung von bereits versiegelten und bebauten Flächen
10 mit einer neuen Nutzungsmischung und höherer Dichte, sowie mehr
11 Versickerungsfläche durch Entsiegelung und mehr Begrünung gedeckt werden. Das
12 größte Potential liegt hier bei Verkehrs- und Gewerbeflächen, aber auch in
13 bestehenden Wohnquartieren.

14 Um den Außenbereich zu schützen, müssen unsere Städte dichter und kompakter
15 werden. Bei diesen Überplanungen gilt der Grundsatz Defizite im Quartier
16 auszugleichen, bestehende Qualitäten zu stärken und neue zu schaffen. Eine
17 höhere Bau- und Nutzungsdichte funktioniert nur bei gleichzeitiger Verbesserung
18 der Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität durch Ergänzung fehlender oder

19 mangelhafter Infrastruktur durch passende Quartierskonzepte. (Freiraum, Energie,
20 Mobilität, Biodiversität, Soziales, Bildung, Gesundheit, Wirtschaft etc.)

21 Nicht jede Nutzung passt in jedes Gebäude, aber anstatt sie durch Abbruch und
22 Neubau passend zu machen, sollte alternativ für diese Nutzung dann ein anderes
23 möglichst schon bestehendes Gebäude gefunden werden. Um die Versiegelung von
24 zusätzlichen Flächen auf ein Minimum zu reduzieren muss auch hier das
25 Kreislaufprinzip angewandt werden, dass möglichst kein Gebäude und keine Fläche
26 leer oder schlecht genutzt zurücklässt, sondern sie für neue Bedarfe immer
27 wieder in den Kreislauf einspeist und anpasst.

28 Die Grünen setzen sich daher auf Bundes- und Landesebene für folgende Punkte
29 ein:

- 30 • schnelle Anpassung der Muster- und Landesbauordnung im Sinne einer
31 „Umbauordnung“
 - 32 ◦ Erleichterungen bei Vor- und Dachaufbauten und Abstandsflächen für
33 Umbauvorhaben bei gleichzeitigem Nachweis der Verbesserung der
34 Freiraumqualitäten durch Verankerung von
35 Freiflächengestaltungsplänen.
 - 36 ◦ Genehmigungsfreiheit von Abbrüchen beenden und Berücksichtigung der
37 baukulturellen Folgen und ökologischen Kosten bei der Bewertung von
38 Abbrüchen
 - 39 ◦ mehr Flexibilität beim Erhalt des Bestandsschutzes bei Umbauvorhaben
40 durch Anerkennung der technischen Anforderungen zum
41 Entstehungszeitpunkt eines Bestandsgebäudes
 - 42 ◦ Nachweis über die Kreislauffähigkeit von Gebäuden als Voraussetzung
43 im Genehmigungsverfahren
 - 44 ◦ Schaffung von Innovationsklauseln für die Nutzung von alternativen
45 Baumaterialien, Sonderformen bei Umbauten oder flexiblen
46 Nutzungskonzepten. Das betrifft z.B. auch alternative und temporäre
47 Wohnformen.
- 48 • Gezielte Anpassung und Ergänzung der Städtebauförderung auf den Erhalt und
49 die Qualifizierung von Bestandsgebäuden und Quartiersstrukturen
- 50 • Verbesserte Abschreibungsmöglichkeiten für den Bestandserhalt und Umbau
51 gegenüber dem Neubau und konsequente Berücksichtigung der
52 Lebenszykluskostenbetrachtung durch Rechnungshöfe und Vergabestellen

53 In diesem Sinne werden die Grünen auf allen Ebenen aufgefordert, die Forderungen

54 des "Offenen Briefes" mit dem Titel "Abrissmoratorium" zu unterstützen, der von
55 über 150 Erstunterzeichner*innen und weiteren über 200 Unterstützer*innen aus
56 Architektur und Stadtplanung, Wissenschaft und Forschung an die
57 Bundesbauministerin Klara Geywitz gerichtet wurde.
58 Gefordert wird dort als Kernbotschaft: *"Statt Abriss und Neubau stehen wir für*
59 *Erhalt, Sanierung, Umbau und Weiterbauen im Bestand. Jeder Abriss bedarf einer*
60 *Genehmigung unter der Maßgabe des Gemeinwohls, also der Prüfung der sozialen und*
61 *ökologischen Umweltwirkungen"*.
62 Die Grüne Stadtratsfraktion wirbt daher für eine offizielle Unterstützung bei
63 der Bundesbauministerin und bemüht sich gleichzeitig um Umsetzungsmöglichkeiten
64 dieser Ziele auf der kommunalen Ebene in eigener Zuständigkeit als
65 Grundstückseigentümerin und Baugenehmigungsbehörde.

66 Die Grünen setzen sich auf Stadtratsebene dafür ein, dass ab sofort alle bereits
67 möglichen Hebel eingesetzt werden, um auch im privaten Bausektor den
68 Bestandserhalt zu stärken sowie die Aktivierung von zur Umnutzung und
69 Verdichtung geeigneter Flächen anzustoßen mit folgenden Einzelmaßnahmen:

- 70 • UmbauBeratung in der Lokalbaukommission und dem Bauzentrum stärken durch
71 Öffentlichkeitsarbeit, Information und Schulung der Mitarbeitenden.

- 72 • Prüfung von einer Satzung um den Genehmigungsfreien Abbruch für
73 Bestandsquartiere einzuschränken.

- 74 • Überprüfung und Ergänzung der in von der Stadtverwaltung angewandten
75 Bewertungskriterien Erhalt versus Abbruch mit Berücksichtigung der
76 Lebenszykluskosten und CO2-Auswirkungen für städtische Bauvorhaben und die
77 der städtischen Töchter.

- 78 • Anpassung der Stellplatzsatzung mit einer Flexibliäts-Regel bei
79 Umnutzungen und Umbauten mit Bestandserhalt. Bei Vorlage von eigenen
80 Mobilitätskonzepten oder Beteiligung an Quartiers-Mobilitätskonzepten kann
81 auf den Bau von neuen Stellplätzen verzichtet und dieser abgelöst werden,
82 sodass die Errichtung von Kfz-Stellplätzen auf ein Minimum beschränkt wird
83 und die Errichtung von zusätzlichen Autostellplätzen keine zwingende
84 Bedingung ist.

- 85 • Priorisierung von Varianten mit hohem Bestandserhalt bei der Beurteilung
86 von Befreiungen und Ausnahmen in bestehenden Bebauungsplänen

- 87 • Prüfung welche Anreize und Erleichterungen gewährt werden können um
88 Nutzungsänderungen zu ermöglichen, insbesondere bei der Umwandlung in

- 89 Wohnungsnutzung.
- 90 • Integration der Darstellung der Flexibilität und Langlebigkeit von
- 91 Gebäuden als festes Kriterium in Vergabeverfahren und Planungswettbewerben
- 92 • Stärkung der Anreize für flächensparende Wohnformen z.B. mit flexibel
- 93 anpassbare Grundrisslösungen und Bündelung von Nutzungen die
- 94 gemeinschaftlich genutzt werden auf Haus- und Quartiersebene in allen
- 95 städtischen Vergabeverfahren und Wettbewerben
- 96 • Stärkung und Unterstützung von Flächen-Tauschprogrammen - für Wohnungen,
- 97 Gewerbeflächen oder Bestandsgebäuden auf Quartiers- und Stadtebene.
- 98 • Schaffung eines transparenten niedrigschwellig zugänglichen digitalen
- 99 Potenzial- und Leerstandskataster
- 100 • Durchführung weiterer Rahmenplanungen zur Aktivierung der Umwandlungen von
- 101 Gebieten mit reiner Gewerbenutzung nach Vorbild der Wasserburger
- 102 Landstraße, Frankfurter Ring, sowie des EuroParks. Wenn möglich auch im
- 103 Rahmen einer Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme für die Innenentwicklung.

Begründung

Links:

Umbauordnung A4F: <https://drive.google.com/file/d/1Ja1oNcvEnmHqy1rMnXr7085-ENE4IGIO/view>

Bündnis für Bezahlbaren Wohnraum:

https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen-/wohnen/buendnis-wohnraum/20221012-buendnis-massnahmen.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Unterstützer*innen

Daniela Stelzer (KV München), Martin Züchner (KV München), Dieter Janecek (BV KPV Bayern), Verena Matzner (KV München), Christian Hartranft (KV München), Heidi Schiller (KV München), Angelika Pilz-Strasser (KV München), Bernadette Julia Felsch (KV München), Renate Spannig (KV München), Fabian Norden (KV München), Johannes Reichel (KV München), Florian Schönemann (KV München), Ursula Harper (KV München), Alexandra Nürnberger (KV München), Mona Fuchs (KV München)

Antrag

an den Stadtparteitag der Münchner Grünen

Initiator*innen: Stadtvorstand

Titel: **Stadtgestaltung im Einklang mit Klimaschutz
und Natur**

Antragstext

1 München ist eine der lebenswertesten Städte der Welt. Aufgrund der hohen
2 Attraktivität durchläuft die Stadt einen steten Zuzug und wächst immer weiter.
3 Die Prognose für die Bevölkerungsanzahl liegt bis 2040 bei 1,85 Millionen
4 Bürger*innen. Es werden bis dahin neue Wohnviertel geplant und gebaut. Diese
5 Entwicklung ist zwangsläufig auch mit Versiegelung von Flächen verbunden, was
6 uns aus ökologischen Gründen zur Vorsicht verpflichtet.

7 Der Kampf gegen den Klimawandel bei gleichzeitigem Wachstum Münchens schafft
8 Herausforderungen, die im Idealfall von der Stadt, ihrem Umland und der
9 Metropolregion gemeinsam gelöst werden sollten. Dafür ist eine enge und
10 intensive Zusammenarbeit in diesen Bereichen mit den Umlandgemeinden notwendig.
11 Doch auch München allein muss aktiv bleiben und selbständig Lösungen finden.

12 Denn Wachstum bedeutet auch, dass mehr Einwohner*innen sich Jahr für Jahr den
13 selben Öffentlichen Raum teilen. Eine Belastung, die insbesondere an den
14 Münchner Seen, den Parks und im Innenstadtbereich an der Isar spürbar ist: es
15 wird voller, es wird lauter und insbesondere Grünflächen werden mit erhöhtem
16 Müllaufkommen belastet.

17 Dabei ist München die deutsche Großstadt, mit dem geringsten Grünflächenanteil
18 und sollte daher ein besonderes Auge auf deren Sauberkeit und Schutz werfen. Für

19 uns Grüne ergibt sich daraus die Verpflichtung, mit öffentlichem Raum und
20 insbesondere Grünflächen, egal ob Wiese oder Biotop, egal ob Landschafts- oder
21 Naturschutzgebiet, sorgsam umzugehen, diese Flächen zu erhalten, zu schützen und
22 zu pflegen und, wo es die Möglichkeiten gibt, auch zu erweitern oder gänzlich
23 neu zu schaffen.

24 Denn Städte heizen sich stärker auf als ländliche Gebiete. In den letzten
25 Sommern haben wir erfahren, was Hitzeperioden für Auswirkungen auf Natur und
26 Menschen haben können. Es ist unsere Aufgabe hier aktiv Prävention zu betreiben,
27 statt reaktiv mit absehbaren Szenarien umzugehen.

28 Unser Leitbild für die Zukunft Münchens ist deswegen eine ökologisch und sozial
29 tragfähige Stadtentwicklung mit Fokus auf

- 30 • Klimaresilienz
- 31 • Umwelt-, Natur- und Artenschutz
- 32 • die Mobilitätswende
- 33 • eine zukunftsorientierte Energieversorgung
- 34 • vollumfängliche soziale Infrastruktur
- 35 • bezahlbaren Wohnraum
- 36 • Ressourcenschutz

37 Konkurrierende Ziele miteinander in Einklang zu bringen, erfordert sorgsame
38 Abwägung sowie zukunftsichere Lösungen. Dabei setzen wir auf eine intensive
39 Zusammenarbeit mit wissenschaftlichen Instituten, der Verwaltung und direkt mit
40 den Bürger*innen vor Ort.

41 Die wichtigsten Faktoren für eine klimaresiliente, kühlere Stadt sind Bäume,
42 Grünflächen, Kaltluftschneisen, Wasserflächen und die Umsetzung des
43 Schwammstadtprinzips. Dafür müssen die Stadt und auch die Münchner*innen selbst
44 gegebenenfalls Abstriche bei der Nutzung unserer öffentlichen Grünflächen
45 machen. Wir überlegen, wie München sich in den nächsten Jahrzehnten auf den
46 Klimawandel und die steigende Einwohner*innenzahl einstellen kann und wo Grün-
47 und andere Freiflächen anders genutzt werden müssen, um eine insgesamt
48 lebenswerte Stadt zu erhalten.

49 Lebenswert bedeutet auch, dass München für Menschen mit geringerem Einkommen
50 bezahlbar bleibt. Dafür wollen wir den genossenschaftlichen Wohnbau
51 intensivieren und setzen uns dafür ein, unsere Stadt schrittweise
52 zurückzukaufen.

53 Umwelt, Energie und Mobilität sowie Erhalt und Ausbau sozialer Infrastruktur wie
54 Kinderbetreuung, Schulkapazitäten, Pflegeplätze und Nachbarschaftshilfen denken
55 wir dabei grundsätzlich mit. Wir reduzieren den Verkehr so weit als möglich
56 durch einen ausgebauten und leistungsfähigen ÖPNV und moderne
57 Mobilitätskonzepte. Neue Viertel planen wir von Beginn an autoarm. Wir planen
58 langfristig und bringen Umweltschutz, Naturerhalt, eine hohe Lebensqualität,
59 schlüssige Verkehrskonzepte und die Energiewende so weit wie möglich in
60 Einklang. Unser übergeordnetes Ziel muss dabei immer der Kampf gegen den
61 Klimawandel sein - bei direkter Konkurrenz im Zweifel auch gegenüber Traditionen
62 oder Denkmalschutz.

63 Um diese Ziele zu erreichen, setzen wir Grüne uns auf Partei- und Mandatsebene
64 für folgende Themen ein:

- 65 1. Wir erfassen den Status Quo unseres öffentlichen Raums und überlegen, wie
66 dieser erhalten bleiben, begrünt und gekühlt werden kann, auch wenn dabei
67 Nachteile oder Verluste für aktuell bestehende Nutzung mit einhergehen.
68 Beispielhaft sei hier die Theresienwiese genannt. Die riesige Fläche, die
69 in Gänze freigehalten wird, um einmal im Jahr das Oktoberfest parallel mit
70 der Oiden Wiesen oder dem Zentralen Landwirtschaftsfest stattfinden zu
71 lassen, bietet Potenzial im Sinne von dauerhafter Begrünung,
72 Naherholungsflächengewinn und Stadtklimaanpassung, ohne das Oktoberfest
73 dabei in Frage zu stellen. Wir debattieren bei entsprechenden Flächen
74 künftig, welches Thema vorrangig zu behandeln ist, bzw. wie beide Themen
75 in Einklang zu bringen sind: die aktuelle Nutzung sowie notwendige
76 Änderungen wie dauerhafte Teilbegrünung, Baumpflanzungen und bessere
77 ganzjährige Nutzungsmöglichkeiten für Naherholung und Abkühlung suchende
78 Münchner*innen.
79 Zusätzlich engagieren wir uns über die bekannten Beispiele wie Isar-
80 Boulevard und Boulevard Sonnenstraße hinaus darum, Mensch und Natur nach
81 Möglichkeit Flächen zurückzugeben, die heute weitgehend der Autoverkehr
82 besetzt, sofern dies im Sinne des Stadtverkehrs vertretbar ist. Hierzu
83 zählen potenziell die Reduzierung von Fahrspuren und die Schaffung
84 gänzlich vom Autoverkehr befereiter Flächen.
- 85 2. Um aktuell zur Naherholung genutzte Flächen nicht weiter zu belasten,
86 sorgen wir für Alternativen über München verteilt. Wir wollen die
87 innerstädtische Isar entlasten. Das kann nur funktionieren, wenn wir dort
88 nicht noch mehr Freizeit- und Naherholungsangebote, wie beispielsweise ein

89 Isarflussbad schaffen, sondern andere dezentrale, ansprechende
90 Wasserflächen sowie Bademöglichkeiten und Parkangebote abseits der
91 Innenstadt schaffen. Eine Entzerrung schafft Platz für Bäume und für
92 Bereiche, die gänzlich dem Schutz der Natur unterliegen können. Wir wollen
93 auch neue Naturräume schaffen - als Rückzugsort für Wildtiere, die in
94 unserer Stadt heimisch geworden sind - so zum Beispiel die Weideninsel,
95 deren Unterschutzstellung kürzlich beantragt wurde.

- 96 3. Wir messen insbesondere Bäumen, aber auch Dachbegrünungen und
97 Fassadenbegrünungen mehr Wert bei und wollen deren Bestand besser
98 dokumentieren und evaluieren. Dazu setzen wir uns weiter für einen
99 stadtweiten Baumkataster ein, der Daten auch stadtteilbezogen zur
100 Verfügung stellt und damit Handlungsspielräume für unsere
101 Bezirksausschüsse aufzeigt. Durch eine mögliche Novellierung der
102 Freiflächengestaltungssatzung wollen wir erreichen, dass künftig folgende
103 begrünungsförderlichen Maßnahmen Berücksichtigung finden:
104 Niederschlagsmanagement (durch Zisternen, Versickerungsmulden und
105 Rigolen), Fassadenbegrünung (u. A. verpflichtend bei Neubauten),
106 Pflanzauswahl (gemäß Biodiversität und Klimaanpassung), Minimierung von
107 Versiegelung (z. B. durch festgelegtes Maximum von
108 Garagenzufahrtsbreiten), explizites Ausschließen von Schottergärten und
109 Gabionenmauern und die Aktualisierung der Mindeststandards bei extensiver
110 und intensiver Dachbegrünung.

111 Wo Bäume gefällt werden müssen, weil sie Sturmschäden erlitten haben, sie
112 krank sind oder aus Altersgründen nicht mehr zu erhalten sind, fordern wir
113 umgehende Nachpflanzungen. Dies gilt auch für entsprechende Bäume auf
114 Privatgrundstücken, für die bis dato keine Pflicht zur Ersatzpflanzung
115 besteht.

116 Wir setzen uns auf Stadtratsebene dafür ein, die Baumschutzverordnung
117 (BaumSchV) zu novellieren. Hierbei soll primär der Baumschutz erweitert
118 werden, so dass bereits Bäume ab einem Stammumfang (STU) von 50cm (bisher
119 80cm) geschützt werden sollen. Auch Kletterpflanzen und Obstgehölze (mit
120 STU 50cm u. Kronenansatz ab 120cm) sollen künftig ebenfalls dem Baumschutz
121 unterliegen. Bei Verboten ist das Kappen der Baumkrone und das einseitige
122 Abschneiden von Ästen zu ergänzen. Die Ziele der BaumSchV sind außerdem um
123 die Aspekte Biodiversität und Stadtklima zu erweitern. Bei Fällungen
124

125 achten wir darauf, dass nicht nur die reine Anzahl an gefällten Bäumen
126 ersetzt wird, sondern deren Grünvolumen und damit ihr ökologischer Wert,
127 um in wenigen Jahrzehnten bereits ein echtes Plus an Grün verzeichnen zu
128 können, das unseren klimatischen Anforderungen gerecht wird.

129 Wir forcieren weiter die Begrünung städtischer Dächer, wenn diese keiner
130 anderen, nachhaltigen Nutzung wie der Gewinnung von Sonnen- oder
131 Windenergie entgegensteht. Dies gilt auch für Haltestellen der MVG. Wir

132 begrünen Fassaden städtischer Gebäude und investieren mehr Fördermittel in
133 die (Fassaden-)Begrünung von Privathäusern.
134 Auf Bundesebene setzen wir uns dafür ein, dass der Baumschutz im Baurecht
135 eine starke Berücksichtigung findet, damit wir für München zügig eine
positive Baumbilanz erreichen können.

136 4. Wir wollen kreative Lösungen dort finden, wo Entsiegeln, Baumpflanzung und
137 Fassadenbegrünung nicht möglich sind. Hochbeete sind zwar mit
138 organisatorischem Aufwand verbunden, der aber nicht schwerer wiegen darf
139 als die notwendige Stadtbegrünung und -kühlung. Für Unterhalt und
140 Finanzierung suchen wir praktikable Lösungen, wie zum Beispiel Gieß-
141 Patenschaften.

142 Wo Sparten die Neupflanzung von Bäumen behindern, die an den gewünschten
143 Stellen wichtig sind für Straßenklima oder Grünbezüge, werden wir uns
144 gegebenenfalls für eine Verlegung von Sparten einsetzen, auch wenn diese
145 mit entsprechendem, auch finanziellem Mehraufwand verbunden ist.

146 5. Um ein Bewusstsein zu schaffen für Bäume in der Stadt, wollen wir mehr
147 Bäume zu Naturdenkmälern erheben. Diese sollen mit Infotafeln das Wissen
148 um Stadtklima und die Leistung unserer Bäume dazu mehren.
149 Die Themengeschichtspfade, wie zum Beispiel Kulturgeschichtspfad oder der
150 Geschichtspfad der Frauenbewegung in München, wollen wir um
151 Naturwissenspfade erweitern, die den Bürger*innen neue Orte und deren
152 Bedeutung für Mensch und Natur näherbringen und für Naturschutz und
153 Klimaschutz sensibilisieren.

154 6. Bei Gestaltung, Schutz und Neuschaffung von klimaangepassten Grünflächen
155 planen wir nach dem Schwammstadtprinzip, um Regenwasser nachhaltig zu
156 speichern und Grünflächen auch in Trockenphasen ausreichend feucht zu
157 halten. Versickerungsflächen und Mulden werden wir bei entsprechenden
158 Planungen berücksichtigen und so etwas für die Gesundheit der Stadtbäume
159 und gegen Überschwemmungen bei Starkregeneignissen tun. Wir
160 beschleunigen in diesem Sinne die Entsiegelung unnötig versiegelter
161 Flächen. Dazu gehören für Rad- und Fußverkehr gefährliche, freilaufende
162 Rechtsabbieger sowie kurze Straßen, die keine Bedeutung für den
163 Verkehrsfluss (mehr) haben.

164 7. Wir wollen bei Energieversorgung und Energiewende noch ehrgeiziger
165 vorangehen und die Umstellung auf erneuerbare Energien beschleunigen. Wir
166 forcieren weiterhin die Bemühungen im Bereich der Geothermie und erweitern
167 die Fernwärmegebiete massiv. Dort wo kein Fernwärmeanschluss möglich ist,
168 setzen wir auf dezentrale Lösungen, zum Beispiel mit Wärmepumpen oder

169 Solarthermie. Die Steigerung von Sanierung und Beschleunigung der
170 Umstellung auf regenerative Wärme in Bestandsquartieren wollen wir durch
171 Energiekarawanen im Rahmen des Quartiersansatzes beschleunigen.

172 8. Wir bestehen auf dem Schutz von Kalt-/Frischluftschneisen und ordnen deren
173 Erhalt Baumaßnahmen über.

174 Uns Grünen ist bewusst, dass München dauerhaft nur dann lebenswert bleiben kann,
175 wenn sich der Anstieg der Temperaturen in einem erträglichen Rahmen bewegt und
176 die Luftqualität gut bleibt oder wird. Deswegen setzen wir uns nicht nur für
177 eine Energie- und Verkehrswende ein, sondern heben den Schutz und Erhalt von
178 Bäumen sowie den Schutz, Erhalt und Ausbau von Grünflächen auf ein neues Level.

Antrag

an den Stadtparteitag der Münchner Grünen

Initiator*innen: AK Urbane Mobilität (dort beschlossen am: 31.10.2022)

Titel: **München wird Stadt der kurzen Wege – Mobilität aus eigener Kraft fördern.**

Antragstext

1 Die Stadt München wird Stadt der kurzen Wege. Stadtteilzentren werden mit
2 attraktiven und durchgängig sicheren Wegen für Mobilität aus eigener Kraft
3 erschlossen und versorgen die gewachsenen Nachbarschaften mit dezentralen
4 Geschäften und Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Dieses Vorhaben erfordert
5 ein engmaschiges Fuß- und Radverkehrsnetz, das zusammen geplant wird und das
6 alle Menschen ohne Konflikte nutzen können.

7 Eine entsprechende Fußverkehrsstrategie und forcierte Umsetzung des
8 Radentscheids München priorisieren die Nahmobilität und sichern attraktive
9 Wegverbindungen in gemischter Nutzung der Quartiere. Die Grünen München
10 verfolgen dabei diese Ziele:

- 11 • Mischnutzung im Umweltverbund, um attraktive Aufenthalts- und
12 Einkaufsbereiche zu schaffen.
- 13 • Weitgehende Barrierefreiheit anzustreben und regelmäßig zu überprüfen.
- 14 • Sichtbeziehungen und direkte Wege zu schaffen und freizuhalten; dafür
15 müssen Bewegungsmuster von Bürger*innen berücksichtigt, bestehende
16 Verbindungen optimiert und Baustellen kontrolliert werden.

- 17 • Behinderung und Gefährdung der weniger geschützten
18 Verkehrsteilnehmer*innen nicht zu dulden; Wege müssen konsequent
19 kontrolliert und freigehalten und Ordnungswidrigkeiten mit Vorsatz
20 geahndet werden.

- 21 • Verfügbaren Raum umzuverteilen und Nutzungskonflikte zu berücksichtigen;
22 wenn öffentlicher Parkraum zugunsten der Mobilität und Aufenthaltsqualität
23 umgenutzt wird, soll der Wirtschaftsverkehr mit Lade- bzw. Lieferzonen
24 bedacht und Kurzzeitparken die Erreichbarkeit für Anwohnende ermöglicht
25 werden.

- 26 • Anbindung an Mobilitätsstationen, ÖPNV und Fernverkehr vorzusehen.

- 27 • Schulstraßen zeitlich begrenzt nur für den Schüler*innenverkehr zu Fuß,
28 per Rad oder Roller zu öffnen.

29 Diese Maßnahmen werden Leitbild zukünftiger Planung und bestehende Planungen
30 sollen vor der Umsetzung dahingehend überprüft und gegebenenfalls verbessert
31 werden.

32 Angesichts der erfahrungsgemäßen Zeithorizonte sollen Maßnahmen priorisiert
33 umgesetzt werden, die kurzfristig wirken und nicht von langen Genehmigungs- oder
34 Planungsverfahren abhängen.

Begründung

München will mit der Münchner Mobilitätsstrategie 2035 die Lebensqualität in München erhöhen und die Klimaziele im Verkehrssektor erreichen. Dafür muss überflüssiger Verkehr vermieden und ein wesentlich höherer Anteil an Wegen zu Fuß, mit dem Rad möglich werden.

Die Stadt der kurzen Wege bedeutet, dass räumliche Distanzen zwischen Wohnen, Arbeit, Versorgung des täglichen Bedarfs, Dienstleistungen, Freizeit- und Bildungsorten gering sind.

Fuß- und Radverkehr bieten hierfür eine umweltschonende, emissionsarme, flächenschonende Mobilität und erhalten Aufenthaltsqualität und hoher Alltagsnutzen im Viertel. Dazu kann und muss Verkehrssicherheit gelebt werden, wie sie mit der „VisionZero“ beschlossen wurde und es Städte wie Helsinki auch schaffen.

Unterstützer*innen

Christian Hartranft (KV München), Johannes Reichel (KV München), Anais Schuster-Brandis (KV München), Alexandra Nürnberger (KV München), Mona Fuchs (KV

München), Alfred Mayer (KV München), Gudrun Lux (KV München), Benoît Blaser (KV München), Martin Züchner (KV München)