

Antrag

an den digitalen Stadtparteitag der Münchner Grünen am 08.06.2021

Initiator*innen: Jürgen Trepohl (KV München)

Titel: **Sofortiger Stopp von Autotunnelplanungen der Stadt München**

Antragstext

1 Die Stadtversammlung fordert den sofortigen Stopp von Planungen zu Autotunneln
2 in der Stadt München und damit die Stadtratsfraktion zur Einhaltung des von der
3 Stadtversammlung zugestimmten Koalitionsvertrag auf. Darin steht
4 unmissverständlich: "Die Planungen für die Tunnel in der Schleißheimer Straße
5 und der Tegernseer Landstraße werden eingestellt." Mit der erfolgten
6 Beauftragung einer "Tunnelstudie" zum Anschluss der Schleissheimer Str. an die
7 A99 an das Mobilitätsreferat verstößt die Stadtratsfraktion gegen den
8 Koalitionsvertrag und der entsprechenden Zustimmung der Stadtversammlung vom
9 02.05.2020. Das Vergabeverfahren ist deshalb sofort zu stoppen.

Begründung

Die Beauftragung der Tunnelstudie verstößt nicht nur gegen den Koalitionsvertrag, sondern sie widerspricht auch dem Ergebnis der Debatte zum „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ vom 30. Januar 2019. Dort wurde parteiübergreifend festgestellt, dass der Bau neuer Straßen kein Beitrag zu einer Verkehrswende ist. Im Münchner Norden ist der Autoverkehr insbesondere zu den Pendlerzeiten eine hohe Belastung für die Menschen und behindert den notwendigen Wirtschaftsverkehr. Ziel muss es sein, die Alternativen zu stärken und attraktiv zu gestalten: Mehr Fahrrad, mehr Bus, mehr Tram und mehr S-Bahn sowie deren Verknüpfungen. Die Stadtverwaltung, insbesondere das neue Mobilitätsreferat, leiden massiv unter Personalmangel und begrenzten finanziellen Mitteln. Wir können es uns nicht leisten, diese knappen Ressourcen für unsinnige und kontraproduktive Straßentunnelprojekte zu vergeuden. Wir brauchen diese

Ressourcen vollständig und dringend zur Umsetzung der Verkehrswende in München.

Im Verkehrskonzept für den Münchner Norden aus dem Jahr 2014 betont das Referat für Stadtplanung und Bauordnung: "Der Schwerpunkt der verkehrlichen Entwicklung wird seitens der Landeshauptstadt München beim ÖPNV gesehen."

Der Vollausbau des Nordrings für die S-Bahn muss zügig realisiert werden. Was dazu noch immer fehlt, ist die im Koalitionsvertrag vereinbarte "einheitliche Ansprechperson bei der Stadt München gegenüber dem Freistaat Bayern, BEG und DB-Regio", um die Münchner Interessen beim Ausbau und Betrieb der S-Bahn offensiv zu vertreten. Beim Thema S-Bahn-Ausbau sind wir in der Stadt viel zu leise!

Die Erreichung der Klimaschutzziele muss bei politischen Entscheidungen die höchste Priorität einnehmen. Weitere Gelder und Kapazitäten in den Ausbau des Straßennetzes zu stecken ist das falsche Signal. Der „flüssige Autoverkehr“ ist eine Utopie, die nach jeder teuren Ausbauphase nur immer für kurze Zeit real wird. Wer glaubt, die Schaffung eines weiteren Tores für den Autoverkehr in die Stadt, wird die jetzt stark befahrenen Straßen entlasten, irrt. Das zeigen die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weist im Entwurf des Bebauungsplans Raheinstraße/Ratoldstraße ebenso darauf hin. Eine „Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anschluss an die BAB A99“ wird „... laut Gutachten zusätzliche Verkehre generieren, die auf der Dülferstrasse und teilweise auf die Weitlstrasse abgeleitet werden.“ Auch bei der Beurteilung der verkehrlichen Erschließung des Forschungs- und Innovationszentrums von BMW (FIZ) kommt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu dem Schluss, dass es mit Autobahnanschluss keine Veränderungen an den Knotenpunkten geben wird (-> 1)

Die Autoindustrie steckt mitten in einer Transformation. Will unsere Autoindustrie nicht zum bedeutungslosen Hardwarelieferanten werden müssen sie die Digitalisierung noch stärker in Angriff nehmen. Dazu brauchen sie hochmotivierte Ingenieure und Techniker in diesen Bereichen die insbesondere in eine Stadt wie München zu locken und zu finden sind. Dieser Standortvorteil verlangt gerade von BMW innovative verkehrspolitische Ansätze für eine attraktive Stadt mit hoher Lebensqualität zu fördern und mit zu tragen. Wir nehmen den Autokonzern in die Pflicht, mit uns gemeinsam für die Verkehrswende und schnell wirksamen Klimaschutz zu arbeiten. Dazu sollen Stadtratsfraktion (als Mehrheitsfraktion) und Stadtvorstand die Gespräche mit BMW suchen und intensivieren, insbesondere unter Berücksichtigung der Potenziale der Digitalisierung und der dadurch möglichen Vermeidung sowie Entzerrung von Pendelverkehren.

Die Beauftragung einer Tunnelstudie ist weder zeitgemäß noch gegenüber den Menschen im Münchner Norden verantwortbar. Knapper werdende Gelder und Planungskapazitäten werden dringend und ausschließlich für den Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetzes gebraucht. Nicht zuletzt ist der gewählte Stadtrat den Wähler*innen verpflichtet, die die Grünen wegen der Verkehrswende als einen Baustein für den Klimaschutz gewählt haben.

->1

14-20 - T 026144; Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d Rathenaustraße (südlich) Knorrstraße

(westlich) BMW FIZ Erweiterung Nord

(nördlich) Schleißheimer Straße (östlich) und Bereich der ehemaligen Panzerbrücke –ehemalige Kronprinz-Rupprecht-Kaserne und Teilbereich

des ehemaligen Virginia-Depots (Teiländerung der Bebauungspläne - Nr. 40, Nr. 462, Nr. 948b, Teiländerung und Ergänzung Nr. 948b, Nr. 948c, Nr. 1939a, Nr. 1939c), S.25

Unterstützer*innen

Claudia Schneider (KV München), Kathrin Düdder (KV München), Alfred Seif (KV München), Johannes Reichel (KV München), Nicole Riemer-Trepohl (KV München), Linda Faltin (KV München), David Ederle (KV München), Lucas Kripp (KV München), Mona Bergmann (KV München), Micha Greif (KV München), Matthias Merklin (KV München), Jutta Koller (KV München)