

Beschluss (vorläufig) Mobilität für Alle

Gremium: Stadtparteitag
Beschlussdatum: 19.07.2025
Tagesordnungspunkt: TOP 3.2. Mobilität für Alle

1 München ist eine Stadt in Bewegung – inzwischen legen die Münchner*innen 33 %
2 ihrer Wege zu Fuß zurück und 21 % mit dem Rad, die Nutzung von Bus und Bahn
3 liegt mit 22% fast wieder auf Vor-Corona-Niveau – gleichzeitig ist die
4 Autonutzung mit 24 % deutlich zurückgegangen^[1]. Diesem Mobilitätsverhalten
5 wollen wir Rechnung tragen und es mit passender Infrastruktur unterstützen. In
6 einer Stadt mit begrenztem Raum setzen wir auf einen Mix an
7 Mobilitätsmöglichkeiten, der den Raum bestmöglich nutzt, um die größtmögliche
8 Wahlfreiheit sicherzustellen.

9 Die Verkehrswende ist für uns der Schlüssel zu einem lebenswerten München: mit
10 weniger Lärm, weniger Stau, sauberer Luft, sicheren Wegen und mehr Platz für
11 Menschen. Gleichzeitig schützt sie das Klima und erhöht die Lebensqualität im
12 Viertel.

13 Der Platz und die finanziellen Mittel in unserer Stadt sind begrenzt. Deshalb
14 setzen wir klare Prioritäten. Statt in teure Autotunnel investieren wir in
15 sichere Fuß- und Radwege und in den Ausbau des ÖPNV. Dies nutzt auch Menschen,
16 die auf ein Auto angewiesen sind und reduziert das Verkehrsaufkommen und Staus.
17 Wir handeln verantwortungsvoll, pragmatisch und nutzen die Mittel, die München
18 wirklich voranbringen.

19 **Bus, Bahn und Tram – leistungsstark, zuverlässig** 20 **und für alle erreichbar**

21 Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist der elementare Bestandteil urbaner
22 Mobilität. Er bedarf einer auskömmlichen Finanzierung und guter
23 Arbeitsbedingungen. Wir wollen den öffentlichen Nahverkehr konsequent ausbauen
24 und die Betriebszeiten erweitern. Dazu gehören die Verlängerung der U5 bis
25 Freiham sowie die Planung der neuen U-Bahnlinie U9 als neue Nord-Süd-
26 Direktverbindung von Schwabing über den Hauptbahnhof nach Sendling, um das
27 bestehende und überlastete innerstädtische U-Bahn-Netz zu entlasten. Wir führen
28 die Tram-Ausbau-Offensive fort, denn

29 die Tram ist ein zentraler Baustein der Mobilitätswende: Mit der Westtangente,
30 der Tram im Münchner Norden und der Linie nach Johanneskirchen entstehen neue,
31 direkte Verbindungen. Zusätzlich schaffen wir die planerischen Grundlagen für
32 den weiteren Ausbau unserer Tramstrecken in München – beispielsweise die
33 sogenannte Y-Nord-Trasse von Am Hart ins Lerchenauer Feld sowie die Verlängerung
34 nach Daglfing – und darüber hinaus für den Ausbau von Tramstrecken über die
35 Stadtgrenze hinaus, etwa die Verlängerung der Tram 20 in den Landkreis Dachau.
36 Wir setzen uns für einen moderaten Ausbau des Angebots an Park & Ride am
37 Stadtrand und in den Nachbargemeinden ein. Mit den Nacht-U-Bahnen am Wochenende
38 haben wir bereits eine erste Grundlage für einen durchgängig verfügbaren ÖPNV
39 geschaffen. Dies gilt es beizubehalten und möglichst auf die gesamte Woche und
40 das gesamte Streckennetz auszuweiten, damit eine Großstadt wie München sowohl

den Schichtarbeitenden als auch Feiernden ermöglicht, rund um die Uhr kostengünstig und klimafreundlich unterwegs zu sein.

Neue Wohngebiete müssen an den ÖPNV angeschlossen sein – und zwar von Beginn an.

Durch höhere Taktungen, neue Expressbusse und Busringlinien wollen wir die Mobilität für alle weiter verbessern. So können wir das Angebot verdichten und Lücken schließen. Wo möglich sollen eigene Bus- und Trampuren eingerichtet werden. Gleichzeitig setzen wir uns für eine bessere S-Bahn-Infrastruktur ein und nehmen hier den zuständigen Freistaat konsequent in die Pflicht: der Ausbau des Süd- und Nordrings hin zu einer Ringbahn sowie neue Halte, beispielsweise an der Berduxstraße, sowie bessere und dichtere S-Bahn-Takte, etwa ein durchgehender 10-Minuten-Takt nach Freiam, machen München fit für die Zukunft. So schaffen wir es zudem, Pendelströme nach München mit dem Auto zu verringern.

Für die einfache Nutzung des ÖPNV setzen wir uns für eine rechtssichere Lösung der Nutzung digitaler Tickets auch vor dem 18. Lebensjahr ein.

Bikesharing ist insbesondere in Randbezirken, wo das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs oftmals nicht so engmaschig wie in der Innenstadt ist, eine flexible Lösung für den sogenannten letzten Kilometer. Deshalb weiten wir das Bikesharingangebot stadtweit aus.

Um all das dauerhaft finanzieren zu können, brauchen wir weitere Möglichkeiten der ÖPNV-Finanzierung, etwa eine Nahverkehrsabgabe oder die Möglichkeit der angemessenen Bepreisung von Parkflächen im öffentlichen Raum. Wir fordern dafür rechtliche Voraussetzungen von Bund und Freistaat und einen deutlich höheren Anteil der Regionalisierungsmitteln.

Auf einen Blick

- Festhalten an der Tram-Ausbau-Offensive: Tramlinien Westtangente, Nord und Johanneskirchen fertigstellen, Planungsgrundlagen für weitere Tramprojekte schaffen
- Fertigstellung der Tram-Westtangente, der Tram im Münchner Nordern und nach Johanneskirchen, Planungsgrundlage für weitere Tramprojekte wie die Y-Nord schaffen
- Verlängerung der U5 bis Freiam und Vorantreiben der Planungen für die U9
- Fertigstellung der Tramlinien Westtangente, Nord und Johanneskirchen, Planungsgrundlage für weiteres Tramprojekt schaffen
- Taktverdichtungen und verbessertes Nachtangebot bei U-Bahn, Bus und Tram, Ergänzung durch On-Demand-Services
- Gesicherte und attraktive ÖPNV-Anbindung der Neubaugebiete
- Ausbau des Süd- und Nordrings für die S-Bahn

79 Sicher zu Fuß und mit dem Rad – in jedem Alter

80 Fuß- und Radverkehr macht München lebenswerter – wenn die Wege sicher und gut
81 ausgebaut sind.

82 Für unterschiedliche Geschwindigkeiten braucht es differenzierte
83 Infrastrukturen, damit alle Menschen, Kinder und Familien, schnelle und
84 langsamere Menschen, sicher unterwegs sein können. Dem werden wir mit breiteren
85 Fuß- und Radwegen, Abgrenzungen und übersichtlicher Flächengestaltung gerecht.
86 Wir

87 setzen uns für den zügigen Umbau von Kreuzungen ein, um die Sicherheit von
88 Fußgänger*innen und Radfahrenden auf Basis einer
89 Priorisierungsliste mit den wichtigsten Knotenpunkten zu erhöhen. Wir stellen
90 den Altstadtradr링 fertig und führen den Ausbau eines flächendeckenden
91 Radwegenetzes fort, wobei wir vorrangig für Lückenschlüsse und sichere Querungen
92 sorgen und auch die Instandhaltung sicherstellen. An den Anliegen des
93 Radentscheids halten wir fest. Um auch in Zeiten der Priorisierung und knapper
94 Kassen den stadtweiten Radwegausbau weiterzuführen, erstellen wir ein Radwege-
95 Bauprogramm, das mindestens fünf Maßnahmen des Radentscheids pro Jahr umsetzt.

96 Außerdem weisen wir zusätzliche Fahrradstraßen aus – vornehmlich solche, in
97 denen wir den Durchgangsverkehr für Autos unterbinden – und erproben
98 Fahrradzonen.

99
100 Wir sorgen dafür, dass Gehwege für Fußgänger*innen frei bleiben konzipieren
101 Aufstellflächen des Radverkehrs fußgängerfreundlich und setzen konsequent
102 geordnete Abstellanlagen für E-Scooter, Leihfahrräder u. ä. um.

103 Wir forcieren den Bau von Fahrradparkhäusern an den Fernverkehrsbahnhöfen,
104 beschleunigen die Planung von Radschnellwegen und realisieren sie
105 schrittweise. Wir sorgen dafür, dass Gehwege für Fußgänger*innen frei bleiben und
106 setzen konsequent geordnete Abstellflächen für E-Scooter, Leihfahrräder u. ä.
107 um.

108 Neue Abstellanlagen werden dort gefördert, wo sie am dringendsten benötigt
109 werden. Mit Pilotprojekten wie einem geschützten Radweg auf der Widenmayerstraße
110 entlang der Isar zeigen wir, wie moderner Radverkehr funktioniert.

111 Die Menschen in München legen die meisten Wege zu Fuß zurück. Deshalb rücken wir
112 den Fußverkehr noch stärker in den Fokus. Wir schaffen barrierefreie Querungen,
113 verbreitern enge Gehwege sorgen auf Gehwegen für angemessene Durchgangsbreiten
114 von in der Regel mindestens 1,80 Metern und erhöhen die Aufenthaltsqualität
115 beispielsweise durch mehr Sitzgelegenheiten und Begrünung. Fußgängerzonen und
116 Verkehrsberuhigung – insbesondere in Stadtteilzentren außerhalb der Altstadt –
117 tragen zusätzlich dazu bei, dass Wege sicherer, Quartiere lebendiger und der
118 Alltag angenehmer wird. Wir erproben standardisierte Schulweg- und
119 Fußverkehrschecks, wie sie in Baden-Württemberg etabliert sind.

120 Wir reduzieren den Durchgangsverkehr und setzen uns perspektivisch für
121 weitgehend autofreie Zonen innerhalb des Mittleren Rings ein. Auch die „Altstadt
122 für alle“ treiben wir konsequent voran.

123 Da nicht immer sofort Geld für dauerhafte Maßnahmen zur Verfügung steht, setzen
124 wir u. a. auf temporäre Umgestaltungen wie beispielsweise markierte, geschützte

125 und kurzfristig eingerichtete Radwege und weitere Pilotprojekte. Diese bieten
 126 zudem die Möglichkeit vor einer dauerhaften Umsetzung die Akzeptanz zu erhöhen
 127 und gleichzeitig die bestmögliche Ausgestaltung zu gewährleisten.

128 Auf einen Blick

- 129 • Kreuzungen mit Fokus auf Sicherheit für Fuß- und Radverkehr gestalten
- 130 • Altstadtradring fertigstellen und flächendeckendes Radwegenetz
 131 realisieren
- 132 • Breite, freie Gehwege mit barrierefreien Querungen schaffen
- 133 • Die Möglichkeiten der neuen Straßenverkehrsordnung konsequent nutzen, um
 134 geschützte Radwege umzusetzen; Pilotprojekt: geschützter Radweg
 135 Widenmayerstraße
- 136 • Fußgängerzonen und mehr Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren

137 Mit dem Auto unterwegs – umsichtig und sparsam
 138 Indem wir den öffentlichen Nahverkehr ausbauen und den Rad- und Fußverkehr
 139 stärken, ermöglichen wir vielen Menschen weniger oder gar nicht auf ein eigenes
 140 Auto angewiesen zu sein. Und sorgen mit weniger Autoverkehr (MIV) für mehr
 141 Lebensqualität für alle. Damit der verbliebene Autoverkehr möglichst stadt- und
 142 umweltverträglich, leise und ohne Abgase gelingen kann, müssen platzsparende und
 143 lokal emissionsfreie Möglichkeiten der Autonutzung gestärkt werden.
 144 E-Autos sind umweltfreundlicher und belasten die Stadtluft nicht mit
 145 gesundheitsgefährdenden Abgasen, die Lärmbelastung ist niedriger, die
 146 Energieeffizienz höher. Um den Anteil von E-Autos zu erhöhen, entwickeln wir die
 147 Ladeinfrastruktur stadtweit bedarfsgerecht.
 148 Wer nur gelegentlich ein Auto benötigt, braucht einfache Möglichkeiten, auf
 149 geteilte Mobilität zurückzugreifen. Damit erleichtern wir Menschen, die kein
 150 privates Fahrzeug besitzen oder keines besitzen wollen, die Mobilität. Von
 151 weniger Autos im öffentlichen Raum profitieren insbesondere auch diejenigen, die
 152 auf ein eigenes Auto angewiesen sind.
 153 Wir unterstützen den Ausbau von Carsharing und schaffen mit den stadtweiten
 154 Mobilitätspunkten wohnortnahe Anlaufstellen. Durch das Ausweisen weiterer
 155 Parklizenzzgebiete erleichtern wir Bewohner*innen überlasteter Gebiete den Alltag
 156 und fördern eine effizientere Nutzung des vorhandenen Parkraums. Um dies zu
 157 erreichen, setzen wir uns außerdem dafür ein, dass nichtöffentlicher Raum wie
 158 Supermarktparkplätze oder Firmentiegaragen besser genutzt werden kann.
 159 Wir setzen auf digitale Verkehrssteuerung, insbesondere über die Steuerung von
 160 Ampelanlagen. Durch kollaborative Verkehrslenkung und dynamische Routenanpassung
 161 wollen wir insbesondere bei Großveranstaltungen und im Umfeld von Baustellen den
 162 Verkehrsfluss verbessern.

163

164 Auf einen Blick

- 165 • Ladeinfrastruktur für E-Autos ausbauen
- 166 • Stadtweit Carsharing-Angebote schaffen
- 167 • Mehr Parklizenzzgebiete ausweisen
- 168 • Intelligente und digitale Verkehrssteuerung

169 Mobilität für alle – barrierefrei und inklusiv

170 In unserer Stadt sollen alle frei und sicher unterwegs sein können – auch mit
 171 Rollstuhl, Kinderwagen, Blindenstock oder Gipsbein. Wir wollen deshalb eine
 172 konsequente barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums, insbesondere von
 173 Kreuzungen und Haltestellen. Wir bauen beispielsweise Blindenleitsysteme weiter
 174 aus und neu auf und sorgen für präzise und leicht verständliche Durchsagen und
 175 Anzeigen. Insbesondere Geh- und Schulwege müssen aktiv inklusiv geplant sein.

176 Um auch in Gebieten, die nicht direkt durch eine U-Bahn- oder Tramlinie
 177 erschlossen sind, sowie zu Randzeiten Mobilität zu sichern, bauen wir
 178 bedarfsgesteuerte Angebote aus. Außerdem werden wir erste Projekte im Bereich
 179 autonomes Fahren im ÖPNV in die Umsetzung bringen. Wir stärken die
 180 Mikromobilität, erleichtern mit Mikrobussen und E-Rikschas die Bewegung für
 181 Menschen mit eingeschränkter Mobilität in der Altstadt und stärken die kommunale
 182 Verkehrsüberwachung so, dass Wege – besonders für Rollstuhlfahrende und
 183 Mobilitätseingeschränkte – frei und sicher bleiben.

184 Zusätzlich fordern wir die Einführung von Haltestellenbeauftragten nach dem
 185 Hamburger Vorbild: Sie prüfen systematisch, wie barrierefrei, sicher und
 186 inklusiv der Nahverkehr in München ist – und was verbessert werden muss.

187 Auf einen Blick

- 188 • Barrierefreie Mobilität ausbauen: Blindenleitsysteme, Rampen, präzise
 189 Fahrgastinformationen, barrierefreie Haltestellen
- 190 • Mikromobilität stärken: Mikrobusse und E-Rikschas in der Altstadt für
 191 weniger mobile Menschen
- 192 • Ausbau von bedarfsgesteuerten Angeboten für Stadtrandgebiete und
 193 Randzeiten
- 194 • Pilotprojekte für autonomes Fahren im ÖPNV
- 195 • Kommunale Verkehrsüberwachung stärken, um Wege freizuhalten

196 Wirtschaftsverkehr – zuverlässig und nachhaltig

197 Wirtschaft und Verkehr gehören zusammen – und müssen gemeinsam gedacht werden.
 198 Für den Handwerks- und Lieferverkehr weisen wir mehr Lade- und Lieferzonen aus.

199 Gleichzeitig fördern wir die Fahrradlogistik auf der letzten Meile, insbesondere
 200 im Innenstadtbereich. Sharing Modelle, wie das Teilen von Autos und zentrale
 201 Umladeorte (sog. Mobilitätshubs) sollen helfen, den Verkehr effizienter zu
 202 organisieren.

203 Ein weiterer Fokus liegt auf dem Ausbau der Ladeinfrastruktur für gewerblich
 204 genutzte E-Fahrzeuge – gerade für kleine und mittlere Unternehmen. München
 205 bietet eine Vielzahl an Einrichtungen, die zu Mobilität forschen und als Start-
 206 ups neue Konzepte entwickeln. Wir möchten dieses Potenzial nutzen und neuen
 207 Lösungen eine Chance bieten. Mit Pilotprojekten zur Umsetzung können wir schnell
 208 und unbürokratisch Neues testen und gleichzeitig Forschung und junge Unternehmen
 209 unterstützen. Für solche Pilotprojekte wollen wir auch weiterhin europäische
 210 Fördermittel akquirieren, um eine beschleunigte Lernkurve und eine gute
 211 Vernetzung von Münchner Start-Ups mit europäischen Städten zu gewährleisten.

212 Auf einen Blick

- 213 • Mehr Liefer- und Ladezonen für Handwerk und Wirtschaft ausbauen
- 214 • Förderung von Fahrradlogistik für die letzte Meile und Unterstützung von
 215 Sharing- und Hub-Konzepten
- 216 • Ausbau der Ladeinfrastruktur für gewerblich genutzte E-Fahrzeuge
- 217 • Schneller und unbürokratischer Transfer von Projekten aus der
 218 Mobilitätsforschung in Pilotprojekte und deren Skalierung

219 Verkehrssicherheit ist nicht verhandelbar

220 Wir sind der Vision Zero verpflichtet: Kein Mensch soll mehr im Straßenverkehr
 221 schwer verletzt werden oder gar ums Leben kommen. Dafür setzen wir auf
 222 geschützte Radwege, sichere Kreuzungsbereiche

223 und Einfahrten – etwa indem wir Sichtbeziehungen verbessern und Gefahrenstellen
 224 beheben – und getrennte Ampelschaltungen. Dazu bringen wir weitere Pilotprojekte
 225 wie das Rundum-Grün an der Kreuzung Goethe-/Landwehrstraße auf die Straße.
 226 Radwege sollen farblich markiert und, wo möglich, vom Autoverkehr baulich
 227 getrennt sein. Radwege in Mittellage sollen der Vergangenheit angehören. Denn
 228 nur eine Infrastruktur, die auch Fehler verzeiht, die Übersicht bietet und sich
 229 an den unterschiedlichen Akteur*innen orientiert, wird dem Alltag in einer
 230 belebten Stadt gerecht. Wir wollen, dass Kinder ihre Wege etwa zur Schule und in
 231 der Freizeit allein und sicher bewältigen können. Die systematische Einführung
 232 von Schulstraßen an Grundschulen leistet einen Beitrag, um Kindern einen
 233 sicheren Schulweg zu ermöglichen – und entlastet Eltern. Dazu entwidmen wir
 234 gezielt Straßen beispielsweise vor Schulen, um sie ganztags oder stundenweise
 235 für den Durchgangsverkehr sperren zu können.

236 Werden Feuerwehruzufahrten, Kreuzungen, Fuß- oder Radwege zugeparkt, gefährdet
 237 das die Sicherheit aller. Wir wollen Verstöße konsequenter ahnden und in einem
 238 Pilotprojekt auch sogenannte Scan-Cars^[2] einsetzen. Diese Automatisierung
 239 entlastet die Verkehrsüberwachung und erhöht die Sicherheit auf unseren Straßen.

240 Unsere Kreuzungen machen wir sicherer, beispielsweise mit Fahrradbügeln zur
241 besseren Sichtbarkeit und klaren Markierungen von Gefahrenstellen. Für mehr
242 Sicherheit im Nachtverkehr prüfen wir Maßnahmen wie bessere Beleuchtung,
243 niedrigschwellige Nachttaxi-Angebote und eine erhöhte Sauberkeit in Bussen und
244 Bahnen.

245 Wir nutzen die neuen Möglichkeiten zur Einführung von Tempo 30, Zebrastreifen
246 und angemessenen Flächen für Fuß- und Radverkehr in unseren Straßen. Tempo 30
247 macht die Straßen sicherer und reduziert Lärm. Seit Jahren fordern die
248 Bürger*innen in unseren Vierteln zu Recht, die Geschwindigkeit auf den Straßen
249 zu reduzieren. Wir packen das an und schaffen mehr Tempo 30 in unserer Stadt.
250 Dabei priorisieren wir Schulwege sowie das Umfeld von Spiel- und Sportplätzen,
251 Krankenhäusern und sozialen Einrichtungen.

252 Auf einen Blick

- 253 • Vision Zero vorantreiben: keine Toten und Schwerverletzten im
254 Straßenverkehr
- 255 • Geschützte Radwege, sichere Kreuzungen und getrennte Ampelschaltungen
- 256 • Scan-Cars für mehr Sicherheit an Kreuzungen und Übergängen
- 257 • Schulstraßen an mindestens fünf weiteren Grundschulen pro Jahr einführen

258 [1]Quelle: <https://muenchenunterwegs.de/presse/srv-ergebnisse-2023>

259 [2] Autos mit Dachkamera zur automatischen Parkraumüberwachung