



An Herrn
Stadtrat Manuel Pretzl

Rathaus

Datum
09.06.2016

Verantwortlichkeiten in der Verkehrspolitik: Dichtung und Wahrheit

Schriftliche Anfrage gem. § 68 GeschO
Anfrage Nr. 14-20 / F 00519 von Herrn StR Manuel Pretzl
vom 10.02.2016, eingegangen am 10.02.2016

Az.: D-HA II/V1 6140-73-0003

Sehr geehrter Herr Stadtrat Pretzl,

in Ihrer schriftlichen Anfrage vom 10.02.2016 haben Sie folgenden Sachverhalt zugrunde gelegt:

„In den letzten Wochen und Monaten gab es im Münchner Stadtrat, den Medien und der Öffentlichkeit eine breite Diskussion über die Münchner Verkehrspolitik, insbesondere über den Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrs. Besondere Bedeutung gewinnt diese Debatte vor dem Hintergrund einer rasant wachsenden Stadtbevölkerung und der Überschreitung der Schadstoffgrenzwerte an einigen Messstellen. Dabei werden der Kooperation aus CSU und SPD Versäumnisse bzw. Verzögerungen vorgeworfen. In Wahrheit sind für die aktuelle Situation Aktivitäten und Unterlassungen in der vorherigen Amtsperiode verantwortlich.“

Wir bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung über die in der Geschäftsordnung vorgesehene Bearbeitungsfrist hinaus bis zum 31.05.2016.

Ihre Fragen beantworten wir wie folgt:

Frage 1:

Welche Verkehrsinfrastrukturprojekte wurden zwischen 1994 und 2014 vom Münchner Stadtrat beschlossen

- a) im U-Bahnausbau?
- b) im Straßenbahnausbau?
- c) im Bereich Neubau von Fahrradwegen?

Antwort:

zu a)

U-Bahn-Linie	Auftrag Stadtrat Planfeststellung	Beschluss ROB Planfeststellung	Maßnahme-Genehmigung Stadtrat	Inbetrieb-Nahme
P+R Anlage Bf. Oberwiesenfeld	29.01.92	30.03.01	14.12.2005	10/2007
P+R Anlage U-Bahnhof Moosach	13.03.91	29.03.05	23.11.2005	12/2010
Aufzugsnachrüstung Bf. Freimann	04.04.06	04.07.07	23.11.2005	05/2009
U-Bahn-Linie 3-Nord Bf. Olympiaeinkaufszentrum – Bf. Moosach	13.03.91	12.05.03	12.05.2004	12/2010
Umbau Bf. Marienplatz	24.07.01	01.07.02	09.04.2003	05/2006
Umbau Bf. Fröttmaning	24.07.01	21.06.02	12.06.2002	06/2005
Umbau U-Bahnhof Schwanthalerhöhe	17.06.98	11.12.02	04.12.2001	12/2004
Aufzugsnachrüstung Bf. Alte Heide	28.03.95	31.07.01	04.12.2001	04/2004
U-Bahn-Linie 3-Nord Bf. Olympiazentrum – Bf. Olympiaeinkaufszentrum	29.01.92	30.03.01	23.05.2001	10/2007
Aufzugsnachrüstung Bf. Dietlindenstraße	28.03.95	21.12.99	28.03.2000	12/2001
U-Bahn-Linie 2-Ost Bf. Trudering zusätzl. Verbindungstunnel zur S-Bahn	20.10.98	20.03.00	21.07.1999	10/2001
U-Bahn-Linie 1-West Bf. Westfriedhof – Bf. Olympiaeinkaufszentrum	29.01.92	30.10.98	17.03.1999	10/2004
Aufzugsnachrüstung Bf. Kieferngarten	21.05.96	31.07.98	29.01.1997	05/2001
U-Bahn-Linie 2-Ost BA 4	19.05.93	31.10.94	11.05.1994	05/1999
U-Bahn-Linie 2-Ost BA 1-3	28.10.92	15.07.93	21.07.1993	05/1999

zu b) Hierzu stellt das Referat für Arbeit und Wirtschaft folgende Aufstellung zur Verfügung:

Projekt	Trassierungsbeschluss	Inbetriebnahme
Nordtangente/Englischer Garten	11.12.1997	- (Planfeststellungsantrag abgelehnt)
Tram 23/Parkstadt Schwabing	23.07.2003	12.12.2009
Tram St. Emmeram	02.07.2008	10.12.2011
Verlängerung der Linie 19 zum Bahnhof Pasing	23.06.2010	14.12.2013
Westtangente	27.07.2013 (vorbereitender Trassierungsbeschluss)	abschließende Beschlussfassung ausstehend
Tram Steinhausen	13.03.2014	Dezember 2016 geplant

zu c) Bei allen stadtratspflichtigen Infrastrukturprojekten wird immer geprüft, ob auch Verbesserungen für den Radverkehr erfolgen können. Diese werden dann als integrierter Maßnahmenbestandteil mit dem Projekt verwirklicht. Hierbei kann es sich z.B. um Radverkehrsführungen mittels Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, selbstständige Geh- und Radwege, die Verbesserung der Führung im Mischverkehr, die Optimierung von Knotenpunktsgestaltungen oder von Querungsbereichen handeln.

Daten zu entsprechenden Projekten liegen erst für die Jahre ab 1997 vor.

Vom Stadtrat wurden in den Jahren 1997 bis 2014 aus dem Bereich der Straßenplanung des Baureferates 123 Projekte beschlossen. Davon beinhalteten 118 Projekte auch den Neubau von Radwegen bzw. Radverkehrsführungen. Eine Auflistung der wesentlichen einschlägigen Maßnahmen kann der Anlage entnommen werden.

Frage 2:

Welche der oben genannten Projekte wurden davon bisher realisiert?

Antwort:

zu 1 a) Alle unter Punkt 1a) genannten Maßnahmen wurden realisiert.

zu 1 b) Gemäß Aufstellung des Referates für Arbeit und Wirtschaft wurden folgende Projekte bisher realisiert:

- Tram 23/Parkstadt Schwabing
- Tram St. Emmeram

- Verlängerung der Linie 19 zum Bahnhof Pasing

zu 1 c) Alle unter Punkt 1 c) genannten Maßnahmen wurden realisiert.

Frage 3:

Wie lange dauert durchschnittlich ein Verkehrsinfrastrukturprojekt vom Beschluss im Stadtrat bis zur Inbetriebnahme

- a) im U-Bahnausbau?
- b) im Straßenbahnausbau?
- c) im Bereich Neubau von Fahrradwegen?

Antwort:

- zu a) Siehe Tabelle zu Frage 1 a).
Die Verfahrensdauern sind jeweils von der Komplexität des Projektes und den äußeren Rahmenbedingungen (Anzahl und Art der Betroffenen, Notwendigkeit von Enteignungsverfahren etc.) abhängig, so dass ein Durchschnittswert nicht wirklich aussagekräftig ist.
- zu b) Hierzu teilt das Referat für Arbeit und Wirtschaft Folgendes mit:
„Aus den oben genannten drei umgesetzten Projekten und der sich im Bau befindlichen Tram ergibt sich eine Dauer von ca. 33 (Tram Steinhausen) bis 77 Monaten (Tram 23/Parkstadt Schwabing) zwischen Trassierungsbeschluss und Inbetriebnahme, was einem Durchschnittswert von 55 Monaten entsprechen würde. Dieser Wert ist allerdings nicht aussagekräftig, da die jeweiligen Projekte unterschiedliche Streckenlängen und verschiedenste Rahmenbedingungen aufweisen und die genannten Beschlüsse jeweils noch einen erheblichen Planungsvorlauf benötigten.“
- zu c) Regelprojekte im Bereich der Straßenplanung haben eine Planungsdauer von rund zwei Jahren zuzüglich einer Bausaison bis zur Verkehrsfreigabe. Projekte können auch wesentlich länger dauern, wenn z.B. verkehrsplanerische Entscheidungen durch das Planungsreferat zur Umverteilung des vorhandenen Verkehrsraums notwendig sind, konkurrierende Planungen anderer Maßnahmenträger zu berücksichtigen sind oder privater Grunderwerb durch das Kommunalreferat erforderlich ist.

Frage 4:

Wann hätte demnach ein Verkehrsinfrastrukturprojekt beschlossen werden müssen, damit es 2017 in Betrieb genommen werden kann

- a) im U-Bahnausbau?
- b) im Straßenbahnausbau?
- c) im Bereich Neubau von Fahrradwegen?

Antwort:

- zu a) Eine realistische Einschätzung ist hier nicht möglich. (Siehe auch Antwort zu Frage 3 a).
- zu b) Hierzu teilt das Referat für Arbeit und Wirtschaft Folgendes mit:
„Basierend auf dem Durchschnittswert hätte ein Projekt Mitte 2013 beschlossen werden müssen, um Ende 2017 in Betrieb zu gehen. Basierend auf dem geringsten Wert würde die Antwort zu Frage 4 b lauten, dass ein Projekt Anfang 2015 hätte beschlossen werden müssen, um Ende 2017 in Betrieb zu gehen.“
- zu c) Siehe Antwort zu Frage 3 c.

Frage 5:

Wie viele Mitarbeiter hatte der Bereich U-Bahnbau im Baureferat im Jahr 1994 und wie viele waren es im Jahr 2014?

Antwort:

Im Bereich U-Bahn-Bau waren im Jahr 1994 280 Mitarbeiter angestellt. Durch die Integration des U-Bahn-Referates in das Baureferat 1998 und die Fusion der Hauptabteilung U-Bahn-Bau mit der Abteilung T 4 der Hauptabteilung Tiefbau 2007 gibt es für 2014 keine identischen Vergleichszahlen. Das technische Sachgebiet J 13 hatte 2014 18 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die jedoch nicht ausschließlich U-Bahn planen. Der Betrieb gewerblicher Art U-Bahn-Bau (kaufmännische Abwicklung) umfasst zusätzlich 5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Auch hier werden nicht nur Leistungen für den U-Bahn-Bau erbracht.

Frage 6:

Wie viel Geld stand durchschnittlich in den Jahren 1994 bis 2014 für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur im Haushalt zur Verfügung und wie viel ist es im Jahr 2016?

Antwort:

Über die „Pauschale für die Anlage von Radwegen“ (seit 2012 „Nahmobilitätspauschale“) waren im Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) in den Jahren 1994 bis 2009 im Durchschnitt rund 1,5 Mio. Euro/Jahr eingestellt. In den Jahren 2010 bis 2014 standen jährlich 4,28 Mio. Euro zur Verfügung, die seit 2015 auf 10 Mio. Euro/Jahr erhöht wurden. Diese Mittelansätze stellen allerdings nur einen Teilbetrag der insgesamt für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur eingesetzten Mittel dar. Größere Radverkehrsmaßnahmen und Infrastrukturmaßnahmen mit begleitenden Radverkehrsmaßnahmen werden als Einzelprojekte über das Mehrjahresinvestitionsprogramm oder infolge von Bebauungsplänen finanziert.

Mit freundlichen Grüßen

gez. i. V. Melchior

Rosemarie Hingerl
Berufsmäßige Stadträtin
Baureferentin der Landeshauptstadt München

Anlage
Maßnahmenliste zu Frage 1 c (Verkehrsinfrastrukturprojekte Straßenbau)