



im Bezirksausschuss
Trudering-Riem

DR. MAGDALENA MIEHLE
(SPRECHERIN)
HERMANN DIEHL
FRANK ESSMANN
LOTHAR FRANTZ
MONIKA HERZOG
DR. GEORG KRONAWITTER

BERNHARD MATHIAS
MARIANNE MEGGLE
EVA MUHR
SEBASTIAN SCHALL
STEPHEN SIKDER
OTTO STEINBERGER
STEFAN ZIEGLER

05.07.2018

Antrag an den BA 15:

Busstation Trudering Bf entschlossen erweitern

Die LH München, die SWM und die MVG werden gebeten, bei der unumgänglichen Beseitigung der Infrastrukturengpässe an der Busstation Bahnhof Trudering dem absehbaren Fahrgastwachstum mutig Rechnung zu tragen.

Dabei sollten ursprüngliche Planungsüberlegungen aus den 1990er Jahren in aktualisierter Form geprüft werden, z. B. Verlagerung der Stadtauswärts-Halte durchlaufender Buslinien (185, 194) auf die Südseite der Truderinger Straße bei gleichzeitiger Verlängerung des östlichen Zwischengeschosses unter der Truderinger Straße durch nach Süden.

Bei dieser Gelegenheit ist die hoffnungslos unterdimensionierte einfache Fahrtreppe zwischen Zwischengeschoss und Busplattform durch ein Rolltreppenpaar zu ersetzen.

Schön wäre es, wenn sich im Vorfeld die MVG durchringen könnte, die Entwicklung der Fahrgastzahlen am Bf. Trudering von 1999 bis 2018 bekanntzugeben.

Begründung:

Auch die MVG hat mittlerweile erkannt, dass die Busstation am Bf Trudering gerade in den Hauptverkehrszeiten einen eklatanten Infrastruktur-Engpass darstellt. Dies ist vor allem dem zunehmenden Einsatz von Gelenkbussen geschuldet, der notwendig wurde, um das wachsende Fahrgastaufkommen zu bewältigen.

Ab dem nächsten Fahrplanwechsel trägt die MVG dem ja durch einen ganztägigen 5-Minuten-Takt auf der U2-Ost Rechnung.

Es fehlen aber nicht nur Buspositionen an der Busplatte, es ist ein Anachronismus sondergleichen, dass zwar drei Fahrtreppen das Zwischengeschoss (ZG) mit dem U-Bahnsteig verbinden, aber nur eine einzige Fahrtreppe im Gegentakt-Betrieb die Busplatte mit dem ZG. Fahrgäste, die schlecht Treppe steigen können, müssen auch außerhalb der Stoßzeiten nicht selten bis zu 5 Minuten warten, bis die Fahrtreppe in „ihre“ Richtung schaltet. Auch der Lift ist hier keine echte Alternative, da auch hier wegen der beträchtlichen Förderhöhe lange Wartezeiten angesagt sind und Fahrgäste mit Kinderwägen bzw. in Rollstühlen hier natürlich Vorrang haben.

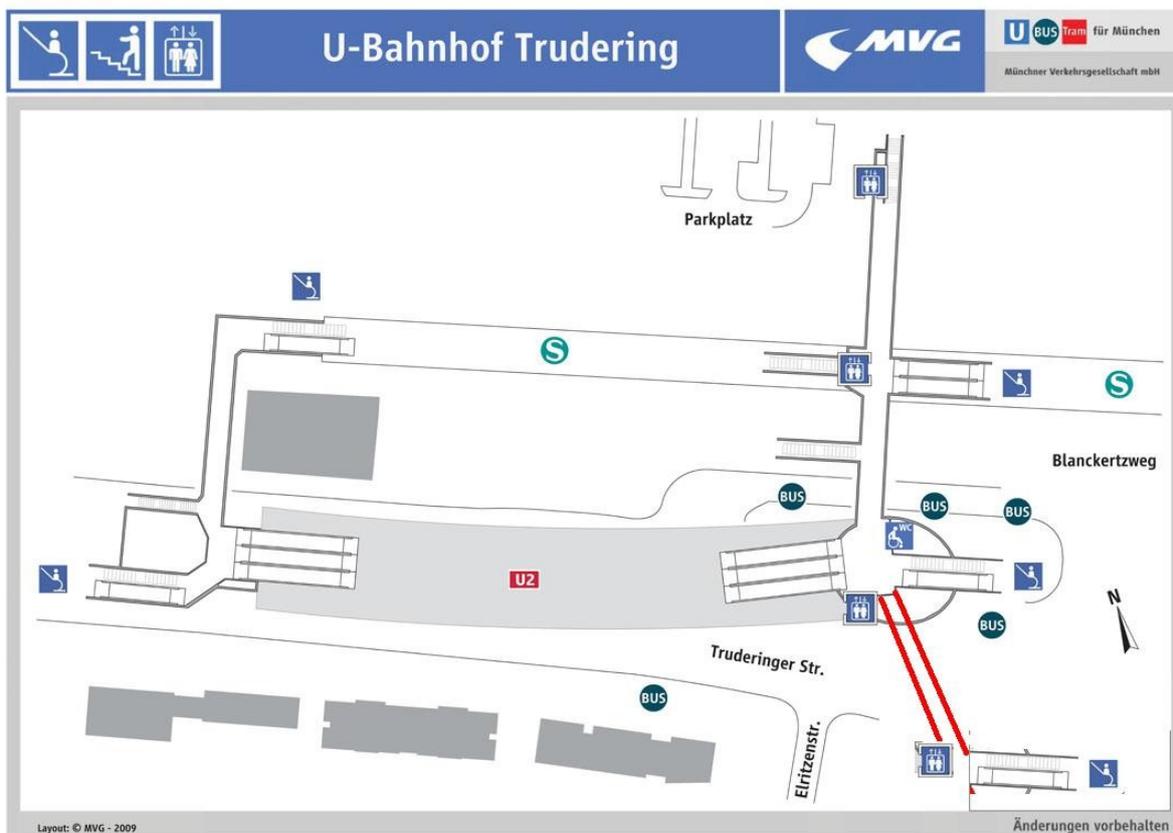
Ein dritter Punkt kommt zum Tragen, wenn auf der Südseite das SBH-BTR errichtet wird. Dann wird ein erheblicher Fahrgaststrom durch diese Einrichtung generiert.

Alle drei genannten Ziele lassen sich erreichen, wenn man einen Teil der stadtauswärts gerichteten Bushaltesellen auf die Südseite der Truderinger Straße verlagert, wie es im Übrigen schon bei der Ur-Planung der Busstation 1993 ff. vorgesehen war, aber aus Kostengründen verworfen wurde.

Tendenziell würden also künftig die heutigen Buslinien 185 (Iltisstraße) und 194 (Nauestraße) die überlastete Businsel entlasten.

Allerdings erfordert dies in der Zusammenschau mit dem SBH-BTR eine leistungsfähige Fußgängeranbindung zum Zwischengeschoss. Beim Südwest-Ausgang Richtung Grundelstraße u. a. war diese direkte, höhenfreie Anbindung der Südseite der Truderinger Straße dagegen von Anfang beibehalten worden, obwohl hier die Nutzerfrequenz deutlich geringer ist.

Eine zukunftsfähige Lösung erfordert daher die unterirdische Verlängerung des ZGS bis zur Südseite der Truderinger Straße, etwa in Höhe des Nord-Süd-Grünzugs (Bild).



Bildmontage: Bf Trudering mit neuem Südost-Ausgang

Initiative: Dr. Georg Kronawitter, Behindertenbeauftragter