

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)



Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, 80287 München

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Abteilung Verkehrsplanung I/3
Blumenstraße 31
80331 München

31.10.2014
Ansprechpartner

+49 89 2191-2383
 +49 89 2191-2384
 werner.thomas@svm.de

Unser Zeichen
tw
Standort
Emmy-Noether-Straße 2

Stellungnahme zum Umbau Pflinganserstraße, Umbauvarianten zum Änderungsantrag B-Plan 2091 von PLAN I/31-1

Sehr geehrter

in der Pflinganserstraße verkehren im maßgeblichen Abschnitt aktuell 27 MVG-Linienbusse pro Stunde und Richtung. Perspektivisch rechnen wir sogar mit 30 Fahrten pro Stunde und Richtung. Dazu gehören 12 Fahrten pro Stunde der bereits im ersten Jahr sehr erfolgreichen Expressbuslinie X30, die eine für den Fahrgast bedeutende Verbesserung der tangentialen Verbindung zwischen Sendling, Giesing und Haidhausen darstellt.

Im Sinne der Attraktivität des Nahverkehrs und der Gewährung der Anschlüsse besitzen die Sicherung der Pünktlichkeit sowie kurzer Fahrzeiten höchste Priorität, will man Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr halten oder sogar hinzu gewinnen. Hierbei sorgt jeder Fahrgast, der in unsere Busse umsteigt und dafür das Auto in der Garage stehen lässt, für eine Verringerung der Staus und der Umweltbelastung auf Münchens Straßen.

Zudem ist im Verkehrsentwicklungsplan sowie im Nahverkehrsplan (NVP) der Landeshauptstadt München (LHM) der Erhalt und darüber hinaus der Ausbau von Busspuren festgeschrieben. „Besondere Gleiskörper und Busspuren sind zu erhalten, neue sind zur Sicherung der Störungsfreiheit nachzurüsten, wo dies von den Platzverhältnissen und unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Gesamtverkehrs möglich ist.“ (NVP; Broschüre der LHM, Juli 2005, Seite 20)

Daher lehnt die MVG für die Pflinganserstraße die Varianten 2 und 4 ohne Busspur ab. Die Varianten 1 und 3 erhalten die Busspur, wobei wir eine bauliche Abgrenzung der Busspur befürworten.

Bei Variante 5 mit wechselnden Fahrspuren sehen wir technische Schwierigkeiten bei der anspruchsvollen Signalisierung der Fahrspuren

Münchner
Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

Postanschrift
80287 München

Hausanschrift
Emmy-Noether-Straße 2
80992 München

+49 89 2191-0
 www.mvg.de

Haltestellen

U1, U7
Westfriedhof

151, 164, 165
Westfriedhof

20, 21, N20
Hanauer Straße
Dorsteil

Geschäftsführung

Herbert König
(Vorsitzender)
Otto Schultze
Raimund Paul
Werner Albrecht

Aufsichtsratsvorsitzender

Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Handelsregister

München HRB 140 658

Bankverbindung

HypoVerleinsbank/München

BLZ 700 202 70

Kto. 91 600

IBAN DE33 7002 0270 0000 0916 00

BIC HYVEDE33XXX

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

in wechselnden Fahrtrichtungen, deren Lösung sicherlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird.

Generell beurteilen wir eine in den Umbauvarianten vorgesehene Verdoppelung der Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr kritisch. Stadtauswärts können wir gar keinen Bedarf erkennen, da nach unseren Auswertungen der Verkehr auch heute selbst in der Hauptverkehrszeit flüssig abfließt.

Stadteinwärts rechnen wir nach Eröffnung des Tunnels Mittlerer Ring Südwest mit einer Verkehrsabnahme, so dass die bisherige Spuranzahl dann ausreichen wird. Zudem ist der Verkehr, den rechnerisch zwei Fahrspuren in Richtung Norden abfließen lassen können, gemäß unserer Erfahrungen im weiteren Verlauf der Plinganserstraße nördlich des Harras bei weitem nicht mehr abwickelbar. Spätestens ab dem Knoten Baumgartner-/Pfeuferstraße (Herzog-Ernst-Platz) würde es selbst bei einer leichten Verkehrszunahme zu massivem Rückstau kommen, unter dem auch unsere Metrobuslinie 53 leiden würde. Bereits heute kommt es dort besonders in der Abendspitze zu leichtem Rückstau, der sich bei einer weiteren Erhöhung der Anzahl vom Harras aus kommender Kfz erheblich verschärfen würde.

Daher ist die Erstellung einer nur theoretischen Leistungsfähigkeit im Bereich Harras durch die Verdoppelung der Fahrspuren für uns nicht nachvollziehbar, während im weiteren Verlauf die Sättigung des Verkehrsraums bereits heute durch die mittels nur einer Fahrspur abwickelbare Verkehrsmenge erreicht wird. Man schafft dadurch südlich des Harras flächenverbrauchende Überkapazitäten in einem kurzen Abschnitt und verursacht neue Stauprobleme in dichter bewohnten Bereichen Sendlings nördlich des Harras, die auf Grund der den Straßenraum einengenden Gebäudekanten sowie der Leistungsfähigkeit der Knoten selbst perspektivisch nicht zu beheben sind. Zudem gehen wir davon aus, dass die Verkehrsmenge und somit der zeitweise existierende Stau am Harras nach Tunneleröffnung am Luise-Kiesselbach-Platz nachlassen wird.

Zusätzlich sollte nach Eröffnung des Tunnels im kommenden Jahr die mit dem Harras-Umbau neu eingerichtete Linksabbiegemöglichkeit aus der Plinganserstraße in die Albert-Roßhaupter-Straße besser wieder aufgehoben werden und stattdessen die Busspur wie vor dem Umbau bis zum Knoten geführt werden, mit einer speziell signalisierten Linksabbiegephase rein für den Bus und nur bei Busanwesenheit. Schon alleine diese Maßnahme dürfte zu einer so spürbaren Steigerung der Leistungsfähigkeit für den Harras führen, dass die geforderten baulichen Spuraufweitungen überflüssig wären.

Daher lehnen wir eine Erhöhung der Spurenanzahl für den Motorisierten Individualverkehr ab und fordern den Erhalt der Busspur in der Plinganserstraße zur Sicherstellung der Pünktlichkeit und Stabilität des intensiven Busverkehrs.

Mit freundlichen Grüßen

Leitung
Strategische Planungsprojekte