



Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstr. 28 b, 80331 München

Vorsitzender des BA 14 – Berg am Laim
Herr Robert Kulzer
über BAG Ost
Friedenstraße 40
81660 München

- per Mail -

PLAN-HAI

Blumenstr. 28 b
80331 München
Telefon: 089 233
Telefax: 089 233
Dienstgebäude:
Blumenstr. 31
Zimmer:
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
13.09.2019

Alternativen zum motorisierten Individualverkehr massiv ausbauen – für einen starken und zukunftsfähigen öffentlichen Nahverkehr im Münchner Osten!

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 06551 des Bezirksausschusses 14 - Berg am Laim
vom 23.07.2019

Sehr geehrter Herr Kulzer,
sehr geehrte Damen und Herren,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. In Ihrem Antrag fordern Sie die Landeshauptstadt München auf, Maßnahmen anzugehen, die dazu geeignet sind, den Einwohnerinnen und Einwohner Berg am Laim sowie Pendlerinnen und Pendlern zeitsparende, günstige und bequeme Alternativen zur Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs zu bieten.

Zur genannten Thematik bitten Sie zu zahlreichen Fragen um einen aktuellen Sachstand und Informationen zum weiteren Vorgehen. Da für die Fragen teilweise unterschiedliche Zuständigkeiten bestehen, haben wir die entsprechenden Stellen um Stellungnahmen gebeten.

Zu den Punkten 1, 2 und 3 teilt die um Stellungnahme gebetene Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) mit:

„Zu 1 im Bereich des Busangebots:

1a) Taktverdichtungen auf allen Buslinien in Berg am Laim: Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und einer strategischen Weiterentwicklung des Busnetzes bis 2030 sind einige Angebotsverbesserungen geplant, von denen auch der Stadtbezirk Berg am Laim profitieren wird. Ziel der MVG ist es, alle Buslinien im Stadtgebiet sukzessive auf einen Takt 10 bis ca. 22 Uhr umzustellen. Weitergehende Verdichtungen wie etwa ein Takt 5 oder ein

dichterer Takt nach 22 Uhr werden für Linien mit hohem Fahrgastpotential geprüft. Eine Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2020 ist nicht möglich, da für die genannten Planungen zahlreiche Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen. Neben dem Kauf zusätzlicher Busse muss der Fahrerbestand entsprechend erhöht werden, Werkstattabläufe müssen angepasst und zudem Flächen für die Abstellung von Fahrzeugen gefunden werden. In zahlreichen Fällen müssen auch wegen des dichteren Taktes die Kapazitäten der Haltestellen und hier insbesondere der Wendeanlagen erhöht werden. Letztlich muss auch die Frage der Finanzierung der Fahrplanmaßnahmen erörtert werden.

1b) Errichtung neuer Busstationen: Die Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle im Bereich Truderinger Straße/Roßsteinstraße wird im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens geprüft (B-Plan 2127). Zur Kreuzung Waldstraße/Sonnwendjochstraße wird auf die Stellungnahme zum BA-Antrag Nr. 14-20 / B04229 an das Referat für Arbeit und Wirtschaft verwiesen. Es gibt hierzu keinen neuen Sachstand. Von einer Einrichtung von Haltestellen im Bereich St.-Veit-Straße/Hachinger-Bach-Straße wird wegen des dann sehr geringen Abstandes zu Bestandshaltestellen abgesehen. Ein Aufstellen von Haltestellen im Kreuzungsbereich St.-Michael-Straße/Hachinger-Bach-Straße erfolgt in Abhängigkeit von der künftigen Bebauung in diesem Einzugsbereich. Die Planungen sind derzeit zurückgestellt.

Zu 2 im Bereich Trambahn:

2a) Taktverdichtung auf der Strecke der Tramlinie 21: Mit der sukzessiven Auslieferung neuer Fahrzeuge ab dem Jahr 2022 erweitert sich der Gesamtfuhrpark der Münchner Tram. Dies ist die Grundvoraussetzung für weitere mittelfristig geplante Angebotsverbesserungen vor allem im Berufsverkehr. Da die infrastrukturelle Voraussetzung einer Errichtung eines zusätzlichen Gleisbogens inklusive neuer Weichenverbindungen an der Wörthstraße durch erforderliche planrechtliche Verfahrensabläufe und Planungskapazitäten nicht bis Ende 2020 erfolgen kann, ist ein Takt 5 nur langfristig möglich. Bis zur Realisierung dieser Maßnahmen wird nach derzeitigem Planungsstand beginnend mit der Auslieferung von neuen Zügen stufenweise der Takt mit einzelnen Verstärkerfahrten im Berufsverkehr ab dem Fahrplanjahr 2023 verdichtet.

2b) Taktverdichtung der Nachtlinie N19: Auf Grundlage des Beschlusses des Stadtrates im Rahmen der Vollversammlung am 24. Juli 2019 wird das Nachtliniennetz ausführlich analysiert und eine Weiterentwicklung des Fahrplans unter Einbeziehung aller öffentlichen Verkehrsmittel geprüft. In diesem Zusammenhang wird auch der östliche Linienast der heutigen Linie N19 untersucht. Die Anregung einer Taktverdichtung wird hierbei in die Überlegung aufgenommen. Eine Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2020 ist wegen des hohen planerischen Aufwands und der erforderlichen Anpassung von Betriebsabläufen (Anpassung von Werkstattabläufen inkl. einer Aufstockung des Personalbestands und der Erörterung der Finanzierung der Maßnahmen) nicht möglich.

Zu 3 im Bereich U-Bahn:

3a) Ausweitung Takt 5 auf den U-Bahnlinien U2 und U5: Die Linie U2 verkehrt auf ihrem östlichen Linienast tagsüber bereits im Takt 5. Eine analoge Verdichtung der Linie U5 wird neben der Linie U6 mit hoher Priorität planerisch vorangetrieben. Eine Umsetzung wird derzeit im Rahmen des Jahresfahrplans 2021 angestrebt. Eine Taktverdichtung bis 22 Uhr hat, bedingt durch die Stammstreckensystematik des Münchner Netzes zur Folge, dass im Innenstadtbereich ein 2,5-Minuten-Takt gefahren wird. Aufgrund der damit verbunden sehr hohen Beanspruchung der Gleisinfrastrukturen und der damit verbundenen Auswirkungen auf die War-

tungsintervalle bei Gleisen und Zügen inklusive des erhöhten Personalbedarfs, liegt der Fokus der künftigen Fahrplanausweitungen auf Maßnahmen, die zu Kapazitätserhöhungen zu den Tageszeiten führen, zu denen eine entsprechend hohe Nachfrage besteht. Eine Umsetzung ist daher allenfalls für langfristige Planungshorizonte denkbar.

3b) Zügige Planung und Realisierung einer Verlängerung der U-Bahnlinien U4 und U5:

Eine Verlängerung der U-Bahnlinie 4 über den heutigen Endpunkt Arabellapark hinaus ist stets mit der städtebaulichen Entwicklung vor allem östlich der Bahnachse Ostbahnhof – Daglfing – Flughafen zu sehen. Nur mit einem U-Bahnbetrieb würdigen Siedlungsstruktur kann eine vornehmlich mit öffentlichen Geldern finanzierte und betriebene Strecke planerisch vorangetrieben werden. Eine genaue Linienführung inklusive eines entsprechenden neuen Endpunktes der Linie hängt ebenfalls von der künftigen Siedlungsstruktur gegebenenfalls auch unter Einbeziehung des benachbarten Landkreises München ab.

Hinsichtlich einer möglichen Verlängerung der U5 Richtung Ottobrunn/Taufkirchen führt der Landkreis München derzeit entsprechende Machbarkeitsstudien durch. Die MVG ist hierbei gemeinsam mit einigen Referaten der Landeshauptstadt München beratend tätig. Ziel ist eine Harmonisierung einer möglichen Streckenverlängerung mit dem Bestandsnetz und den Planungen eines zweiten Betriebshofes für die U-Bahn in Neuperlach Süd.

Grundsätzlich gilt für alle angesprochenen Ausbaupläne und die von der Fraktion der CSU im Stadtbezirk Berg am Laim beantragten Verbesserungen, dass für eine Umsetzung auch ein entsprechender Rahmen geschaffen werden muss.

Taktverdichtungen erzielen nur dann ihre verkehrliche Wirkung und generieren zusätzliche Fahrgäste, wenn gleichzeitig auch eine attraktive Reisezeit angeboten werden kann. Aus diesem Grund müssen vor allem an der Oberfläche öffentliche Verkehrsmittel mindestens Reisezeiten des motorisierten Individualverkehrs erreichen. Busspuren und intelligente Ampelschaltungen zur Beschleunigung des ÖPNV sind daher wichtige Bestandteile eines attraktiven Fahrplanangebots.“

4. Im Bereich der S-Bahn:

4a) Taktverdichtung auf den Strecken der S-Bahnlinien S4 und S6: Die Landeshauptstadt München unterstützt die Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf allen S-Bahnstäben mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke (vgl. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 25.07.2019, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11107) und hat diese Forderung gegenüber dem zuständigen Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) auch mehrfach kommuniziert. Das StMB hält aber an den bisherigen Planungen eines ganztägigen 15-Minuten-Taktes mit zusätzlichen Express-S-Bahnen mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke fest.

4b) Zügige Aufnahme der Planung für einen Halt der Flughafen- und der Express-S-Bahn am S-Bahnhof Berg am Laim: Hierzu verweisen wir auf das Antwortschreiben zum BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05136 vom 10.09.2018. In diesem Schreiben wurde von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) Stellung genommen. Es wurde mitgeteilt, dass ein Halt der Express-S-Bahn aufgrund verschiedener Zwangspunkte fahrzeittechnisch nicht darstellbar ist. Auch ein Halt der S8 wurde aufgrund betrieblicher und infrastruktureller Gründe abgelehnt.

4c) Vollständige barrierefreie Ausführung des S-Bahnhofs Leuchtenbergring: Hierzu verweisen wir auf das Antwortschreiben zum BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04876 vom 15.04.2019. Eine Verbesserung über den geplanten Fußgängersteg ist leider erst im Zuge der Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke zu erwarten.

4d) Zügige Aufnahme der Planung für eine neue S-Bahnstation im Gewerbegebiet am Moosfeld: Hierzu verweisen wir auf das Antwortschreiben zum BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05307 vom 13.12.2018. Hier heißt es sinngemäß, dass ein neuer S-Bahnhalt nicht notwendig erscheint, da das Gewerbegebiet Am Moosfeld mit U-Bahn und Bus bereits gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden ist und ein zusätzlicher Halt zu Reisezeitverlängerungen für die übrigen Fahrgäste führen würde.

4e) Zügige Aufnahme der Planung für einen S-Bahn-Ring um München: Das für den Schienenpersonennahverkehr zuständige StMB hat Anfang 2019 eine umfangreiche Machbarkeitsstudie beauftragt, in der rund 40 Maßnahmen für den weiteren S-Bahnausbau untersucht werden. Teil der Untersuchung ist auch die Einrichtung eines S-Bahn-Rings.

5. Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten

5a) Deutliche Verbesserung und Ausweitung des P&R-Angebots rund um die Stadt: Das planerische Standortkonzept für P+R, wie es mit dem Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München durch die Vollversammlung des Stadtrats am 24.01.2007 (Sitzungsvorlagen Nr. 02-087 / V 09121) beschlossen wurde, basiert auf dem nachfolgend beschriebenen Planungskonzept.

Ziel der städtischen P+R-Planung ist es:

- Verkehre mit dem Ziel Münchner Innenstadt möglichst schon im Umland oder an der Stadtgrenze auf öffentliche Verkehrsmittel zu lenken, dadurch die Spitzenbelastungen auf den Einfallstraßen zu verringern, verkehrsbedingte Immissionen zu mindern und die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel auch in den Außenbereichen zu erhöhen
- den Parkdruck auf die Parkstände innerhalb des Mittleren Rings sowie den städtischen Parksuchverkehr zu vermindern
- dem Wirtschaftsverkehr mehr Platz im Münchner Straßennetz zu verschaffen
- die Parksituation im Umfeld der S- und U-Bahnhöfe zu ordnen.

Die Landeshauptstadt München (LHM) bezuschusst deshalb die Einrichtung von P+R-Anlagen und B+R-Anlagen an Schnellbahnhaltepunkten in Münchner Umlandgemeinden seit 2001 aus Stellplatzablösemitteln (sogenannte Umlandförderung). Zwischen LHM und der jeweiligen Gemeinde wird eine Vereinbarung geschlossen, mit der u.a. sichergestellt wird, dass die Anlage mindestens 25 Jahre zweckentsprechend genutzt wird.

Die Schaffung von P+R-Stellplätzen im Umland zielt darauf ab, umsteigebereiten Autofahrerinnen und Autofahrer einen Anreiz zu bieten, nur eine möglichst kurze Strecke mit dem eigenen Fahrzeug zurückzulegen und stattdessen öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen und damit zu einer gleichmäßigen Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel über den gesamten Streckenverlauf beizutragen.

Grundsätzlich wird der Bedarf von P+R und B+R unabhängig voneinander geprüft, denn insbesondere bei Haltepunkten innerhalb der Gemeinden ist möglicherweise ein P+R-Angebot orts- und verkehrsplanerisch nicht erwünscht, aber die Einrichtung von B+R durchaus verträglich und sinnvoll. B+R-Anlagen haben in der Regel einen Einzugsbereich von 600 bis 5.000 Metern, gerade aber im Umland werden von den Nutzerinnen und Nutzern auch wesentlich weitere Entfernungen bis 10 Kilometer, in Einzelfällen auch darüber, zurückgelegt.

Über den Erfolg der P+R- und B+R-Anlagen - bemessen an ihrer Akzeptanz und Auslastung - entscheiden neben den Ausstattungsmerkmalen und kurzen, möglichst barrierefreien Umsteigebeziehungen aber hauptsächlich andere Faktoren wie Takt, Tarif und Fahrzeit der öffentlichen Verkehrsmittel.

Problematisch ist, dass in den Umlandgemeinden nicht überall gleichermaßen der Wille erkennbar ist, vor Ort den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV durch Einrichtung von B+R und P+R entsprechend der Notwendigkeit zu fördern und dadurch das Ziel, Verkehre mit dem Ziel Münchner Innenstadt frühzeitig auf den ÖPNV zu lenken nicht immer im erwünschten Maß erfolgen kann. Die Ursachen sind u.a. in dem finanziellen Eigenanteil für die Einrichtung und den laufenden Kosten für den Unterhalt, den die Gemeinden dafür zu leisten haben, begründet. Daneben spielen aber auch Grundstücksverfügbarkeit und andere ortsplanerische Zielsetzungen sowie Grundstücksverwertungsabsichten eine große Rolle, die durch die Förderung der Stellplätze nicht aufgewogen werden können. Nicht zu Letzt sind aber auch immer wiederkehrende Probleme mit der Zurverfügungstellung von Grundstücken durch die Deutsche Bahn zu nennen, die Planungen und Umsetzungen erheblich verzögern oder ganz verhindern.

Auf eine deutliche Verbesserung und Ausweitung des P&R-Angebots rund um München hat die Landeshauptstadt München keinen direkten Einfluss, die Planungshoheit liegt hier bei den einzelnen Gemeinden und dem für die Bedarfsermittlung zuständigen MVV.

5b) Errichtung eines automatischen Fahrradparkhauses am Ostbahnhof und an weiteren wichtigen Umsteigepunkten im Münchner Osten.

Wie bereits im Antwortschreiben zum BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05979 vom 01.06.2019 ausgeführt, ist die LHM fortwährend bestrebt die Fahrradabstellsituation am Ostbahnhof zu verbessern und neue Fahrradabstellplätze zu schaffen. Jedoch sind jegliche Planungen am Ostbahnhof vom Bau der 2. Stammstrecke abhängig, sodass bislang keine weiteren Fahrradabstellplätze in der Friedensstraße errichtet werden können. Zudem sind die an die Schienen angrenzenden Flächen in der Friedensstraße (u.a. die bestehende Bike+Ride Anlage) im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Die LHM hat den hohen Bedarf an Bike+Ride-Stellplätzen bereits an die Deutsche Bahn gemeldet. Die Realisierung einer Bike+Ride-Anlage ist weiterhin unser gemeinsames Ziel, jedoch kann dieses aufgrund der Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke derzeit nicht umgesetzt werden.

Erfreulicherweise können wir Ihnen jedoch mitteilen, dass die ausgeschriebene Machbarkeitsstudie „Untersuchung zur Machbarkeit von automatischen Fahrradparksystemen in München“ nun vergeben ist. Im Rahmen dieser Studie wird auch die Machbarkeit und Realisierbarkeit eines automatischen Fahrradparksystems am gesamten Ostbahnhof untersucht.

5c) Ausweitung des Fahrradstellplatzangebotes durch Errichtung platzsparender zweistöckiger Fahrradabstellmöglichkeiten, vor allem an allen U- und S-Bahnstationen.

Die Stadtverwaltung ist stets bemüht, mehr und ggf. platzsparende zweistöckige Fahrradabstellplätze an den U- und S-Bahnstationen zu errichten. Jedoch gibt es in München eine Flächenknappheit und Nutzungskonkurrenzen, die auch die Errichtung von Fahrradabstellanlagen stark beeinträchtigen. Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen nehmen Platz ein, welcher wie-

derum anderen Nutzungsarten entzogen wird. Daher müssen die verschiedenen Nutzungsarten des öffentlichen Raumes stets gegeneinander abgewogen werden.

Zudem sind die Flächen rund um die Münchner Bahnhöfe oftmals nicht in städtischem Eigentum, sodass keine eigenen Fahrradständer aufgestellt werden können. Bahnhofflächen, Fußgängerbereiche, Flucht- und Rettungswege, usw. müssen darüber hinaus freigehalten werden.

Die Errichtung von zweistöckigen Fahrradabstellmöglichkeiten am Ostbahnhof ist vom Bau der 2. Stammstrecke abhängig. Wie unter Punkt 5b) ausgeführt, sind derzeit keine Planungen und Umsetzungen von Fahrradabstellplätzen am Ostbahnhof möglich, da u.a. die benötigten Flächen nicht in städtischer Hand sind. Bei einem Neubau achten wir, in Absprache mit dem Baureferat, auf eine vollständige Ausnutzung der gegebenen Fläche.

6. Günstige Fahrpreise

Zu Punkt 6 des Antrags teilt der um Stellungnahme gebetene Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) mit:

6a) Mittelfristig Einführung eines 365 €-Tickets für das Gesamtnetz: „Nach Entscheidung des Freistaates Bayern soll in den Verkehrsverbänden in Bayern stufenweise ein 365 € Ticket eingeführt werden. In einem 1. Schritt sollen die Verkehrsverbände ein 365 €-Ticket für bestimmte Zielgruppen umsetzen. Für den MVV bedeutet dies, dass zunächst für Schülerinnen und Schüler und Auszubildende ein 365 € Ticket als Jahreskarte eingeführt werden soll, das ohne jegliche Einschränkung im gesamten Verbundgebiet gültig ist. Ziel ist den Einstieg zum Schuljahresbeginn 2020 zu schaffen. Die Verbundgesellschaft hat daher schon mit den vorbereitenden Arbeiten begonnen, muss jedoch die detaillierten Rahmenbedingungen des Freistaates für dieses neue Angebot noch abwarten, um ein finales Realisierungskonzept erstellen zu können. Zu berücksichtigen dabei ist, dass nach einer Grobabschätzung die Einführung dieses attraktiven Angebots zu erheblichen Mindereinnahmen (in Millionenhöhe) führen wird, die den Verkehrsunternehmen im MVV auszugleichen sind. Daher kann die Umsetzung nur gelingen, wenn die Finanzierung dieser Mindereinnahmen zwischen Freistaat und Kommunen einvernehmlich geklärt ist.“

6b) Zeitnah weitere Vergünstigung des Angebots für spezielle Personengruppen: „Wir als MVV begrüßen jegliche Attraktivitätssteigerung, die zu einer stärkeren Inanspruchnahme der MVV-Verkehrsmittel führt. Zu den Rahmenbedingungen ist zu sagen, dass für die Verkehrsunternehmen im MVV die Ticketeinnahmen zur Aufrechterhaltung des bestehenden Leistungsangebots dringend erforderlich sind. Eine Absenkung dieser Einnahmen z.B. durch die Einführung eines 365 €-Tickets - ohne finanziellen Ausgleich - würde zwangsläufig zu einer Reduzierung des Leistungsangebots führen. Dies kann aber im Sinne einer Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel nicht zielführend sein. Zu berücksichtigen ist auch, dass dem MVV für die Finanzierung von Preisermäßigungen – so wünschenswert diese aus sozialen Gründen für bestimmte Zielgruppen (z.B. Seniorinnen und Senioren, Schülerinnen und Schüler, Azubis usw.) auch wären - kein Budget zur Verfügung steht. D.h. diese Wünsche nach vergünstigten Angeboten sind nur dann realisierbar, wenn zugleich eine Finanzierung der dadurch entstehenden Mindereinnahmen, z.B. durch die öffentliche Hand, ermöglicht werden kann. Abschließend ist daher zu dieser Forderung festzuhalten, dass der MVV dafür keinerlei Finanzmittel zur Verfügung hat und daher diese Wünsche nicht realisieren kann.“

Grundsätzlich unterstützt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Ausbau von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und arbeitet gemeinsam mit den verschiedenen Beteiligten daran, das Angebot sukzessive zu verbessern. Wir hoffen Ihre Fragen hiermit zufriedenstellend beantwortet zu haben.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 06551 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

