

Telefon: 233 - 24763
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I/31-2 (ÖPNV)

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München

- 1. Ergebnisse des Teils Qualitätsstandards**
- 2. Grundlagen der Fortschreibung des Infrastrukturteils**
- 3. Sachstand zum Thema Barrierefreiheit im ÖPNV**
- 4. Anträge und Empfehlungen**

a) Nahverkehrsplan für die LH München IV

Derzeit abgelehnte aber zukünftig sinnvolle Projekte vertiefen oder als Option in den Nahverkehrsplan aufnehmen

Antrag Nr. 14-20 / A 01962 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN / RL vom 24.03.2016

b) Nahverkehrsplan für die LH München VI

Den Münchner ÖV bis 2022 barrierefrei machen

Antrag Nr. 14-20 / A 01984 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN / RL vom 07.04.2016

c) Prüfung der Verlängerung der Tram 25 am S-Bahnhof Berg am Laim in aller Richtungen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01401 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim am 06.04.2017

d) Öffentlich besser fahren 1

Stadt – Umland – Verbindungen im Allgemeinen Personennahverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 03434 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017

e) Öffentlich besser fahren 3

Konferenz für Nahverkehrsprojekte

Antrag Nr. 14-20 / A 03436 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017

f) Öffentlich besser fahren 4

Viertes Mittelfristprogramm zum Ausbau von U-Bahn und Straßenbahn

Antrag Nr. 14-20 / A 03437 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017

g) Tram Steinhausen verlängern nach Daglfing

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01807 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 26.10.2017

h) Verlängerung der Tram Steinhausen zum Zamilapark

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01808 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 26.10.2017

i) Zügige Tram-Verlängerung von Berg am Laim nach Daglfing

Antrag Nr. 14-20 / A 03547 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL vom 03.11.2017

j) Prüfung einer echten Tram-Nordtangente: ÖPNV-Lückenschluss Schwabing-Freimann-Bogenhausen/Oberföhring mit Weiterführung zum Rotkreuz-/Romanplatz

Antrag Nr. 14-20 / A 04768 von Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Sebastian Schall vom 11.12.2018

k) Machbarkeitsstudie für die Tram 50 auf dem Frankfurter Ring

Antrag Nr. 14-20 / A 04796 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.12.2018

l) Tram-Offensive 2030: Massiver Ausbau des Straßenbahnnetzes als wichtiger Baustein der überfälligen Verkehrswende in München

Antrag Nr. 14-20 / A 04840 von der DIE LINKE vom 09.01.2019

m) Fortschreibung Nahverkehrsplan: Nutzungsdichte in Naherholungsgebieten berücksichtigen

Antrag Nr. 14-20 / A 04874 von der ÖDP und der DIE LINKE vom 18.01.2019

n) Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlachmit Verlängerungsoption in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen

Antrag Nr. 14-20 / A 05540 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilhofer vom 27.06.2019

o) München fährt Tram I

Trambahn Hauptbahnhof – Münchner Freiheit über Barer Straße mit höchster Priorität realisieren

Antrag Nr. 14-20 / A 05863 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019

p) München fährt Tram II

Zügige Realisierung neuer Trambahnverbindungen durch die Innenstadt – neue Direktverbindungen schaffen

Antrag Nr. 14-20 / A 05864 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019

q) München fährt Tram III – Neue Tram-Radialen und -Tangenten angehen

Antrag Nr. 14-20 / A05865 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019

r) München fährt Tram IV – Tram-Verlängerungen in die Nachbargemeinden planen und verhandeln

Antrag Nr. 14-20 / A 05866 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439

Anlagen:

1. Anträge und Empfehlungen
2. Dokumentation Fachforum Nahverkehrsplanung
3. Nahverkehrsplan gemäß Beschluss vom 30.01.2019
4. - entfällt -
5. Bestandsaufnahme Barrierefreiheit
6. Stellungnahmen Behindertenvertreter zur Bestandsaufnahme
7. Stellungnahmen der Fahrgastverbände
8. Stellungnahme der Gewerkschaft Verdi
9. Mitzeichnung Referat für Gesundheit und Umwelt
10. Mitzeichnung Referat für Arbeit und Wirtschaft
11. Stellungnahme Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats
12. BA-Stellungnahmen

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2020 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß §4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

1. Anlass

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 30.09.2015 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 03603) beschlossen, „dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die [...] Überprüfung der Qualitätsstandards mit Schwachstellenanalyse an eine externe Auftragnehmerin / einen externen Auftragnehmer vergibt.“ Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde weiter beauftragt, „nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Untersuchungen eine Beteiligung der Bezirksausschüsse und eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen und dem Stadtrat die Ergebnisse zusammen mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen zur Entscheidung vorzulegen.“ Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde zudem beauftragt, „dem Stadtrat im Rahmen der o. g. Vorlage zu dem Teil „Qualitätsstandards“ ein konkretes Arbeitsprogramm zu dem Teil „Infrastruktur“ als Grundlage für eine weitere Werkauftragsvergabe (mit entsprechender Mittelbereitstellung) vorzulegen.“

Die Untersuchung zu den Qualitätsstandards wurde daraufhin nach einer deutschlandweiten Ausschreibung im Frühjahr 2016 an das Gutachterkonsortium gevas humberg & partner und IVV Ingenieurgruppe Aachen vergeben.

Die Ergebnisse der Untersuchung werden in den folgenden Kapiteln zusammengefasst. Der Endbericht mitsamt Anlagen kann im Internet unter <http://ftp.muenchen.de/planref/ha1/austausch/Nahverkehrsplan/BerichtNVP.zip> heruntergeladen werden.

2. Inhalts- und Ergebnisübersicht

Aufgabe des Nahverkehrsplans ist es, den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) der nächsten Jahre zu festzulegen (vgl. Kapitel 3.1).

Der **Projektablauf der Untersuchung zum Teil Qualitätsstandards** war in vier Module untergliedert (vgl. Kapitel 3.2):

- Modul 1: Netzstandards
- Modul 2: kundenrelevante Standards
- Modul 3: Entwicklungsszenarien
- Modul 4: Fazit, Handlungsoptionen und Empfehlungen zum Arbeitsprogramm zur Fortschreibung des Infrastrukturtails

Aufgrund der starken Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan 2003 erfolgte zuerst eine Aktualisierung der Gebietstypeneinteilung (vgl. Kapitel 3.3). Bei der weiteren Bearbeitung wurde dann zwischen **Qualitätsstandards Netz und weiteren kundenrelevanten Standards** unterschieden:

Die Qualitätsstandards Netz sind

- räumliche Erschließung (Einzugsradien) (siehe Kapitel 3.4.1.1):
 - Die räumliche Erschließung beschreibt die Abdeckung der Siedlungsfläche durch Haltestelleneinzugsbereiche.
 - Die Werte für die Einzugsradien sollen gegenüber dem alten NVP teilweise verringert werden (vgl. Tabelle 2). Sie unterscheiden sich je nach Gebietstyp und Verkehrsmittel.
 - Die Schwachstellenanalyse hat gezeigt, dass weite Teile der besiedelten Gebiete gut durch den ÖPNV erschlossen sind.
- Bedienungshäufigkeit (siehe Kapitel 3.4.1.2)
 - Die Bedienungshäufigkeit definiert die Güte der zeitlichen Verfügbarkeit der Verkehrsmittel.
 - Die Taktfolgen sollen gegenüber dem alten NVP teilweise verringert werden (vgl. Tabelle 3).
 - Die Schwachstellenanalyse hat gezeigt, dass vor allem beim Bus Defizite auftreten.
- Verbindungsqualität (siehe Kapitel 3.4.1.3)
 - Die Verbindungsqualität definiert die Zeit, in der man von einer beliebigen Haltestelle in die Innenstadt oder in ein Stadtteilzentrum fahren kann.
 - Es wurden neue Richtwerte für die Erreichbarkeit der Innenstadt (30 min.) und der Stadtteilzentren (15 min.) definiert.
 - Die definierten Richtwerte werden weitestgehend eingehalten.
- Geschwindigkeit (siehe Kapitel 3.4.1.4)
 - Dieses Kriterium definiert die angestrebte Mindestgeschwindigkeit bezogen auf den gesamten Linienweg.
 - Bei Tram- bzw. MetroBus-Linien sollten 19 km/h nicht unterschritten werden, bei StadtBus-Linien 15 km/h.
 - In den künftigen Planungen sollen diese Qualitätsstufen berücksichtigt werden.
- Reisezeitverhältnis (siehe Kapitel 3.4.1.5)
 - Weiteres neues Kriterium ist das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und

- motorisierten Individualverkehr (MIV).
- Als Richtwert wurde 1,5 festgelegt. die Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollte daher maximal 50% über der Reisezeit mit dem Pkw liegen,
- Erkannte Defizite sollen bei der künftigen Netzplanung berücksichtigt werden.
- Fahrzeugauslastung (siehe Kapitel 3.4.1.6)
 - Die Grenzwerte wurden gegenüber dem NVP 2003 nicht verändert (vgl. Tabelle 5).
- Pünktlichkeit (siehe Kapitel 3.4.1.7)
 - Es wurden Störungsschwerpunkten für Bus und Tram identifiziert und Möglichkeiten aufgezeigt, die Pünktlichkeit zu erhöhen.
 - Weiter wurden grundsätzliche Aussagen zur Pünktlichkeit der U-Bahn getätigt.

Die weiteren kundenrelevanten Standards sind

- Fahrzeugausrüstung (siehe Kapitel 3.4.2.1)
 - Die Fahrzeugausrüstung orientiert sich an der Verkehrsaufgabe der eingesetzten Fahrzeuge.
 - Es wird zwischen Mindestausstattung und zweckmäßigen Ergänzungen unterschieden.
- Haltestellenausstattung (siehe Kapitel 3.4.2.2)
 - Die Haltestellenausstattung muss den Anforderungen der Kunden entsprechen, gleichzeitig aber im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben.
 - Es wird zwischen Mindestausstattung und zweckmäßigen Ergänzungen unterschieden.
- Fahrpersonal (siehe Kapitel 3.4.2.3)
 - Die Anforderungen an das Fahrpersonal sind im Endbericht in Kapitel 3.4.8 zu finden.
 - Weiter bekennt sich die Landeshauptstadt München dazu, dass die in München tätigen Verkehrsunternehmen den branchenüblichen Lohn- und Manteltarifvertrag anwenden.
- Sauberkeit (siehe Kapitel 3.4.2.4)
 - Die Sauberkeit der Fahrzeuge ist durch tägliche Reinigung oder anlassbezogene Zwischenreinigungen nach Bedarf zu gewährleisten.
 - Die U-Bahnhöfe und alle übrigen Haltestellen sind in regelmäßigen Abständen zu reinigen und instand zu halten.
- Sicherheit (siehe Kapitel 3.4.2.5)
 - Die Sicherheit muss an Haltestellen und in den Fahrzeugen jederzeit gewährleistet sein.
- Tarif (siehe Kapitel 3.4.2.6)
 - Der MVV-Gemeinschaftstarif ermöglicht eine einfache, fahrgastfreundliche Kundenbedienung
 - Alle Verkehrslinien, die Aufgaben der örtlichen Bedienung im Sinne des Nahverkehrsplans erfüllen, sollen in den Gemeinschaftstarif im MVV integriert sein.

Die Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan sollen gemäß dem Endbericht des Gutachtens und den in Kapitel 3.4 dargestellten ergänzenden Vorschlägen der Verwaltung angepasst werden.

Mit den modifizierten Qualitätsstandards wurde eine **Schwachstellenanalyse** durchgeführt, um zu sehen in wie weit der ÖPNV in München die Qualitätsanforderungen bereits einhält. Das Ergebnis war, dass in einigen Bereichen Handlungsbedarf besteht, der ÖPNV in München im Bestand jedoch insgesamt ein gutes Niveau aufweist.

Über die Ergebnisse des Gutachtens hinaus soll die Fortschreibung des Nahverkehrsplans auch noch Aussagen zum aktuellen Thema der On-Demand-Verkehre enthalten (vgl. Kapitel 3.6). On-Demand-Verkehre fahren nur auf Anforderung des Nutzers, in der Regel ohne festen Fahrplan. Die weiteren Planungen zu diesen Angeboten werden in enger Abstimmung durch die AG Sharing-Mobility auf Basis der Umsetzung des Sharing-Mobility-Grundsatzbeschlusses vom 27.08.2019 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr: 14-20 / V 15209) geführt.

Weiter wurden **drei Szenarien für das künftige Wachstum im ÖPNV** erstellt und bewertet (vgl. Kapitel 3.7). Zuerst wurde ein Status-Quo-Szenario erstellt, das als Vergleichsbasis für die entwickelten Maßnahmenszenarien diene. Das Szenario IV-Konstant geht davon aus, dass der Nachfragezuwachs im motorisierten Verkehr bis 2030 nur vom ÖPNV getragen wird. Das Szenario ÖV30 geht darüber hinaus von weiteren Verlagerungen des Modal Split, also der Anzahl der Fahrten, hin zum Öffentlichen Verkehr (ÖV) aus (ÖV-Anteil von 30%). Aufgrund der Datenbasis 2016 beinhalten die Szenarien Anteile des MIV von mindestens 30%, während aktuellere Planungen der Landeshauptstadt München (z.B. Masterplan zur Luftreinhaltung) einen Anteil des MIV von nur 25% als Zielwert definieren.

Die Ergebnisse der Entwicklungsszenarien zeigen, dass die bestehende Infrastruktur bereits heute nah an ihrer Leistungsgrenze angekommen ist und weitere nötige Angebotsausweitungen in den nächsten Jahren nur noch begrenzt möglich sind. Um das gute Niveau des ÖPNV halten zu können, ist es daher zwingend notwendig, entsprechende Planungen zum Ausbau der Infrastruktur zeitnah einzuleiten.

Da mit Neuauflage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) Anfang 2013 unter anderem das Ziel formuliert wurde, eine vollständige **Barrierefreiheit** im ÖPNV bis zum 01.01.2022 erreicht zu haben und mögliche Ausnahmen im Nahverkehrsplan konkret zu benennen und zu begründen sind, wurde parallel eine Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im ÖPNV in München erstellt. Darauf aufbauend soll mit gutachterlicher Hilfe ein Masterplan erarbeitet werden, wie dieses Ziel erreicht werden kann bzw. welche Prioritäten gesetzt werden sollen (vgl. Kapitel 4).

Zuletzt wurde ein **Arbeitsprogramm für den Teil „Infrastruktur“** erarbeitet. Es wurde vorgeschlagen, ein zweistufiges Verfahren zu wählen (vgl. auch Kapitel 5):

- Kurz- bis mittelfristig realisierbare Infrastrukturmaßnahmen (Planungs- und Umsetzungszeitraum bis zu 5 Jahren wie z. B. der Ausbau von Busbahnhöfen, Busspuren und Bustrassen, Ertüchtigung Tram-Infrastruktur, Ausbau Abstell- und Werkstattkapazitäten).
- Langfristig realisierbare Infrastrukturmaßnahmen (Netzentwicklung von U-Bahn und Tram).

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden neben Bürger*innen, Fachverbänden, Kammern auch die Behindertenvertreter, Bezirksausschüsse und Fahrgastverbände in unterschiedlichen Formaten beteiligt und um Stellungnahmen gebeten (vgl. Kapitel 6).

3. Untersuchung Qualitätsstandards

3.1. Aufgabenstellung

Aufgabe des Nahverkehrsplans ist es, einen Rahmen für die ÖPNV-Entwicklung der nächsten Jahre zu entwerfen, in dem die vom Aufgabenträger erwarteten Leistungsstandards definiert werden. Der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München dient auch als Grundlage für die konkrete Leistungsplanung der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Zudem ist der Nahverkehrsplan von der Regierung von Oberbayern als Genehmigungsbehörde bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu berücksichtigen.

3.2. Projektablauf

Der Projektablauf der Untersuchung zum Teil Qualitätsstandards war in vier Module untergliedert:

Im Anschluss an die Bestandsaufnahme wurden die Netzstandards (Modul 1) und die kundenrelevanten Standards (Modul 2) entwickelt und festgelegt. Darauf basieren die Schwachstellenanalyse sowie die anschließende Maßnahmenentwicklung und -bewertung.

In Modul 3 wurden ein Status-Quo-Szenario für das Prognosejahr 2030 sowie zwei weitere Maßnahmenzenarien aufgebaut und bewertet.

Modul 4 hat ein Fazit aus der Bearbeitung der ersten drei Module gezogen, die Handlungsoptionen aufgezeigt und Empfehlungen zum Arbeitsprogramm zur Fortschreibung des Infrastrukturteils gegeben.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme mit Schwachstellenanalyse wurde überprüft, auf welchem Qualitätslevel sich der ÖPNV in München derzeit befindet. Aufbauend darauf wurde dann im Rahmen von Entwicklungsszenarien und konkreten Maßnahmen festgelegt, wie sich die Angebotsqualität des ÖPNV zukünftig weiterentwickeln soll bzw. wie die gewählten Qualitätsziele erreicht werden können.

Es galt daher, konkrete Ansätze zu entwickeln, um die weiteren Nachfragesteigerungen im Verkehr wirtschaftlich, stadt- und umweltverträglich sowie wirksam bewältigen zu können. Zentrales Element ist hierbei, neben der Stärkung der Nahmobilität, d.h. des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere der ÖPNV. Bereits heute sind Teile der bestehenden Verkehrsnetze in Spitzenzeiten an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt. Die bestehende Infrastruktur stellt ein limitierendes Element für die Einhaltung oder gar Verbesserung der Qualitätsstandards dar. Deshalb werden die Prioritäten bei den abzuleitenden Maßnahmen auch verstärkt im Erhalt, der Wiedererlangung sowie dem Ausbau der Leistungsfähigkeit gesehen. Vorliegende Planungen, Stadtratsanträge u. ä. wurden bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Die bisherigen Qualitätsstandards wurden auf Grundlage des zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse aktuellsten verfügbaren Datenstandes überprüft und bei Bedarf weiterentwickelt. Zentrale Fragestellungen waren hierbei:

- Passen die 2003 beschlossenen Standards zu den seitherigen Entwicklungen oder wird in der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse Anpassungsbedarf deutlich?
- Wird das heutige ÖPNV-Angebot den bisher gesetzten Standards sowie der heutigen Nachfragesituation gerecht oder werden Schwachstellen deutlich? Wo sind ggf. besonders kritische Bereiche erkennbar?
- Inwieweit sind aufgrund bisheriger und zu erwartender Entwicklungen Standards anzupassen bzw. zu ergänzen? Schwerpunkt soll dabei der Erhalt des bisherigen Qualitätsniveaus sein.
- Welche Maßnahmen sind für die Einhaltung bisheriger Qualitätsstandards und ggf. auch für erweiterte oder neue Qualitätsstandards notwendig?

Die Arbeiten wurden von einem Arbeitskreis unter Mitwirkung des Referates für Arbeit und Wirtschaft und des Referates für Gesundheit und Umwelt sowie bei Bedarf des Kreisverwaltungsreferates und des Baureferates begleitet. Ebenfalls waren die Stadtwerke München / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM/MVG) als Vertretung der in München tätigen Verkehrsunternehmen sowie die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH an der Untersuchung beteiligt.

Als Basis diente das Jahr 2016. Eventuell später getroffene Grundlagenbeschlüsse (z. B. zur Luftreinhaltung) konnten daher nur in begrenztem Maße berücksichtigt werden. Hier sind insbesondere der Masterplan zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218), die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern oder der Grundlagenbeschluss zur Luftreinhaltung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) zu nennen.

3.3. Entwicklungen

Seit Erstellung des Nahverkehrsplans 2003 ist die Bevölkerung in der Landeshauptstadt München um 9,6% von 1,42 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern im Jahr 2003 auf 1,55 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern im Jahr 2015 angewachsen. Für die zukünftige Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt München prognostiziert die Landeshauptstadt einen Zuwachs von weiteren 16,4% bis 2030 und 19,3% bis 2035.

Aufgrund dieser starken Einwohnerentwicklung erfolgte gegenüber dem Nahverkehrsplan 2003 eine Aktualisierung der Gebietstypeneinteilung. Die Zuordnung der Gebietstypen erfolgte anhand kleinräumiger Einteilungen – sogenannte Verkehrszellen – und auf Basis verschiedener Kriterien zur Einwohner- und Arbeitsplatzdichte (vgl. Tabelle 1 des Endberichts). Bei abweichenden Gebietskategorien in der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte ist die höherrangige Gebietskategorie maßgeblich für die Zuordnung der Verkehrszelle. Darüber hinaus wurden bei der Gebietstypeneinteilung auch weitere ergänzende Faktoren, wie z. B. Stadtteilzentren (gemäß Zentrenkonzept 2008) berücksichtigt.

Auf dieser Basis ergibt sich, nach Durchführung der im Endbericht in Kapitel 2.2 beschriebenen Pauschalisierungen, die in Karte 3 dargestellte neue Gebietstypeneinteilung.

3.4. Qualitätsziele, Schwachstellenanalyse und Handlungsempfehlungen

Vor dem unter 3.3 erläuterten Hintergrund wurde geprüft, ob die 2003 beschlossenen Standards generell noch zu den seitherigen Entwicklungen passen. Mindestanforderung war dabei der Erhalt der bisherigen Angebotsqualität. Ziel war neben der Prüfung und kritischen Hinterfragung bisheriger Qualitätsstandards auch die Aufnahme neuer Standards in den Nahverkehrsplan. Ein Wegfall im Nahverkehrsplan 2003 enthaltener Qualitätsstandards war nicht vorgesehen.

Im Folgenden wird zwischen Qualitätsstandards Netz und weiteren kundenrelevanten Standards unterschieden, wobei die Qualitätsstandards Netz messbare Standards umfassen. Die weiteren kundenrelevanten Standards sind hingegen rein qualitative Standards.

Die Schwachstellenanalyse wurde auf Basis des Fahrplans von 2016 durchgeführt. Mittlerweile sind einige identifizierte Schwachstellen bereits behoben. Der Endbericht hat den Stand von Dezember 2018 berücksichtigt.

3.4.1. Qualitätsstandards Netz

Die Tabelle 1 gibt eine Übersicht über die geprüften Qualitätsstandards Netz.

Qualitätsstandards Netz						
Kriterium	In NVP 2003 berücksichtigt	unveränderte Berücksichtigung	modifizierte Berücksichtigung	neu berücksichtigt	(weiterhin) keine Berücksichtigung	Anmerkungen zu Änderungen
Räumliche Erschließung/ Erschließungsqualität	✓		●			Anwendung der FGSV-Werte, Detaillierung „Erschließungsqualität“ wurde verworfen
Bedienungshäufigkeit	✓		●			Anpassung in der NVZ für S-Bahn-Haltestellen in Gebieten hoher Nutzungsdichte
Verbindungsqualität zu Stadtzentrum / Stadtteilzentren: Beförderungszeit	✗			●		Richtwerte von 30 min (Stadtzentrum) bzw. 15 min (Stadtteilzentren) geprüft und bestätigt
Verbindungsqualität zu Stadtzentrum / Stadtteilzentren: Bedienungshäufigkeit	✗			● (geprüft)	● (nicht direkt)	zusätzliches Kriterium diskutiert und geprüft; Aufnahme nur über Abbildung Bedienungshäufigkeit an Haltestellen
Fahrzeugauslastung	✓	●				-
Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	✗			●		Aufnahme Zielsetzung, keine Maßnahmendefinition
Umsteigehäufigkeit	✗				●	im Rahmen Verbindungsqualität (Beförderungszeit) hinreichend abgebildet
Pünktlichkeit	✓	●				Pünktlichkeit als Voraussetzung für die Einhaltung von Anschlüssen
Geschwindigkeit	✗			●		Prüfung der fahrplanmäßigen Fahrzeiten

Tabelle 1: Geprüfte Qualitätsstandards Netz (Quelle: Endbericht NVP)

3.4.1.1. Räumliche Erschließung

Die Qualität der räumlichen Erschließung wurde durch die Abdeckung der Siedlungsfläche durch Haltestelleneinzugsbereiche ermittelt, die sich aus der maximal zumutbaren Fußweglänge von/zur Haltestelle (Luftlinie) ergeben. Dafür wurden differenziert nach Gebietstyp und Verkehrsmittel die folgenden Einzugsradien (Luftlinienentfernungen) definiert.

Angepasst wurden hierbei die Werte für U- und S-Bahn in der Kernzone sowie für alle Verkehrsmittel in Gebieten mit niedriger Nutzungsdichte (vgl. Tabelle 2).

Die Schwachstellenanalyse auf Basis dieser Richtwerte hat gezeigt, dass weite Teile der besiedelten Gebiete gut durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen sind. Von einer unzureichenden räumlichen Erschließung kann dann gesprochen werden, wenn mehr als 20% der Siedlungsfläche einer Verkehrszelle nicht erschlossen wird. Dies betrifft in der Stadt München lediglich 2,2% der Bevölkerung. Für diese Gebiete wurde, auf Basis der Anzahl der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner und Erwerbstätigen, ein spezifischer Handlungsbedarf abgeleitet (vgl. dazu Kapitel 5.1.1 im Endbericht).

Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie)				
Raumkategorie	neue Richtwerte [m]		Richtwerte 2003 [m]	
	Bus/Tram	U-/S-Bahn	Bus/Tram	U-/S-Bahn
Kernzone	300	400	300	600
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400	600	400	600
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	500	800	600	1.000

Tabelle 2: Haltestelleneinzugsbereiche im Vergleich (Quelle: Endbericht NVP)

Für Verkehrszellen mit mittlerem und hohem Handlungsbedarf (>1.000 betroffene Personen) wurden Maßnahmen zur Verbesserung der räumlichen Erschließung abgeleitet. Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wird empfohlen, diese Maßnahmen möglichst zeitnah umzusetzen, sofern dies noch nicht im Rahmen der letzten Fahrplanwechsel geschehen ist.

3.4.1.2. Bedienungshäufigkeit

Das Qualitätsmerkmal „räumliche Erschließung“ dient v.a. der Überprüfung, inwieweit ein Gebiet generell durch Haltestellen erschlossen wird, es gibt jedoch keine Auskunft darüber, wie häufig eine Haltestelle angebunden wird. Somit gilt auch die Bedienungshäufigkeit als wesentlicher Qualitätsstandard für die Güte der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV an einzelnen Haltestellen. Hierbei wird neben dem Gebietstyp und dem Verkehrsmittel auch noch die Tageszeit (Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit) berücksichtigt. Für die Hauptverkehrszeit wurden keine Vorgaben gemacht, da hier in der Regel das Kriterium der Fahrzeugauslastung für das Angebot maßgebend ist (vgl. 3.4.1.6).

Die Schwachstellenanalyse wurde auf Basis der weitestgehend übernommenen Richtwerte zur Bedienungshäufigkeit des Nahverkehrsplans 2003 (vgl. Tabelle 4 des Endberichtes) durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass bei der U-Bahn in der Normalverkehrszeit sowie beim Bus in allen Verkehrszeiten Defizite auftreten. Dies resultiert vor allem aus der Erweiterung der Kernzone und des Gebietes mit hoher Nutzungsdichte.

Analog zur räumlichen Erschließung wurde auch bei der Bedienungshäufigkeit der jeweilige Handlungsbedarf identifiziert (vgl. Tabelle 20 des Endberichtes) und für die Defizite mit mittlerem und hohem Handlungsbedarf Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Auch für diese Maßnahmen empfiehlt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine zeitnahe Umsetzung, sofern diese zwischenzeitlich nicht bereits durch Maßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung des Angebotes beseitigt wurden.

Aufgrund der aktuellen Planungen der SWM / MVG („Vision bis 2030“), der Rückmeldungen der drei Fahrgastverbände (vgl. die Kapitel 6.3.2, 6.3.3 und 6.3.4) sowie des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrats vom 25.07.2018 zum Ausbau Bahnknoten München (vgl. RIS-Sitzungsvorlagen-Nr: 14-20 / V 11107) sollen über die in der Schwachstellenanalyse unterstellten Richtwerte hinaus die in nachstehender Tabelle enthaltenen Bedienungshäufigkeiten als Zielwerte bis zum Jahr 2030 in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden (Änderungen gegenüber Tabelle des Endberichtes sind fett gedruckt). Diese Festlegungen sind auch vor dem Hintergrund der mittel- bis langfristigen Gültigkeit der Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan zu sehen.

Bedienhäufigkeiten (pro Richtung)				
Gebietstyp	Bus	Tram	U-Bahn	S-Bahn
	Richtwerte der Taktfolgezeit [min] in NVZ			
Kernzone	10	5	5	5
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	10	10	5	10
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	20	10	10	10
Gebietstyp	Richtwerte der Taktfolgezeit [min] in SVZ			
Kernzone	20	20*	10	10
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	20	20*	10	20
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	20	20	20	20

* an Sonn-/Feiertagen soll die Tram zwischen 11:00 Uhr und **22:00 Uhr** mindestens im 10-Minuten-Takt verkehren

Tabelle 3: Bedienungshäufigkeit nach Gebietstyp, Verkehrsmittel und Tageszeit

Eine Umsetzung v. a. bei der Tram ist jedoch aus Sicht der SWM/MVG nur möglich, wenn entsprechende infrastrukturelle Voraussetzungen (z. B. LZA-Ertüchtigung, generelle Erhöhung der Knotenpunktleistungsfähigkeiten, ausreichende Wende- und Abstellanlagen) erfüllt werden. Betrieblich kritisch sind vor allem folgende Abschnitte: Petuelring – Nordbad, Maxmonument – Isartor, Max-Weber-Platz – Isartor und Max-Weber-Platz – Berg am Laim Bf). Diese Abschnitte können nach Aussage der SWM/MVG nach derzei-

tigem Planungsstand auch bei Umsetzung der geplanten Angebotsoffensive nicht bis 2030 mit Takt 5 gefahren werden. Weitere Voraussetzungen sind entsprechende Fahrpersonal-, Fahrzeug- und Werkstattverfügbarkeiten. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung schlägt daher vor, im Rahmen des in Kapitel 5 genannten Teils „Kurz- bis mittelfristig realisierbare Infrastrukturmaßnahmen“, neben der Ertüchtigung des Buslinienverkehrs, einen Fokus auf die o. g. Infrastrukturellen Voraussetzungen zur weiteren Verdichtung des Tramverkehrs zu setzen.

3.4.1.3. Verbindungsqualität

Neu in die Untersuchung aufgenommen wurde das Kriterium „Verbindungsqualität“. Dabei wurde die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Stadtteilzentren untersucht. Als Richtwert wurde für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums eine maximale Beförderungszeit von 30 Minuten und für die Erreichbarkeit der Stadtteilzentren von maximal 15 Minuten festgelegt. Die Ergebnisse sind den Karten 22 und 24 des Endberichts zu entnehmen. Insgesamt hat sich gezeigt, dass diese Kriterien heute schon weitestgehend eingehalten werden. Lediglich in dünnbesiedelten Außenbereichen sind noch Fahrzeiten über 30 bzw. 15 Minuten aufgetreten.

3.4.1.4. Geschwindigkeit

Ebenfalls neu aufgenommen wurde das Qualitätskriterium Geschwindigkeit. Dabei wurden für die verschiedenen Verkehrsmittel angestrebte Mindestgeschwindigkeiten auf dem gesamten Linienweg definiert (vgl. Tabelle 4). Die mittlere Geschwindigkeit zwischen Anfangs- und Endhaltestelle einer Tram- bzw. MetroBus-Linie sollte 19 km/h nicht unterschreiten (Qualitätsstufe C). Diese gegenüber dem ursprünglichen Gutachtervorschlag gewählte Qualitätsstufe ist unter anderem ein Ergebnis der Anregungen des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum (vgl. Kapitel 6.3.2).

Die mittlere Geschwindigkeit von StadtBus-Linien sollte 15 km/h nicht unterschreiten (unterer Wert von Qualitätsstufe D). Qualitätsstufe E ist nur in begründeten Ausnahmefällen akzeptabel.

Qualitätsstufe	Fahrgeschwindigkeit (km/h)	
A	≥ 24	Sehr hoch
B	≥ 22	Hoch
C	≥ 19	Zufriedenstellend
D	≥ 15	Niedrig
E	≥ 10	Sehr niedrig
F	< 10	Extrem niedrig

Tabelle 4: Qualitätsstufen von Fahrgeschwindigkeiten von Bussen und Straßenbahnen

In den künftigen Planungen sollen diese Qualitätsstufen berücksichtigt werden. Kann eine Linie die angestrebte Durchschnittsgeschwindigkeit nicht einhalten, sollen durch SWM / MVG und die Verwaltung Maßnahmen zur Beschleunigung identifiziert und umgesetzt werden.

3.4.1.5. Reisezeitverhältnis ÖPNV / motorisierter Individualverkehr

Ein weiteres neues Kriterium stellt das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV dar. Die Qualitätsstufen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sind der Tabelle 7 des Endberichtes zu entnehmen. Als Richtwert wird ein Reisezeitverhältnis von unter 1,5 festgelegt, d.h. die Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollte maximal 50% über der Reisezeit mit dem Pkw liegen, was der Qualitätsstufe B entspricht.

Auf Grundlage der Sollfahrzeiten (ohne Stau bzw. Verspätungen) wurden die Reisezeiten auf den 400 nachfragestärksten Fahrtenrelationen untersucht und Defizite identifiziert, die bei der künftigen Netzplanung Berücksichtigung finden sollen (vgl. Karte 27 des Endberichtes).

3.4.1.6. Fahrzeugauslastung

Die Grenzwerte für die maximale Fahrzeugauslastung wurden nach Überprüfung, unverändert aus dem Nahverkehrsplan 2003 übernommen. Aus kundenorientierter Sicht sollte die maximal zulässige Fahrzeugauslastung in der am stärksten belasteten Richtung (Lastrichtung) die in Tabelle 5 genannten Werte im Stadtgebiet München im Stundenmittel nicht überschreiten.

Verkehrszeit	Maximal zulässige Auslastung
HVZ Spitzenstunde	65%
NVZ	50%
SVZ	Jedem Fahrgast sollte ein Sitzplatz zur Verfügung gestellt werden
Gesamtwerktag	30%

Tabelle 5: Maximal zulässige Fahrzeugauslastung im ÖPNV

3.4.1.7. Pünktlichkeit

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven ÖPNV. Daher wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme Störungsschwerpunkte für den straßengebundenen ÖPNV (Tram und Bus) identifiziert und Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Pünktlichkeit verbessert werden kann (vgl. Kapitel 4.3.3.1 und 5.2.3 des Endberichtes). Grundsätzliche Aussagen zur Pünktlichkeit der U-Bahn sind in Kapitel 4.3.3.2 des Endberichtes zu finden.

3.4.2. Weitere kundenrelevante Standards

Weitere kundenrelevante Standards sind unter anderem Vorgaben zur Ausrüstung der Fahrzeuge und der Haltestellen, zu Anschlüssen und weiteren nicht direkt messbaren Kriterien. Die im Kapitel 3.4 des Endberichtes behandelten Qualitätskriterien sind in Tabelle 6 dargestellt.

Beispielhaft wird auf einige der Standards im Folgenden näher eingegangen. Ausführungen zu allen in der Tabelle aufgeführten Qualitätskriterien sind dem Endbericht zu entnehmen.

Weitere kundenrelevante Standards					
Kriterium	In NVP 2003 berücksichtigt	Regelwerke			Zielsetzung
		Leitlinie Nahverkehrsplanung Bayern (1998)	FGSV (2010)	VDV (2001)	
Anschlussqualität	✓	●	●	●	Definiert Qualität von Umsteigebeziehungen
Fahrzeugausrüstung	✓	●			Definiert die Ausstattung von Fahrzeugen
Fahrpersonal	✓	●			Definiert Qualifikation und Erscheinungsbild
Haltestellenausstattung	✓	●			Definiert die Ausstattung von Haltestellen
Beschleunigung	✓				Definiert Maßnahmen zur Beschleunigung zur Verbesserung von Pünktlichkeit & Anschlussqualität
Kundeninformation/-kommunikation	✓				Definiert Verfügbarkeit von Informationen, Erscheinungsbild des ÖPNV und Organisation der Kundenkommunikation im Verbundgebiet
Betriebssteuerung	✓				Definiert Erreichbarkeit der Betriebsleitstelle und Informationsflüsse zum Kunden
Erreichbarkeit	✓				Definiert die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens
Fahrscheinverkauf	✓				Definiert die räumliche Verfügbarkeit
Tarif	✓				Definiert Verständlichkeit und Gestaltung
Sicherheit	✓				Definiert Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Kunden
Intermodalität	✗				Definiert Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote
Sauberkeit	✗				Definiert Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltestellen
Qualitätsmanagement	✗				Definiert Qualitätsmanagementsystem zur Gewährleistung definierter Qualitätsziele

Tabelle 6: Weitere kundenrelevante Standards

3.4.2.1. Fahrzeugausrüstung

Die Fahrzeugausrüstung muss sich im Wesentlichen an der Verkehrsaufgabe der eingesetzten Fahrzeuge orientieren. Tabelle 8 im Endbericht enthält die Standards der Fahrzeugausrüstung in der Landeshauptstadt München. Hier wird zwischen einer Mindestausstattung und einer zweckmäßigen Ergänzung unterschieden. Selbstverständlich gilt, dass alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge dem aktuellen Stand der Technik entsprechen müssen.

3.4.2.2. Haltestellenausstattung

Die Ausstattung der Haltestellen muss den Anforderungen der Kunden entsprechen, gleichzeitig aber im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben. Nach dem Baukastenprinzip wurden den verschiedenen Haltestellenkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet. Die Grundausstattung und die zweckmäßigen Ergänzungen zeigt Tabelle 11 im Endbericht.

3.4.2.3. Fahrpersonal

Die Anforderungen an das Fahrpersonal sind im Endbericht in Kapitel 3.4.8 zu finden. Darüber hinaus bekennt sich die Landeshauptstadt München dazu, dass die in München tätigen Verkehrsunternehmen den branchenüblichen Lohn- und Manteltarifvertrag anwenden. Weiter sollen bei einem Betriebsübergang die Beschäftigten mit den entsprechenden tarifvertraglichen und betrieblichen Regelungen übernommen werden.

3.4.2.4. Sauberkeit

Die Sauberkeit der Fahrzeuge ist durch tägliche Reinigung oder anlassbezogene Zwischenreinigungen nach Bedarf zu gewährleisten. Die U-Bahnhöfe und alle übrigen Haltestellen sind in regelmäßigen Abständen zu reinigen und instand zu halten. Bei Problemfällen muss der Abstand regelmäßiger Reinigungen verkürzt und den entsprechenden Erfordernissen angepasst werden. Beanstandungen müssen an das zuständige Verkehrsunternehmen gerichtet werden können (Beschwerdehotline).

3.4.2.5. Sicherheit

Das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste spielt bei der Nutzung des ÖPNV eine große Rolle. Daher muss die Sicherheit an Haltestellen und in den Fahrzeugen jederzeit gewährleistet sein. Im Endbericht sind Anforderungen aufgelistet, die zu einem positiven Sicherheitsempfinden beitragen und deshalb zu berücksichtigen sind.

3.4.2.6. Tarif

Der MVV-Gemeinschaftstarif ermöglicht eine einfache, fahrgastfreundliche Kundenbedienung und ist damit wesentliche Voraussetzung für eine breite Kundenakzeptanz und ein hohes Fahrgastaufkommen. Entsprechend dem Kooperationsgebot im Personenbeförderungsgesetz sollen alle Verkehrslinien, die Aufgaben der örtlichen Bedienung im Sinne des Nahverkehrsplans erfüllen, in den Gemeinschaftstarif im MVV integriert sein (vgl. PBefG §8 Abs.3b).

3.5. Fazit Qualitätsstandards

Die Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan sollen gemäß dem Endbericht des Gutachtens und den in Kapitel 3.4 dargestellten ergänzenden Vorschlägen der Verwaltung angepasst werden.

3.6. On-Demand-Verkehre

Über die Ergebnisse des Gutachtens hinaus soll die Fortschreibung des Nahverkehrsplans auch noch Aussagen zum aktuellen Thema der On-Demand-Verkehre (OD-Verkehre, wie z. B. MVG IsarTiger, MVV-Ruftaxi oder Clevershuttle) enthalten.

App-basierte On-Demand-Verkehre mit digitaler Routenoptimierung haben ein hohes Attraktivitätspotential für den Kunden, da sich die zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des Angebots noch stärker an den Kundenwünschen orientieren kann als der klassisch fahrplan- und liniengebundene ÖPNV. Individuelle Fahrtwünsche werden durch digitale Buchungsmöglichkeiten zusammengeführt. Durch intelligentes Pooling und Routing können Fahrgäste mit ähnlichen Routen gemeinsam befördert werden. Durch die Möglichkeit, mehrere Kundenwünsche zu bündeln, könnte das Angebot theoretisch kostengünstiger als der Taxiverkehr abgebildet werden.

Eine Einführung neuer OD-Verkehre birgt gleichzeitig das Risiko einer Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Straßen, falls dadurch keine MIV-Fahrten ersetzt und Verlagerungseffekte aus dem Umweltverbund induziert werden. Zudem sind Netzeffekte auf den ÖPNV und das klassische Taxi zu berücksichtigen.

Allerdings haben auch die hier eingesetzten Kleinfahrzeuge hohe Kosten pro Platzkilometer. OD-Verkehre liegen daher bei den Produktionskosten und beim Kundennutzen zwischen dem klassischen ÖPNV und dem Taxiverkehr.

Erfahrungen aus Städten in den USA mit liberalisierten On-Demand-Verkehren zeigen, dass eine Öffnung des Markts für On-Demand-Verkehre zu einer Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Straßen führt und dass Verlagerungseffekte im Verkehrssystem entstehen.

Eine Vergleichbarkeit der OD-Verkehre in den USA mit Deutschland sind inhaltlich jedoch schwierig und folglich differenziert zu betrachten, da die US-Geschäftsmodelle der Anbieter hier teilweise rechtlich nicht zugelassen sind, in den USA deutlich andere autoorientierte Infrastrukturen sowie Einwohnerdichten als in Deutschland vorliegen und die Studien zudem belegen, dass die mangelnde Qualität des ÖPNV vieler amerikanischer Städte und Regionen eine Hauptursache für Abwanderungen zu On-Demand-Dienstleistungen darstellt.

Weitreichende Nachteile für das bestehende ÖPNV-System sind grundsätzlich bei der weiteren Ausgestaltung des OD-Verkehrs zu vermeiden. Ziel der Landeshauptstadt München muss eine bestmögliche Ergänzung des bestehenden ÖPNV sein. Zu diesem Zweck sollen OD-Verkehre im Kontext einer gesamtstädtischen Abdeckung auch regionale Anbindungs- und Integrationsmöglichkeiten aufweisen und im urbanen Kontext auf stadt- und umweltverträgliche Einsatzszenarien hin geprüft werden (z.B. auf Zubringerverkehre zum klassischen ÖPNV als „Erste und Letzte Meile“, Alternativen in Schwachlastzeiten und Anbindungen für schwach bediente Räume). Erst die Verbindungen aus klassischem ÖPNV mit OD-Angeboten bieten die Möglichkeit, die private Pkw-Nutzung und damit auch den Pkw-Besitz zu reduzieren und neue Zielgruppen für den Umweltverbund zu gewinnen. Dazu muss es auch Ziel sein, OD-Angebote zu bieten, welche über eine entsprechend hohe Angebotsqualität und Komfort verfügen, sowie der Bezahlvorgang für die Nutzerinnen und Nutzer integriert erfolgen kann. Soweit dies rechtlich möglich ist, sollen diese Ziele durch Aussagen im Nahverkehrsplan unterstützt werden. Die Verwaltung wird dazu und zu weiteren Qualitätsstandards für OD-Verkehre in der AG Sharing-Mobility Vorschläge erarbeiten.

On-Demand-Verkehre, die ÖPNV-Verkehre ersetzen (z. B. bestehende MVG-Rufbuslinie 164 in den Abendstunden), sind bereits vollinhaltlich von den Standards des Nahverkehrsplans erfasst.

In die Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll daher folgende Aussage aufgenommen werden:

Eine Konkurrenzierung des vorhandenen ÖPNV durch OD-Verkehre muss möglichst vermieden werden und eine sinnvolle, stadt- und umweltverträgliche Ergänzung bestehender Angebote sollte erfolgen. Für On-Demand-Verkehre ist zu prüfen, in wie weit eigene marktgerechte Tarife außerhalb des MVV-Gemeinschaftstarifs zulässig und sinnvoll sind.“

Neben dem IsarTiger der SWM/MVG sind aktuell die Anbieter Uber und Clevershuttle in München aktiv. Entgegen der nahezu durchgehenden Betriebszeiten und bereits sehr flächenhaft ausgedehnten Bedienebereiche von Uber und Clevershuttle im Stadtgebiet, wird der IsarTiger bislang erst eingeschränkt angeboten. Die MVG erprobt ihr System seit Mitte 2018 an drei Abenden die Woche mit einem kleinen Nutzerkreis in einem festgelegten Testgebiet. Ende 2019 soll neben der Öffnung der abendlichen Verkehre auch ein den ÖPNV ergänzender Verkehr in der Parkstadt Schwabing gestartet werden. Ziel ist es dort, Montag bis Freitag tagsüber die Kundinnen und Kunden zum Festpreis von der Parkstadt zu einer der nächstgelegenen Schnellbahnhaltestellen zu befördern. Bis Ende des ersten Quartals 2020 beabsichtigt die MVG, das bisherige Testgebiet zwischen Pasing und Trudering, Freimann und Giesing im Rahmen einer Liniengenehmigung mit dem IsarTiger zu erschließen und zusammen mit U-Bahn, Bus und Tram ein so attraktives Angebot des ÖPNV anzubieten, dass der Besitz eines eigenen Kfz zunehmend obsolet wird.

In einigen Landkreisen des Münchner Verkehrsverbunds verkehren in den Nebenverkehrs- und Schwachlastzeiten sowie in abgelegenen Gebieten ergänzend zum Regionalbusangebot in der Normalverkehrszeit MVV-RufTaxis. Sie fahren bedarfsgesteuert und müssen vor Fahrtantritt bestellt werden. Hierbei kommt der normale MVV-Tarif zur Anwendung.

Hinsichtlich der Bedingungen und rechtlichen Zulässigkeit von OD-Verkehren bedarf es noch einer vertieften Prüfung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Eine zentrale Frage ist dabei: Wie kann der Marktzugang von neuen Diensten so geregelt werden, dass das Interesse der Allgemeinheit/ der Bürgerinnen und Bürger nach leistungsfähigen, zuverlässigen, sozial- und umweltverträglichen sowie wirtschaftlichen Mobilitätsangeboten sichergestellt wird. Innerhalb des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur-geförderten Projekts EASYRIDE arbeitet die Landeshauptstadt München federführend vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Kreisverwaltungsreferat in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken München / MVG und weiteren Konsortialpartnern an einem Vorschlag für die rechtssichere Ermöglichung von digitalen On-Demand-Angeboten.

3.7. Entwicklungsszenarien

Im Modul 3 des Gutachtens zu den Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan wurden Szenarien für das künftige Wachstum im ÖPNV erstellt und bewertet, ob und mit welchen geplanten bzw. zusätzlich zu planenden Maßnahmen das Verkehrsaufkommen in den Szenarien bewältigt werden kann.

Zunächst wurde als Grundlage für das Prognosejahr 2030 ein Status-Quo-Szenario erstellt, das als Vergleichsbasis für die entwickelten Maßnahmenzenarien diente. Für die Maßnahmenzenarien wurden unterschiedliche Niveaus der Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV angesetzt. Das Szenario IV-Konstant geht davon aus, dass der Nachfragezuwachs im motorisierten Verkehr bis 2030 nur vom ÖPNV getragen wird. Das Szenario ÖV30 geht darüber hinaus von weiteren Verlagerungen des Modal Split hin zum ÖV aus (ÖV-Anteil von 30%). Die aus den Szenarien resultierenden Modal-Split-Werte sind in der folgenden Abbildung 1 dargestellt.

Aus den beiden Szenarien ergab sich ein nötiger Angebotszuwachs im ÖV, der durch die städtischen Verkehrsmittel der MVG zu erbringen ist. Nach Gegenüberstellung des notwendigen Angebotsausbaus und den bereits geplanten angebotsseitigen Maßnahmen der MVG kann festgehalten werden, dass die geplanten Maßnahmen bis 2030 zumindest weitestgehend ausreichend sind und nur ein kleines Delta zur Zielerreichung besteht. Wenngleich darauf hingewiesen werden muss, dass die vorgesehenen Angebotsentwicklungen betrieblich und baulich bereits äußerst ambitioniert sind und die Obergrenze einer möglichen Angebotssteigerung in diesem Zeithorizont wiedergeben.

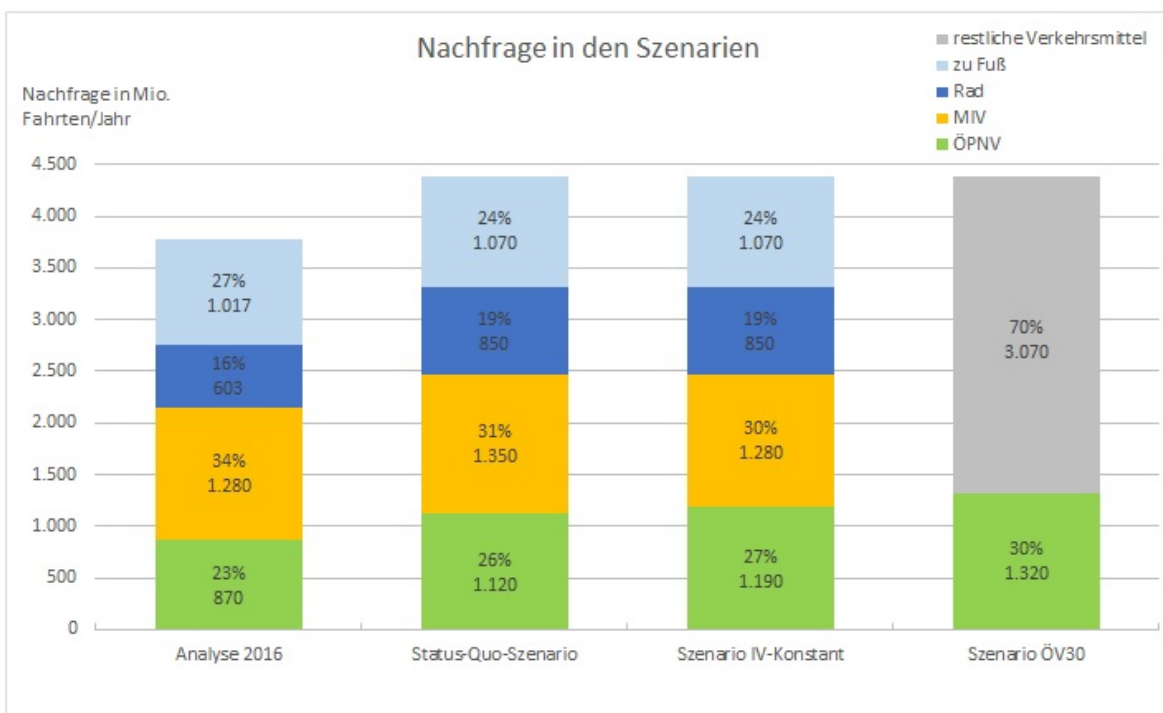


Abbildung 1: Modal-Split-Werte der Szenarien

Spätestens für das Szenario ÖV30 zeigt sich, dass die Erreichung der Zielwerte mit der bestehenden Infrastruktur bis 2030 nicht möglich ist und weiteren Angebotsausweitungen alleine auf Basis der hierfür nicht ausreichenden Infrastruktur Grenzen gesetzt sind.

Die Ergebnisse der Entwicklungsszenarien zeigen, dass es zwingende Voraussetzung ist, entsprechende Planungen, insbesondere für die Schiene, auf den Weg zu bringen, um weiterhin zukunftsfähig zu bleiben und auch nach 2030 noch die Möglichkeit auf Angebotsausweitungen zu gewährleisten. Dies ist umso wichtiger, da Infrastrukturmaßnahmen häufig mit langen Vorlaufzeiten bei der Planung sowie beim Bau verbunden sind.

Aus diesem Grund wird die Festsetzung des Szenario ÖV30 als Vorzugsszenario empfohlen.

3.8. Fazit Gesamtuntersuchung

Die im Nahverkehrsplan 2003 behandelten Qualitätsstandards wurden umfassend geprüft, angepasst und, wo sinnvoll, ergänzt (vgl. Kapitel 3 des Endberichtes oder Kapitel 3.4 des Vortrages der Referentin). Die darauf aufbauende Schwachstellenanalyse hat gezeigt, dass in einigen Bereichen Handlungsbedarf besteht, dass der ÖPNV in der Landeshauptstadt München im Bestand jedoch insgesamt ein gutes Niveau aufweist. Teilweise wurden identifizierte Defizite im Rahmen der Weiterentwicklung des Fahrplanangebotes bereits behoben. Die insbesondere bei der U-Bahn noch existierenden Bedienungslücken in der NVZ werden sukzessive durch Angebotsausweitungen mit Horizont 2030 ebenfalls beseitigt.

Die bestehende Infrastruktur ist bereits heute nah an ihrer Leistungsgrenze und weitere nötige Angebotsausweitungen in den nächsten Jahren sind nur noch begrenzt möglich. Um das gute Niveau des ÖPNV auch in Zukunft - insbesondere unter Berücksichtigung des weiterhin zu erwartenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachses und der gewünschten Verlagerungen des motorisierten Verkehrs hin zum ÖPNV - halten zu können, ist es zwingend notwendig, entsprechende Planungen zum Ausbau der Infrastruktur zeitnah einzuleiten. In einer immer dichter besiedelten Stadt ist es hierbei unbedingt erforderlich, diese Planungen auch hinsichtlich der Anforderungen der Lärmvorsorge und insbesondere der Luftreinhalteplanung zu optimieren.

4. Barrierefreiheit im ÖPNV

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) am 01.01.2013 wurde unter anderem das Ziel formuliert, eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 erreicht zu haben (§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG). Mögliche Ausnahmen sind im NVP konkret zu benennen und zu begründen.

Darüber hinaus besteht gemäß § 62 Abs. 2 PBefG eine Ausnahmemöglichkeit, die den Ländern obliegt: Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

Während der Abstimmung der konkreten Inhalte für die Untersuchung zu den Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan haben sich die städtischen Dienststellen (BAU, RAW, KVR) und die SWM/MVG sowie die MVV GmbH darauf verständigt, die Bestandsaufnahme der Barrierefreiheit und die daraus resultierenden Maßnahmen vorerst ohne gutachterliche Hilfe zusammenzutragen (vgl. Anlage 5).

Im Rahmen der Ausarbeitung fanden bereits erste Gespräche mit dem Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats sowie dem Behindertenbeauftragten Herrn Stadtrat Utz statt. Nach Fertigstellung der Bestandsaufnahme wurde beiden die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (vgl. Anlagen 6).

Da die darauf aufbauende Erarbeitung eines Masterplans (Priorisierung der Maßnahmen und Definition der „Ausnahmen“) sehr komplex und mit den vorhandenen personellen Ressourcen nicht leistbar ist, schlägt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen vor, aufbauend auf der Bestandsaufnahme den weiteren Masterplan sowie die kontinuierliche Beteiligung der Behindertenvertretungen mithilfe eines externen Gutachters durchzuführen.

5. Teil „Infrastruktur“ – Vorschlag für ein Arbeitsprogramm

Der im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München erarbeitete Teil „Qualitätsstandards“ soll – wie bereits im Jahr 2003 – um einen Teil „Ausbau der Infrastruktur“ ergänzt werden. Der Teil Infrastruktur berücksichtigt nachrichtlich die vorhandene und geplante Netzentwicklung im SPNV und befasst sich inhaltlich mit der Netzentwicklung U-Bahn, Tram und Busspuren/Bustrassen/Busbahnhöfen inklusive Wende- und Abstellanlagen bei Bus und Tram.

Die Netzentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur soll neu in die Fortschreibung aufgenommen werden, um die erforderlichen Voraussetzungen für einen attraktiven, beschleunigten und möglichst störungsarmen Bus- und Tramverkehr zu schaffen. Bei der Tram betrifft das v. a. Neubaustrecken sowie den Erhalt von vorhandenen separaten Tramtrassen. Ein leistungsfähiger, attraktiver Busverkehr ist ein wichtiges Angebotselement im ÖPNV der Landeshauptstadt München. Der Bus ergänzt und komplettiert nicht nur das Angebot von Tram, U-Bahn und S-Bahn, sondern hat weitere entscheidende Vorteile: das System Bus ist in der Lage, bei Bedarf relativ schnell Transportkapazitäten bereitzustellen oder im Vorlauf für nicht kurzfristig mögliche Erweiterungen im Schienennetz betrieben zu werden. Diese Vorteile ergeben sich im Wesentlichen daraus, dass die Planungs- und Umsetzungszeiträume im System Bus deutlich kürzer sind als im System Schiene. Vor diesem Hintergrund sollte der Nahverkehrsplan beim Ausbau der Infrastruktur zwei Zeithorizonte unterscheiden:

- Kurz- bis mittelfristig realisierbare Infrastrukturmaßnahmen (Planungs- und Umsetzungszeitraum bis zu 5 Jahren wie z. B. der Ausbau von Busbahnhöfen, Busspuren und Bustrassen, Ertüchtigung Tram-Infrastruktur, Ausbau Abstell- und Werkstattkapazitäten (vgl. Maßnahmen für Szenario IV-Konstant).
- Langfristig realisierbare Infrastrukturmaßnahmen (Planungs- und Umsetzungszeitraum bis zu 15 Jahren wie die Netzentwicklung von U-Bahn und Tram (vgl. Maßnahmen für Szenario ÖV30).

Für die verschiedenen Zeithorizonte sind die zu diesem Zeitpunkt jeweils zu erwartenden Randbedingungen zu berücksichtigen (z. B. Entwicklung Verkehrsangebot, Verkehrsinfrastruktur, Bevölkerung/Arbeitsplätze, Mobilitätsverhalten). Auch die Bearbeitungsmethodik und die Bearbeitungsdauer beider Infrastrukturateile unterscheiden sich erheblich. Der langfristige Teil kann bis zu 2 Jahre in Anspruch nehmen, so dass die Ergebnisse dem Stadtrat vsl. im Jahr 2022 vorgestellt werden können.

Aus Sicht der SWM/MVG sollten im Infrastrukturateil auch Themen wie die Ertüchtigung von LZA-Anlagen und die Berücksichtigung der Flächenerfordernisse von Gleichrichterwerken etc. für die Stromversorgung von Tramlinien (erforderlich für Taktverdichtungen oder den Einsatz längerer Fahrzeuge) behandelt werden. Ferner seien noch mögliche Schnittstellen zu alternativen Mobilitätsangeboten zu berücksichtigen.

Die im Rahmen des Teils Infrastruktur zu entwickelnden Maßnahmen (insbesondere die des Vorzugsszenarios) sind im Zuge der konkretisierenden Planung und der Umsetzung einer Prüfung im Hinblick auf die Luftreinhalteplanung und die Lärmvorsorge zu unterziehen.

Die Finanzmittel für die in den Kapiteln 4 und 5 genannten Gutachterleistungen wurden bereits im Oktober 2018 mit der Sitzungsvorlage 14-20 / V 12557 "Weitere U-Bahn- und Nahverkehrsplanung in der Landeshauptstadt München" genehmigt.

6. Beteiligungsverfahren

6.1. Fachforum „Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan der LHM“

Am 04.05.2017 fand auf Einladung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung im Verkehrszentrum des Deutschen Museums ein „Fachforum zu den Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ statt.

Gemäß dem in Kapitel 1 genannten Stadtratsauftrag vom 30. September 2015 wurden dabei Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Wissenschaft, von Fahrgastverbänden und weiteren Interessensgruppen die Zwischenergebnisse der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans zum Teil Qualitätsstandards vom Gutachterteam präsentiert.

Anschließend wurden die bisherigen Ergebnisse von Prof. Gebhard Wulfhorst (TU München) bewertet und Chancen aber auch Grenzen einer integrierten Planung, wie es der Nahverkehrsplan ist, aufgezeigt. Danach haben Ingo Wortmann (Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH) und Thomas Deutschmann (Center Nahverkehr Berlin) aus Ihrem Erfahrungsschatz in der Praxis berichtet.

Abschließend wurde in einer Podiumsdiskussion mit den Referenten der Vorträge, dem Gutachterteam und Georg Dunkel (Abteilungsleiter Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung) über die künftige Entwicklung des ÖPNV in München und das Steuerungsinstrument Nahverkehrsplan diskutiert. Die Ergebnisse der Podiumsdiskussion sind als Anregungen in die weitere Bearbeitung des Nahverkehrsplans eingeflossen.

Ein detaillierter Bericht der Veranstaltung ist der Anlage 2.2 zu entnehmen.

6.2. Öffentlichkeitsveranstaltung

Am 06. Dezember 2018 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung zu den Ergebnissen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans – Teil Qualitätsstandards statt. Neben der Vorstellung der allgemeinen Herausforderungen im Verkehr, der Zielsetzungen des Nahverkehrsplans und der Ergebnisse zu den Qualitätsstandards hatten die anwesenden Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, mit Fachleuten aus dem Gutachterteam und der Verwaltung in Dialog zu treten.

Die Ergebnisse sind im Endbericht in Kapitel 8.3 zu finden.

6.3. Beteiligung der Fachverbände, Kammern und Behindertenvertreter

6.3.1. Stellungnahme des Facharbeitskreises Mobilität des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten Herrn Stadtrat Oswald Utz

Die Stellungnahme des Facharbeitskreises Mobilität des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten Herrn Stadtrat Oswald Utz ist der Anlage 6 zu entnehmen.

In der Stellungnahme wird u. a. angeregt, die Teile Qualitätsstandards und Barrierefreiheit in einer gemeinsamen Beschlussvorlage zu behandeln. Dazu ist auszuführen, dass sich die Verwaltung eben aufgrund der erwähnten „Bedeutungserhöhung“ des Themas Barrierefreiheit intensiv mit der Thematik befasst mit dem Ziel, wie vom Gesetzgeber gefordert, bis 01.01.2022 einen Zielfahrplan zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV (einschließlich Ausnahmedefinition) zu verabschieden.

Dieser soll dem Stadtrat wegen der inhaltlichen Abhängigkeiten und Zusammenhänge im Rahmen einer gemeinsamen Beschlussvorlage zum Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München vorgelegt werden.

Zur Forderung, die Buseinzugsradien auf 300 Meter zu begrenzen, ist darauf hinzuweisen, dass die gewählten Werte für die Haltestelleneinzugsbereiche den Empfehlungen der FGSV entsprechen. Eine weitere Reduzierung der Haltestelleneinzugsbereiche würde neben der verbesserten Erreichbarkeit auch zu einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeit aufgrund der höheren Haltestellendichte führen. Die SWM/MVG weist zusätzlich darauf hin, dass sich die Haltestellenstandorte nicht strikt nach den vorgegebenen maximal zulässigen Einzugsbereichen richten, sondern auch die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden müssen. So ergeben sich durchaus auch in den Außenbereichen kleinere Einzugsbereiche und kürzere Wege, wo dies sinnvoll bzw. erforderlich ist.

Zur Forderung, dass es keine roten "weiße" ÖPNV-Flecken in München geben soll, ist anzumerken, dass die SWM/MVG im Rahmen der Fahrplanerstellung stetig an der Beseitigung der nicht bedienten Bereiche arbeiten. Hier ist jedoch stets auch eine Abwägung zwischen dem Ausmaß der nicht ideal erschlossenen Bereiche und dem für eine verbesserte Erschließung notwendigen Aufwand zu treffen. Vor diesem Hintergrund wird auch in allen Regelwerken nicht von einer 100%-igen Flächenerschließung ausgegangen, sondern es gelten Gebiete dann als erschlossen, wenn 80% der Siedlungsfläche im

Einzugsbereich der jeweils relevanten Haltestellen liegen. Für die nach dieser Definition nicht erschlossenen Flächen erfolgt die Abwägung, wie mit vertretbarem Aufwand Verbesserungen erreicht werden können, in Kap. 5.1.1 des Berichtes. Das in den Karten 30 – 32 dokumentierte Ergebnis zeigt, dass ganz überwiegend schon durch bereits zwischenzeitlich umgesetzte Maßnahmen die „roten Flecken“ beseitigt werden konnten.

Um die Flächendeckung über die Mindeststandards des Nahverkehrsplans hinaus weiter zu verbessern, sind On-Demand-Verkehre (z. B. MVG IsarTiger oder Clevershuttle) als Ergänzung des ÖPNV vorgesehen. Durch den Grundsatzbeschluss Sharing-Mobility (14-20 / V 15209 vom 27.08.2019) werden dazu weitere Planungen auch außerhalb des ÖPNV wie z. B. das Fahrradverleihsystem MVG Rad und das Carsharing weiterentwickelt.

Die weiteren Anmerkungen zur Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im ÖPNV der Landeshauptstadt München werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung des o. g. Ziel-fahrplans zur Barrierefreiheit diskutiert.

6.3.2. Stellungnahme des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum

Der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum hat die als Anlage 7.1 beige-fügte Stellungnahme abgegeben.

Zu den wesentlichen Punkten nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Zur Forderung die Haltestelleneinzugsbereiche weiter zu verkleinern, wird auf die Ausführungen im Kapitel 6.3.1 verwiesen.

In der Stellungnahme wird ein 20-Minuten-Takt bei der U-Bahn vor 01:00 Uhr abgelehnt. Laut Tabelle 4 des Abschlussberichtes (Seite 26) ist bei der U-Bahn ein 20-Minuten-Takt lediglich in Gebieten mit niedriger Nutzungsdichte ausreichend.

Punkt 4.1.2: Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 25.07.2018 zum Ausbau Bahnknoten München (vgl. RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 11107) hat der Stadtrat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dazu beauftragt, „einen 10-Minuten-Takt für das noch zu erstellende Betriebskonzept zur 2. Stammstrecke aktiv einzufordern“. Diese Forderung wurde gegenüber dem zuständigen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bereits kommuniziert und ist auch Gegenstand der laufenden Gespräche.

Voraussetzung für eine Einführung des 10-Minuten-Taktes bei der S-Bahn ist allerdings aufgrund der infrastrukturellen Rahmenbedingungen die Fertigstellung der 2. Stammstrecke.

Fahrzeugauslastung: Die Werte entsprechen den (aus Fahrgastsicht sehr viel attraktiveren) Richtwerten (und nicht den Grenzwerten) der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, München, 1998) sowie den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV-Schrift Nr. 4, Ausgabe 6/2001).

Fahrzeuge: Fahrzeugstandards, die über die Tabelle 9 des Endberichts hinaus gehen,

sind aus Sicht der Verwaltung nicht empfehlenswert.

Gemeinsames Ziel der Verwaltung ist es, eine möglichst störungsfreie Fahrt der Oberflächenverkehrsmittel Bus und Tram zu ermöglichen. Das Kreisverwaltungsreferat hat in diesem Zusammenhang erklärt, dass bei kurzen oder kurzfristig geplanten Bauarbeiten, die ÖPNV Beschleunigung zumeist nicht aufrecht erhalten werden kann. Bei längerfristigen Bauarbeiten (z. B. Baustelle Sendlinger Tor) ist die ÖPNV-Beschleunigung weiterhin aktiv.

Eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit für Tram- und MetroBus-Linien ist grundsätzlich wünschenswert. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat daher am 24. Oktober 2018 einen Grundsatzbeschluss zur Beseitigung von Störungsschwerpunkten im Buslinienverkehr (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12597 „Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“) gefasst. Demnach soll mittels eines mehrstufigen Verfahrens die Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs durch Beseitigung der (derzeit 72 !) erkannten Störungsschwerpunkte im Stadtgebiet verbessert werden.

Die im Kapitel 3.4.1.4 vorgeschlagenen Geschwindigkeits-Zielwerte tragen dem Rechnung. Dabei wird zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV z. B. als minimaler Zielwert 19 km/h für Tram- und MetroBus-Linien definiert.

Reisezeitverhältnis: Es ist auf Kapitel 4.2.4 des Endberichtes zu verweisen, wonach die Ergebnisse von der MVG im Rahmen der Angebotsplanung berücksichtigt werden sollen.

Zum Thema Barrierefreiheit von Haltestellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 4 verwiesen.

Punkt 6.4: Aus der auf S. 88 des Berichtes enthaltenen Aussage, dass mittlerer Handlungsbedarf an Tram- und Bushaltestellen in der Kernzone oder Gebieten hoher Nutzungsdichte besteht, kann nicht die Folgerung gezogen werden, dass deshalb an Verbesserungen außerhalb der Kernzone kein Interesse besteht. Vielmehr bezieht sich die Aussage explizit nicht nur auf die Kernzone, sondern auch auf alle Gebiete hoher Nutzungsdichte, die gegenüber dem Nahverkehrsplan 2003 nahezu flächendeckend erweitert wurden (s. Karte 3 auf S. 21).

6.3.3. Stellungnahme des Fahrgastverbandes Pro Bahn

Der Fahrgastverband Pro Bahn hat die in Anlage 7.2 anliegende Stellungnahme abgegeben.

Zu den wesentlichsten Punkten nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Taktdichte: Bei den im Nahverkehrsplan vorgegebenen Richtwerten der Taktdichte geht es um die verbindliche flächendeckende Festlegung eines Mindeststandards. Die Einhaltung dieser Standards wird für den Bestand geprüft und es werden entsprechende Maßnahmen abgeleitet. Um über die bisherige Entwicklung und bisherige Standards hinausgehende Entwicklungen einzuleiten, werden verschiedene Szenarien ausgearbeitet und das Szenario ÖV30 als Vorzugsszenario empfohlen. Damit ist aber nicht eine flächendecken-

de Anhebung des Standards für die Taktdichte verbunden, vielmehr gilt es, die aufgezeigten, zur Zielerreichung notwendigen Angebotsausweitungen durch zielgerichtete, an den spezifischen Randbedingungen orientierte Maßnahmen umzusetzen. Seitens der MVG wurden hierzu bereits Maßnahmenplanungen vorgenommen, weitere Maßnahmen, die insbesondere eine erweiterte Schieneninfrastruktur bedingen, sind im Rahmen der Fortschreibung des Infrastrukturteiles des Nahverkehrsplanes näher auszuarbeiten.

Zur S-Bahn wird auf die Ausführungen unter 6.3.2 verwiesen.

Geschwindigkeit / Reisezeitverhältnis: Grundsätzlich ist eine höhere Reisegeschwindigkeit für den ÖPNV und damit auch ein besseres Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV immer erstrebenswert. Zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit wird auf die Ausführungen unter 6.3.2 verwiesen.

Ein sehr gutes Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV lässt sich in der Regel nur auf Relationen erzielen, die mit dem schienengebundenen ÖPNV ohne Umstieg erreichbar sind. Systembedingt kann der ÖPNV die Reisezeiten des MIV nur dort erreichen, wo er deutlich schneller fahren kann als der MIV.

P&R: Die Ziele der städtischen P+R-Planung, die sich auch im Endbericht im Kapitel 3.4.5 des NVP wiederfinden, sind:

- Verkehre mit dem Ziel Münchner Innenstadt möglichst schon im Umland oder an der Stadtgrenze auf öffentliche Verkehrsmittel zu lenken, um dadurch die Spitzenbelastungen auf den Einfallstraßen zu verringern, verkehrsbedingte Emissionen 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, was insbesondere für die Errichtung von P&R-Parkplätzen im Stadtgebiet von Bedeutung ist.

Szenarien: Vom Stadtrat wurde im Rahmen der Beschlussfassung zum „Luftreinhalteplan München – Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München; Sachstand und weiteres Vorgehen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07383) beschlossen, dass aus Gründen der Luftreinhaltung mindestens 80 % des Verkehrs innerhalb des Münchner Stadtgebiets bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen. An diese Werte ist die Szenarienbildung angelehnt, auch wenn der Fokus primär auf der Verkehrsleistung des ÖPNV lag.

6.3.4. Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland

Der Verkehrsclub Deutschland bezieht seine Stellungnahme (vgl. Anlage 7.3) schwerpunktmäßig auf die Infrastruktur des ÖPNV. Die Anregungen sind daher im Rahmen des noch zu erstellenden Teils „Infrastruktur“ des Nahverkehrsplans zu würdigen.

Auf die Punkte, die die Qualitätsstandards betreffen, wird im Folgenden kurz eingegangen:

Taktabstand: Die Bemessung der Taktfolge ist immer eine Abwägung aus wirtschaftlichen

und verkehrlichen Gesichtspunkten. Daher ist ein pauschaler 5-Minuten-Takt auf allen Linien innerhalb des Stadtgebietes abzulehnen. Ansonsten wird auf die Ausführungen unter dem Punkt Taktichte im Kapitel 6.3.3 verwiesen.

Betriebsabwicklung / Zugabfertigung: Der Nahverkehrsplan definiert, dass Verspätungen über 2 Minuten zu vermeiden sind. Wie dieses Ziel betrieblich zu erreichen ist, ist nicht Teil des Nahverkehrsplans, sondern obliegt dem Verkehrsunternehmen.

6.4. Beteiligung der Gewerkschaften

Im Rahmen der Beauftragung des Teils Qualitätsstandards durch die Vollversammlung des Stadtrates am 30.09.2015 wurde u. a. Folgendes beschlossen: „Bei künftigen Änderungen im Nahverkehrsplan werden auch die Gewerkschaften von im Nahverkehrsbereich Beschäftigten angehört.“ Daher wurden erstmals auch die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (Verdi) und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer um Stellungnahme gebeten.

Die Stellungnahme von Verdi ist in Anlage 8 zu finden. Darin fordert Verdi die Einführung sozialer und qualitativer Standards für das Fahrpersonal im Rahmen des Nahverkehrsplans. Ergänzend zu den Ausführungen in Kapitel 3.4.8 des Endberichtes schlägt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung daher vor, die in Kapitel 3.4.2.3 ausgeführten Ergänzungen in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Darüber hinaus gehende Ausstattungsstandards für Fahrpersonal sowie innerbetriebliche Standards sind nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans – Teil Qualitätsstandards, sondern Vereinbarungssache zwischen Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretung.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer hat keine Stellungnahme abgegeben.

7. Anträge und Empfehlungen

7.1. Nahverkehrsplan für die LH München IV

Derzeit abgelehnte aber zukünftig sinnvolle Projekte vertiefen oder als Option in den Nahverkehrsplan aufnehmen

Antrag Nr. 14-20 / A 01962 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN / RL vom 24.03.2016

Der Antrag fordert, ergänzend zu den im Beschluss der Vollversammlung vom 30.09.2015 zum Nahverkehrsplan der LHM in Anlage 7 aufgeführten Strecken weitere Strecken vertieft zu untersuchen oder als Option im Nahverkehrsplan zu belassen bzw. aufzunehmen. Zu den einzelnen Projekten weist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf Folgendes hin:

- 1 Verlängerung der Tram-Westtangente nach Süden und weiter über die Bahngleise der Großhesseloher Brücke über die Isar nach Harlaching:
Verschiedene Möglichkeiten zur Verlängerung der Tram-Westtangente in Richtung Süden werden derzeit geprüft. Eine Verlängerung der Tram über die Isar unter Mitbenutzung der Bahngleise ist dabei allerdings technisch nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich. Alternativ fordert die Landeshauptstadt München die Einrichtung eines Regionalzughaltes Mengerschwaige. Zudem wurde in den Prüfkatalog für den Infrastrukturteil eine U-Bahnverbindung Harlaching – Solln

- aufgenommen.
- 2 Verlängerung der Tram-Südtangente über Giesing zum Ostbahnhof:
Eine Verbindung der Tram Südtangente mit dem Ostbahnhof erscheint grundsätzlich sinnvoll. Mögliche Trassenführungen werden im Rahmen des Infrastrukturteils untersucht.
 - 3 Verlängerung der Tram-50 (St.Emmeram – OEZ) im Westen vom OEZ bis Moosach und im Osten bis Johanneskirchen:
Die Verlängerung einer denkbaren Tram 50 nach Moosach erscheint kaum sinnvoll, da parallel die U3 verkehrt. Eine Verlängerung in Richtung Osten nach Johanneskirchen wird derzeit im Rahmen der Variantenprüfung zur Tram-Nordtangente untersucht.
 - 4 Tram vom Harras, über Hauptbahnhof, Brienner Straße und Ludwigstraße zur Münchner Freiheit:
Aus verkehrlicher Sicht erscheint die Umstellung der Metrobuslinie 53 zwischen Harras und Rotkreuzplatz (und weiter zur Münchner Freiheit) mittelfristig sinnvoll. Die Verbindung in Richtung Hauptbahnhof – Münchner Freiheit soll durch die U9 leistungsfähig ausgebaut werden.
 - 5 Verlängerung der Tram vom Petuelring bis Am Hart:
Für diese Verbindung wurden bereits erste Untersuchungen durch die SWM / MVG durchgeführt, die darauf schließen lassen, dass vertiefende Untersuchungen im Rahmen des Infrastrukturteils zielführend sein könnten.
 - 6 Verlängerung von Tramlinien ins Umland:
Neben der in Anlage 7 des Beschlusses zum Nahverkehrsplan von 2015 enthaltenen Tram nach Planegg soll auch eine Verbindung in Richtung Dachau (z. B. als Verlängerung der Tram Petuelring – Am Hart) im Rahmen des Infrastrukturteils untersucht werden.
 - 7 Pasinger Kurve für den Nahverkehr:
Die Pasinger Kurve ist in allen Planungen offen gehalten. Ein Bedienkonzept wird in den langfristigen Überlegungen des Freistaats Bayern zum Bahnknoten München jedoch nach Kenntnis der Landeshauptstadt München noch nicht mit untersucht.
 - 8 Seilbahn von Engelschalking über Riem zur Messestadt West:
Aufgrund der derzeit noch offenen Planungen zur Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten erscheint eine Seilbahn nicht sinnvoll zur Erschließung des Gebietes. Das Thema „urbane Seilbahn“ ist im Übrigen nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans sondern wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie bezogen auf den Frankfurter Ring mit Verlängerungsoptionen nach Westen, Osten und Norden untersucht.
 - 9 U-Bahn-Verbindung in die Blumenau:
Ein U-Bahn-Abzweig in die Blumenau ist im Rahmen der Planungen zur Verlängerung der U5 bis nach Pasing baulich offen gehalten. Eine U-Bahn-Verbindung ist mit der vorhandenen Siedlungsstruktur verkehrlich nicht sinnvoll. Alternativ soll die Verlängerung der Tram 18 von der Senftenauerstraße in die Blumenau untersucht werden.
 - 1 U-Bahn-Verlängerung OEZ–Fasanerie:
Die Verlängerung soll im Rahmen des Infrastrukturteils mit untersucht werden.
 - 2 Trambahnverbindung Münchner Freiheit – Ingolstädter Straße – Neuherbergstraße – Dülferstraße – Schleife durch das Hasenberg – Feldmoching:

Eine Tram entlang der Ingolstädter Straße erscheint aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich sinnvoll und soll daher im Rahmen des Infrastrukturteils geprüft werden. Ein geeigneter Endpunkt im Norden ist dabei zu definieren.

- 3 Trambahnverbindung Am Hart – Goldschmidplatz:
Eine Verlängerung der Tram zum Goldschmidplatz (z. B. als Verlängerung der Tram Petuelring – Am Hart) soll im Rahmen des Infrastrukturteils untersucht werden.
- 4 Seilbahn Dülferstraße – Garching:
Gemäß Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.06.2015 wurde eine entsprechende Seilbahnverbindung abgelehnt. Das Thema „urbane Seilbahn“ ist im Übrigen nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans sondern wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01962 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 24.03.2016 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7.2. Nahverkehrsplan für die LH München VI

Den Münchner ÖV bis 2022 barrierefrei machen

Antrag Nr. 14-20 / A 01984 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN / RL vom 07.04.2016

Der Antrag fordert: „Für die Realisierung der Barrierefreiheit im ÖPNV gemäß § 8.3 des PbefG wird bis Ende 2016 von Verkehrsunternehmen und Baulastträger ein Konzept erstellt. Hierfür wird dem Stadtrat ein tragfähiger Finanzierungs- und Umsetzungsplan zur Entscheidung vorgelegt, an dessen Erarbeitung auch die/der Behindertenbeauftragte und -beiräte sowie Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste zu beteiligen sind.“

Wie in Kapitel 4 ausgeführt, gibt es bereits einen Lenkungskreis zur Barrierefreiheit, der sich mit der Thematik befasst. Aufgrund der Komplexität der Thematik war die Erstellung eines Konzeptes bis Ende 2016 nicht möglich. Es wird derzeit angestrebt, das Konzept in den kommenden Jahren zu erarbeiten und mit den Ergebnissen des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans vorzustellen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01984 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.04.2016 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7.3. Prüfung der Verlängerung der Tram 25 am S-Bahnhof Berg am Laim in alle Richtungen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01401 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim am 06.04.2017

Die Bürgerversammlung des 14. Stadtbezirkes fordert die Prüfung einer Verlängerung der Tramlinie 25 (seit Mitte 2018: Linie 19) am S-Bahnhof Berg am Laim in alle Richtungen. Neben der in Anlage 7 des Beschlusses zum Nahverkehrsplan von 2015 enthaltenen Tramverbindungen in Richtung Dagfing und Moosfeld, wird im Rahmen der weiteren Planungen für die Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten eine Tramverbindung in das Gebiet östlich der S8 mit betrachtet.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01401 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 14 - Berg

am Laim am 06.04.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7.4. Öffentlich besser fahren 1

Stadt – Umland – Verbindungen im Allgemeinen Personennahverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 03434 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017

Der Antrag fordert, Potentiale von schienengebundenen Verkehrsmitteln über die Stadtgrenze hinaus ins Umland darzustellen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im Rahmen der Neuaufstellung des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans auch potentielle stadtgrenzüberschreitende Schienenverbindungen untersuchen. Dabei werden auch die Nachbarlandkreise beteiligt und deren aktuelle Überlegungen mit einbezogen. Neben der Ermittlung der Potentiale muss dabei auch die Wirkung auf das innerstädtische Netz betrachtet werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03434 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7.5. Öffentlich besser fahren 3

Konferenz für Nahverkehrsprojekte

Antrag Nr. 14-20 / A 03436 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017

Der Antrag fordert, eine Konferenz für stadtgrenzüberschreitene Projekte mit den Nachbarlandkreisen durchzuführen.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist eine Konferenz nicht erforderlich, da die Nachbarlandkreise – wie bereits im Rahmen der Antwort auf den vorherigen Antrag erläutert – im Rahmen der Erstellung des Infrastrukturteils beteiligt und mögliche stadtgrenzüberschreitene Projekte gemeinsam diskutiert werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03436 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7.6. Öffentlich besser fahren 4

Viertes Mittelfristprogramm zum Ausbau von U-Bahn und Straßenbahn

Antrag Nr. 14-20 / A 03437 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017

Der Antrag fordert, ein viertes Mittelfristprogramm für U-Bahn und Straßenbahn.

Der Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans bietet die Grundlage für ein vom Baureferat und den Stadtwerken München aufzustellendes viertes Mittelfristprogramm für U-Bahn und Straßenbahn. Es ist geplant, die vorliegenden umfangreichen Vorschläge auf Ihre Sinnhaftigkeit zu prüfen und zu bewerten (vgl. Ausführungen in Kapitel 5).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03437 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7.7. Tram Steinhausen verlängern nach Daglfing
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01807 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 26.10.2017

Die Bürgerversammlung fordert eine Tramverlängerung von Berg am Laim nach Daglfing und weiter in das Entwicklungsgebiet östlich der S8.

Die Tram in Richtung Daglfing und weiter in das Entwicklungsgebiet östlich der S8 ist bereits Teil des Prüfkatalogs für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01807 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 26.10.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7.8. Verlängerung der Tram Steinhausen zum Zamilapark
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01808 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 26.10.2017

Die Bürgerversammlung fordert eine Tramverlängerung von Berg am Laim zum Zamilapark und darüber hinaus nach Daglfing oder zur Süskindstraße.

Die Tram in Richtung Zamilapark und darüber hinaus ist bereits Teil des Prüfkatalogs für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01808 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 26.10.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7.9. Zügige Tram-Verlängerung von Berg am Laim nach Daglfing
Antrag Nr. 14-20 / A 03547 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL vom 03.11.2017

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNE / RL fordert, eine zügige Tramverlängerung von Berg am Laim nach Daglfing.

Die Tram in Richtung Daglfing ist bereits Teil des Prüfkatalogs für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03547 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 03.11.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7.10. Prüfung einer echten Tram-Nordtangente: ÖPNV-Lückenschluss Schwabing-

**Freimann-Bogenhausen/Oberföhring mit Weiterführung zum Rotkreuz-/Romanplatz
Antrag Nr. 14-20 / A 04768 von Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Johann
Sauerer, Herrn StR Sebastian Schall vom 11.12.2018**

Der Antrag fordert die Prüfung einer Straßenbahnverbindung von Schwabing Nord nach St. Emmeram mit Linienführungen zwischen Rotkreuz-/Romanplatz und Bogenhausen.

Die Straßenbahnstrecke zwischen Freimann (Domagkstraße) und Oberföhring ist bereits Teil des Prüfkatalogs für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans. Grundsätzlich könnte auch der Lückenschluss zwischen Schwabing Nord und St. Emmeram verkehrlich sinnvoll sein. Er soll daher im Rahmen des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans näher betrachtet werden. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat vsl. im Jahr 2022 vorgestellt.

Zu den konkreten Fragestellungen kann in Abstimmung mit der SWM/MVG Folgendes mitgeteilt werden:

1. Frage: Ob und unter welchen Voraussetzungen die Trambahnlinie 23 von der momentanen Endhaltestelle Schwabing-Nord weiter Richtung Osten bis zur Endhaltestelle der Trambahnlinien 16 und 18 St. Emmeram geführt werden kann?
Antwort: Die konkreten Voraussetzungen sind u. a. eine straßenbahntaugliche Brücke über die Isar und die Kooperation mit der Gemeinde Unterföhring bzw. dem Landkreis München.
2. Frage: Wäre die Trassenführung auf dem Frankfurter Ring umzusetzen ohne Wegfall der bestehenden Fahrspuren?
Antwort: Grundsätzlich kann eine mögliche Straßenbahn auf den vorhandenen Fahrspuren geführt werden, so dass es zu keinem Wegfall von bestehenden Fahrspuren kommen muss. Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre allerdings eine Führung der Straßenbahn auf einem gesonderten Gleiskörper zu bevorzugen. Eine genaue Prüfung kann erst im Rahmen des Infrastrukturteils durchgeführt werden.
3. Frage: Wäre es möglich, im Streckenverlauf auf Höhe des Geländes des Bayerischen Rundfunks einen Haltepunkt einzurichten, so dass der BR über die südliche Grundstücksgrenze in weniger als 300m ÖPNV-mäßig erschlossen werden könnte?
Antwort: Grundsätzlich wäre es möglich einen Haltepunkt auf Höhe des Geländes des Bayerischen Rundfunks zu errichten. Eine genaue Prüfung kann erst im Rahmen des Infrastrukturteils durchgeführt werden.
4. Frage: Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten für die ca. 3,9 km lange Strecke?
Antwort: Diese Frage kann erst im Rahmen des Infrastrukturteils beantwortet werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04768 von Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Sebastian Schall vom 11.12.2018 bleibt aufgegriffen und wird nach Vorliegen der Ergebnisse des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 abschließend behandelt. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.

7.11. Machbarkeitsstudie für die Tram 50 auf dem Frankfurter Ring

Antrag Nr. 14-20 / A 04796 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.12.2018

Der Antrag fordert die Prüfung einer Straßenbahnverbindung einer Tram 50 von St. Emmeram nach Moosach.

Die beantragte Tram ist bereits Teil des Prüfkatalogs für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans. Erst nach positiver Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans erscheint eine Machbarkeitsstudie sinnvoll.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 04796 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.12.2018 bleibt aufgegriffen und wird nach Vorliegen der Ergebnisse des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 abschließend behandelt. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.

7.12. Tram-Offensive 2030: Massiver Ausbau des Straßenbahnnetzes als wichtiger Baustein der überfälligen Verkehrswende in München

Antrag Nr. 14-20 / A 04840 von der DIE LINKE vom 09.01.2019

Der Antrag fordert ein mittelfristig zu verwirklichendes Netzkonzept für den öffentlichen Personennahverkehr, welches unter anderem die Prüfung konkreter Strecken beinhaltet. Dazu haben die SWM/MVG darauf hingewiesen, dass einhergehend mit der schienengebundenen Erschließung von Stadtteilen sukzessive neue und vor allem längere Straßenbahnzüge das Angebot aufwerten und der steigenden Nachfrage dieses Verkehrsmittels Rechnung tragen. Mit dem Umbau des Romanplatzes werden erste Voraussetzungen für die geplante Tram Westtangente geschaffen

Weiter führen die SWM/MVG aus:

„Die bislang in Schwabing Nord endende Linie 23 wird perspektivisch zur leistungsfähigen Erschließung von Neubaugebieten im Münchner Norden entsprechend verlängert. Ferner wird der bislang nur als Betriebsstrecke zwischen Parzivalplatz und Scheidplatz befahrene Abschnitt planrechtlich für einen Linienbetrieb ertüchtigt werden. Mit diesem Lückenschluss zwischen dem Tramkernnetz und der Linie 23 werden neue Linienführungen möglich, die vor allem die Parkstadt Schwabing umsteigefrei an die U2 und damit schneller an den Hauptbahnhof anbinden.

Mit der geplanten Tram Nordtangente wird ein weiterer Schritt hin zu einem dezentral ausgerichteten leistungsfähigen Netz entstehen, das die stark nachgefragten und betrieblich sensiblen Innenstadtknoten entlasten wird. Stadtteile westlich und östlich der Isar werden künftig direkt miteinander verbunden oder schneller an Schnellbahnachsen geführt.

Der anstehende Umbau des Vorplatzes am Hauptbahnhof mit zusätzlichen Trambahngleisen sowie die Planungen für eine Erweiterung der Hauptwerkstätte inklusive von Abstellanlagen ist unabhängig hiervon ein zwingender Baustein, um Netzausbauten und notwendige Taktverdichtungen qualitativ und betrieblich stabil gewährleisten zu können.

Um den weiteren prognostizierten Anstieg der Bevölkerungs- und damit auch zu erwar-

tenden Fahrgastzahlen Rechnung tragen zu können, müssen bereits heute weitere Planungsschritte über die bislang konkretisierten und im Stadtrat beschlossene Projekte mit einem Horizont über das Jahr 2030 hinaus angestoßen werden. Nur so ist gewährleistet, dass dem Öffentlichen Personennahverkehr der entsprechende Raum zur Weiterentwicklung zur Verfügung steht. Ergänzend werden künftig weitere Mobilitätsformen eine Rolle im Verkehrsmittelspektrum einnehmen. Nach allen vorliegenden Erkenntnissen wird der schienengebundene Verkehr in einer hoch verdichteten Stadt wie München immer ein zentrales Rückgrat der Mobilität bleiben. Auch wenn kurzfristig Express- oder Schnellbusysteme unabhängig von der künftigen Antriebsart eine Alternative darstellen, so werden diese nie kapazitiv einen adäquaten langfristigen Ersatz bieten können.

Um in einer Stadt wie München, mit einem sehr hohen Verdichtungsgrad und einer konzentrisch ausgerichteten Struktur auch künftig eine zuverlässige und hochwertige Mobilität zu gewährleisten, müssen entsprechende Voraussetzungen erfüllt sein. Neben den oben genannten Flächenbedarfen für eine betrieblich reibungslose Abwicklung werden alle Initiativen und Unterstützungen zur Stärkung des Umweltverbundes begrüßt und dankend aufgegriffen.“

Das Referat für Stadtplanung wird gemeinsam mit den SWM/MVG im Rahmen des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplan ein gesamtstädtisches Netzkonzept für den öffentlichen Personennahverkehr entwickeln. Dabei werden mittelfristig zu realisierende Maßnahmen eine zentrale Rolle spielen.

Die im Antrag gelisteten Ideen einer Netzerweiterung der Tram greifen in dem einen oder anderen Punkt Verbindungen auf, die bereits im Maßnahmenkatalog für den Infrastrukturteil enthalten sind. Neben einer dringend erforderlichen leistungsfähigen Süd Tramtangente, wie sie im Antrag beispielhaft skizziert wird, können auch parallel zur U-Bahn verlaufende Tramachsen zur Entlastung der U-Bahn von Fahrgästen mit nur einer kurzen Fahrstrecke einen wichtigen Baustein zur langfristigen Netzentwicklung darstellen. Darüber hinaus können die beim Busverkehr an die Kapazitätsgrenze gelangenden Achsen, wie etwa vom Ostbahnhof nach Ramersdorf und weiter nach Neuperlach interessante künftige schienengebundene und damit noch leistungsfähigere Achsen bilden. Ähnliches gilt für eine Weiterführung der heute in Berg am Laim Bf endenden Tram Richtung Daglfing. Weiter wird auf die Behandlung des Antrags „Nahverkehrsplan für die LH München IV“ in Kapitel 7.1 verwiesen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04840 von der DIE LINKE vom 09.01.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7.13. Fortschreibung Nahverkehrsplan: Nutzungsdichte in Naherholungsgebieten berücksichtigen

Antrag Nr. 14-20 / A 04874 von der ÖDP und der DIE LINKE vom 18.01.2019

Der Antrag fordert, die Nutzungsdichte auch anhand der „Freizeitdichte“ zu bewerten. Wie bereits in Kapitel 3.4.1.1 und im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung (vgl. Kapitel 6.2) erläutert, erfolgte die Einteilung der Verkehrszellen in Gebietstypen auf Basis der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte, darüber hinaus haben auch besondere „Hotspots“ (z. B. Universität) Berücksichtigung gefunden.

Bei größeren Naherholungsgebieten kann die Bedienung mit dem ÖPNV nur von außen erfolgen. Für die Erschließung von Grünflächen relevante Haltestellen liegen in der Regel nicht innerhalb der Parkflächen sondern in den umliegenden Straßen und damit in umliegenden Verkehrszellen, die insbesondere im Stadtgebiet bereits der Kernzone oder Gebieten hoher Nutzungsdichte zugeordnet sind. Da die Zuordnung der Haltestellen zu Gebietstypen auf Basis der Lage innerhalb der Verkehrszellen erfolgte, sind somit für Grünflächen relevante Haltestellen in der Regel auch bereits Gebieten hoher Nutzungsdichte oder der Kernzone und somit einer bereits hohen Nutzungsdichte zugeordnet (z. B. Theresienwiese, Englischer Garten).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04874 von der ÖDP und der DIE LINKE vom 18.01.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

7.14. Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach mit Verlängerungsoption in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen

Antrag Nr. 14-20 / A 05540 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilnhöfer vom 27.06.2019

Der Antrag fordert die Planungen für die Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach aufzunehmen und eine Verlängerungsoption in Richtung Taufkirchen / Ottobrunn zu prüfen.

Die beantragte Tram ist bereits Teil des Prüfkatalogs für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans. Eine optionale Verlängerung ins Umland hat sich bei der letzten Untersuchung nicht als sinnvoll erwiesen, kann aber bei Interesse durch den Landkreis München mit geprüft werden.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 05540 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilnhöfer vom 27.06.2019 bleibt aufgegriffen und wird nach Vorliegen der Ergebnisse des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 abschließend behandelt. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.

7.15. München fährt Tram I

Trambahn Hauptbahnhof – Münchner Freiheit über Barer Straße mit höchster Priorität realisieren

Antrag Nr. 14-20 / A 05863 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019

Der Antrag fordert die Barer Straße möglichst nur für den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu öffnen und die Tramverbindung zwischen Elisabethplatz und Münchner Freiheit über die Franz-Joseph- und Leopoldstraße mit höchster Priorität voranzutreiben.

Eine Sperrung der Barer Straße für den Kfz-Verkehr wurde zuletzt im Rahmen der Behandlung des Antrags Nr. 14 - 20 / A 03683 „Barerstraße zwischen Gabelsbergerstraße und Theresienstraße verkehrsberuhigen“ abgelehnt. Im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des Infrastrukturteils soll aber die Ertüchtigung der Tram-Infrastruktur und auch die Möglichkeiten zur Beschleunigung im Innenstadtbereich im Rahmen der kurzfristig zu realisierenden Maßnahmen geprüft werden.

Die Tram Nordtangente wird aktuell von den Stadtwerken auf Basis des Beschlusses der

Stadtratsvollversammlung vom 24.01.2018 (vgl. RIS-Sitzungsvorlagen-Nr 14-20 / V 10293) zur Wiederaufnahme der Planungen für die Tram Nordtangente mit hoher Priorität vorangetrieben und bis zur Genehmigungsreife geplant. Im Beschlussumgriff ist sowohl der Abschnitt durch die Franz-Joseph-Straße bis zur Leopoldstraße, als auch die Leopoldstraße bis zur Münchner Freiheit beinhaltet. Die genehmigungsreife Planung wird gemäß Wiederaufnahmebeschluss für die Tram Nordtangente vor Einreichung des Antrags auf Planfeststellung dem Stadtrat im Rahmen des sog. ‚Trassierungsbeschlusses‘ zur Zustimmung vorgelegt. Dies soll im Jahr 2020 erfolgen.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 05863 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019 bleibt aufgegriffen und wird nach Vorliegen der Ergebnisse des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 abschließend behandelt. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.

**7.16. München fährt Tram II
Zügige Realisierung neuer Trambahnverbindungen durch die Innenstadt – neue Direktverbindungen schaffen
Antrag Nr. 14-20 / A 05864 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019**

Der Antrag fordert die Planungen für drei Trambahnverbindungen durch die Innenstadt zügig aufzunehmen.

Die beantragten Strecken sind teilweise bereits Teil des umfangreichen Prüfkatalogs für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans. Die weiteren Streckenabschnitte werden in den Prüfkatalog mit aufgenommen.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 05864 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019 bleibt aufgegriffen und wird nach Vorliegen der Ergebnisse des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 abschließend behandelt. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.

**7.17. München fährt Tram III – Neue Tram-Radialen und -Tangenten angehen
Antrag Nr. 14-20 / A05865 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019**

Der Antrag fordert die Planungen für weitere Tram-Radialen und -Tangenten zügig aufzunehmen.

Die beantragten Strecken sind teilweise bereits Teil des umfangreichen Prüfkatalogs für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans. Die weiteren Streckenabschnitte werden in den Prüfkatalog mit aufgenommen.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 05865 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019 bleibt aufgegriffen und wird nach Vorliegen der Ergebnisse des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 abschließend behandelt. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.

7.18. München fährt Tram IV – Tram-Verlängerungen in die Nachbargemeinden planen und verhandeln

Antrag Nr. 14-20 / A 05866 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019

Der Antrag fordert die Planungen für weitere Tramstrecken in Nachbargemeinden zügig

aufzunehmen.

Die Streckenabschnitte sollen im Benehmen mit den beteiligten Landkreisen und Gemeinden im Rahmen des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans mit geprüft werden.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 05866 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019 bleibt aufgegriffen und wird nach Vorliegen der Ergebnisse des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 abschließend behandelt. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, die Stadtwerke München GmbH und die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH haben der Sitzungsvorlage zugestimmt. Die MVG hat hierzu erklärt, dass die Angebotsausweitungen, die sich aus dem aktualisierten Nahverkehrsplan ergeben, unter Finanzierungsvorbehalt stehen.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat der Vorlage in seiner Stellungnahme grundsätzlich zugestimmt (vgl. Anlage 9). Die in der Stellungnahme geforderten Änderungen konnten weitestgehend übernommen werden. Der ergänzend geforderte Antragspunkt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam mit dem ausführenden Baureferat und den SWM / MVG zu beauftragen, in Zusammenarbeit mit der Referat für Gesundheit und Umwelt die Auswirkungen auf die Luftreinhalteplanung und die Lärmvorsorge bei der Umsetzung der Maßnahmen zu prüfen, kann nicht übernommen werden, da die vorliegende Beschlussvorlage aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ausschließlich konzeptionelle Planungen beinhaltet. Eine Beauftragung zu Prüfungen bezüglich Luftreinhalteplanung und Lärmvorsorge vor Umsetzung der – zunächst noch zu identifizierenden - Maßnahmen wäre daher verfrüht. (vgl. dazu auch Kapitel 5).

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat die Stellungnahme in Anlage 10 abgegeben. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weist darauf hin, dass im Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans Projekte nach Ihrer verkehrlichen Aufgabe und Sinnhaftigkeit bewertet werden und nicht grundsätzlich der U-Bahn der Vorzug gegeben wird, da die U-Bahn gegenüber der Straßenbahn in Sachen Kosten und Erschließungswirkung durchaus Nachteile aufweist.

Der Behindertenbeirat und der Behindertenbeauftragte Hr. Stadtrat Utz wurden ebenfalls um Stellungnahme gebeten. Diese ist in Anlage 11 zu finden. Zu den einzelnen Punkten ist auf Folgendes hinzuweisen:

Zu 4. Die redaktionellen Änderungen werden übernommen. Die Veröffentlichung eines Entwurfs des Masterplans im Jahr 2020 kann nicht zugesichert werden.

Zu 3.4.1.2:

Wie bereits in Kapitel 3.3 ausgeführt, basiert die Gebietstypeneinteilung auf Einwohner- und Arbeitsplatzdichten (vgl. insbesondere Tabelle 1 des Endberichts).

Zur Forderung, die Buseinzugsradien auf 300 Meter zu begrenzen, ist darauf hinzuweisen, dass die gewählten Werte für die Haltestelleneinzugsbereiche den Empfehlungen

der FGSV entsprechen. Eine weitere Reduzierung der Haltestelleneinzugsbereiche würde neben der verbesserten Erreichbarkeit auch zu einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeit aufgrund der höheren Haltestellendichte führen. Die SWM/MVG weist zusätzlich darauf hin, dass sich die Haltestellenstandorte nicht strikt nach den vorgegebenen maximal zulässigen Einzugsbereichen richten, sondern auch die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden müssen. So ergeben sich durchaus auch in den Außenbereichen kleinere Einzugsbereiche und kürzere Wege, wo dies sinnvoll bzw. erforderlich ist.

Zu 3.6

„On Demand Dienste“ (Echtzeit) können erst seit kurzer Zeit mit Hilfe von Smartphones und den notwendigen Hintergrundsystemen dargestellt werden.

Bei den Software-Anbietern stand dabei zunächst der Kernservice (Fahrtenbündelung, Optimierung der Zulaufwege, Zahlungsverkehr, leichte Kommunikation innerhalb des Systems) im Vordergrund. Die Fahrzeugauswahl orientierte sich auch zunächst an der Anforderung, die Lücken im ÖPNV (zu enge Bebauung, enge Straßen, geringe Erschließung) zu füllen.

Jetzt, nachdem man die ersten Erfahrungen gesammelt hat, kann der nächste Schritt der Inklusion stattfinden, indem man die entsprechenden Anforderungen an Software, Fahrzeug und Fahrer formuliert – und diese dann wieder auf Praxistauglichkeit prüft.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt (November 2019) ist die Softwareentwicklung soweit fortgeschritten, dass die Anforderung und auch Abrechnung eines barrierefreien Fahrzeugs softwaretechnisch abgebildet werden kann.

Zeit- und kostenintensiver ist das Finden eines geeigneten Fahrzeugs, welches allen Anforderungen gerecht wird und trotzdem wirtschaftlich darstellbar ist.

Falls sich das aktuell ausgewählte Musterfahrzeug bewährt, können weitere Fahrzeuge bestellt werden.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Am 28.02.2019 fand im Vorgriff auf die formelle Beteiligung der Bezirksausschüsse eine Informationsveranstaltung mit Vertreterinnen und Vertretern der Bezirksausschüsse im Münchner Stadtmuseum statt.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1-25 wurden anschließend gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.09.2015 zum „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 03603) angehört und haben folgende Stellungnahmen abgegeben:

Die **Bezirksausschüsse 3, 9, 11, 17 und 20** haben der Beschlussvorlage zugestimmt bzw. keine Anregungen und Bedenken vorgebracht.

Die **Bezirksausschüsse 1, 5, 8, 13 und 19** haben die Beschlussvorlage zur Kenntnis genommen.

Der **Bezirksausschuss 2** hat einstimmig beschlossen, auf eine Stellungnahme zu verzichten.

Vom **Bezirksausschuss 18** wurde bislang keine Stellungnahme abgegeben. Diese wird

ggf. bis zur Sitzung nachgereicht.

Der **Bezirksausschuss 4** hat die Beschlussvorlage mit dem Hinweis zur Kenntnis genommen, dass „auf Basis der jüngsten Stadtratsbeschlüsse eine stärkere Gewichtung des öffentlichen Nahverkehrs dringend erforderlich ist.“

Der **Bezirksausschuss 6** hat die Stellungnahme in Anlage 12.1 abgegeben. Zu den einzelnen Punkten wird Folgendes mitgeteilt:

- Der Takt der Linie 134 wird verstärkt (Zehn-Minuten-Takt ganztags und am Wochenende);

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Bei einigen Stationen der Linie 134 kommt es zu Richtwertunterschreitungen bei der Bedienhäufigkeit (vgl. Karte 11 des Endberichts), so dass eine Verstärkung durch die MVG umgesetzt werden soll (vgl. Antragspunkt 3 der Referentin)

- Die Buslinie 153 soll durchgehend (Montag bis Sonntag) bis zum Harras fahren;

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Der Streckenabschnitt zwischen Trapentreustraße und Am Harras ist durch die Buslinie 53 laut NVP ausreichend bedient.

Der **Bezirksausschuss 7** hat die Stellungnahme in Anlage 12.2 abgegeben. Zu den einzelnen Punkten wird Folgendes mitgeteilt:

- Der Nahverkehrsplan erscheint nicht geeignet, das politische Ziel zu erreichen, dass bis 2025 mindestens 80 % des Verkehrs innerhalb des Münchner Stadtgebiets durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen („80 % Umweltverbund bis 2025“).

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Der Nahverkehrsplan ist nur ein Baustein zur Erfüllung des Ziels, mindestens 80 % des Verkehrs innerhalb des Münchner Stadtgebiets durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr zurückzulegen. Mit Beschluss der Vollversammlung vom 13.02.2019 („Mobilitätsplan für München - Modellstadt München 2030“, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13893) hat sich der Münchner Stadtrat zum Ziel bekannt, verstärkt auf umweltfreundliche Mobilitätsformen zu setzen und den öffentlich Raum zugunsten von Fußgängern, Radfahrenden und öffentlichen Verkehrsmitteln neu aufzuteilen und somit sind große, kostenintensive MIV-Investitionen möglichst zu vermeiden.

- Der Zielhorizont von 2030 für die Begleichung aller nicht behobenen Defizite (vgl. II.3. auf Seite 45 des Dokuments) ist für die Erreichung des o.a. Ziels nicht ambitioniert genug und sollte auf 2025 reduziert werden.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Für die meisten Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV ist eine Vielzahl an aufwändigen und umfangreichen Vorplanungen notwendig. Neben der Finanzierung müssen darüber hinaus einzelne besonders wichtige Parameter zwingend erfüllt sein, etwa infrastrukturelle Planungen, Genehmigungen,

Verfügbarkeiten von Fahrzeugen und Personal. Das jährliche Leistungsprogramm stellt in der Regel zum jeweiligen Zeitpunkt die sinnvollste und kurzfristig mögliche Angebotsausweitung dar.

Eine beschleunigte Umsetzung mit Horizont 2025 ist wegen der Beschränkungen hinsichtlich Vorlaufzeiten, Planung, Fahrzeugverfügbarkeit und Personal nicht möglich. Die im Leistungsprogramm genannten Daten bilden bereits die mögliche Verfügbarkeit ab. Entsprechend lässt sich auch ein alternativer Kostenrahmen nicht benennen.

Im Bestandsnetz der U-Bahn ist alleine schon aufgrund der limitierenden Streckenkapazitäten keine Verdoppelung des Angebots realisierbar. In der Vision 2030 der MVG wird bei der U-Bahn daher der Ausbau auf einen Takt 2 auf allen Innenstadtabschnitten in der Hauptverkehrszeit sowie ganztags Takt 5 auf jeder Linie geplant. Auch durch den Ersatz der Fahrzeugflotte wird eine Erhöhung der Kapazitäten erreicht. Eine darüber hinausgehende weitere Kapazitätserhöhung ist dann erst mit dem Neubau von Strecken möglich. Für die Trambahn gelten im Wesentlichen die gleichen Einschränkungen wie bei der U-Bahn, insbesondere im Hinblick auf Fahrzeugbeschaffung und Leistungsfähigkeit der Strecken.

Beim Busangebot sind deutliche und flächendeckende Ausweitungen in Form von Verdichtungen, neuen Linien und größeren Fahrzeugen vorgesehen. Dies beinhaltet unter anderem neue Express- und Tangentiallinien, Takt 10 als Grundangebot auf allen StadtBus-Linien und den 5-Minuten-Takt auf zahlreichen MetroBus-Linien. Auch hier ist die Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Personal und eine ausreichende Infrastruktur (Busbahnhöfe und Streckenleistungsfähigkeit) entscheidend.

Für alle Verkehrsmittel ist die ausreichende Bereitstellung von Abstell- und Betriebshofflächen zwingende Voraussetzung für die Erweiterung des Fuhrparks und damit des Angebots. Bereits heute sind die Abstellkapazitäten bei allen drei Verkehrssystemen nahezu ausgeschöpft.

Der **Bezirksausschuss 10** hat die Stellungnahme in Anlage 12.3 abgegeben. Zu den einzelnen Punkten wird Folgendes mitgeteilt:

- Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV wurde bis 2022 verschoben Ursprüngliche Planungen gingen von einer Umsetzung bis 2016 aus! Das Anliegen des BA 10 ist, dass der Vollzug der vollständigen Barrierefreiheit - abgekoppelt von anderen Konzepten - zügiger umgesetzt wird.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahr 2016 ist hier nicht bekannt. Eine vollständige Barrierefreiheit wird auch bis ins Jahr 2022 nicht herstellbar sein. Ziel ist es, bis 2022 einen Masterplan zum weiteren barrierefreien Ausbau des ÖPNV zu erarbeiten (vgl. auch Kapitel 4).

- Seite 27 Ziffer 10 der Vorlage: Der BA 10 fordert folgende Umformulierung:
„ U-Bahnverlängerung OEZ-Fasanerie: Die Verlängerung soll im Rahmen des Infrastrukturteils mit untersucht werden.“

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Dem Wunsch des BA kann entspro-

chen werden. Die Vorlage wurde entsprechend angepasst.

Der **Bezirksausschuss 14** stimmt der Vorlage grundsätzlich zu und sieht die Weiterentwicklung des ÖPNV positiv. Weiter wünscht der BA einen zügigeren Ausbau der Elektromobilität im ÖPNV.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit der SWM / MVG: Die SWM/MVG begrüßen die Unterstützung des BA 14 beim Thema Elektrifizierung der MVG Busflotte. Vision der MVG ist, den Busverkehr in Zukunft zu 100% emissionsfrei zu betreiben – und zwar mindestens so zuverlässig und wirtschaftlich wie heute. Ziel der MVG ist eine weitgehende Elektrifizierung der Busflotte bis ca. 2030. Dafür sind neben der sukzessiven Beschaffung von Elektrobussen umfangreiche Anpassungen an Werkstätten und Busbetriebshöfen (u.a. Ladeinfrastruktur) notwendig. Als ein großer Meilenstein sei hier der neue Busbetriebshof M.Hybrid in Moosach angeführt. Die Betriebshofplanung in Moosach beinhaltet verschiedene Ausbaustufen für den Betrieb mit E-Bussen. Zu Betriebsbeginn im Jahr 2021 werden 56 Ladeplätze vorhanden sein. Der Vollausbau erfolgt modular und kann bis auf rund 160 Ladeplätze ausgebaut werden. Einen umfassenden Überblick über den derzeitigen Planungsstand und die Strategie der MVG bzgl. alternativer Antriebe bietet das Antwortschreiben auf die Stadtratsanfrage „Wie soll die CO₂ - Belastung des Busverkehrs der MVG vermindert werden? (vgl. RIS-Nummer: 14-20 / F 01442).

Der **Bezirksausschuss 15** hat die Stellungnahme in Anlage 12.4 abgegeben. Zu den einzelnen Punkten wird Folgendes mitgeteilt:

- Das gesamte Gebiet von Trudering-Riem wird im NVP als Gebiet hoher Nutzungsdichte behandelt.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Wie bereits in Kapitel 3.3 ausgeführt, basiert die Gebietstypeneinteilung auf Einwohner- und Arbeitsplatzdichten (vgl. insbesondere Tabelle 1 des Endberichts).

- Grundsätzlich und unabhängig von 1. wird für eine Busbedienung München weit ein einheitlicher maximaler Haltestelleneinzugsbereich von 300 Metern zugrunde gelegt, wie es auch der Behindertenbeirat fordert.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Siehe dazu die Ausführungen zur Stellungnahme des Facharbeitskreises Mobilität des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München.

- Es ist eine 100 prozentige ÖV-Erschließung aller Verkehrszellen anzustreben und nicht nur eine 80 prozentige.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die Schwachstellenanalyse hat gezeigt, dass weite Teile der besiedelten Gebiete gut durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen sind. Von einer unzureichenden räumlichen Erschließung kann dann gesprochen werden, wenn mehr als 20% der Siedlungsfläche einer Verkehrszelle nicht erschlossen wird. Dies betrifft in der Stadt München lediglich 2,2% der Bevölkerung. Für

diese Gebiete wurde, auf Basis der Anzahl der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner und Erwerbstätigen, ein spezifischer Handlungsbedarf abgeleitet (vgl. dazu Kapitel 5.1.1 im Endbericht).

- Die Einführung moderner On-Demand-Angebote (Car-Sharing, Fahrradanbieter, eScooter-Anbieter, etc.) ist möglichst zeitnah auf ihre Praxistauglichkeit für bislang nicht erschlossene Gebietsteile in Trudering-Riem zu prüfen, wobei der BA umfassend einzubinden ist. Alle Mobilitätsanbieter werden aufgefordert Ihre Geschäftsgebiete auf Rand-Stadtteile zu erweitern. Nur dann ist dieses Angebot für alle so attraktiv, dass ein Wechsel vom eigenen Auto zu alternativen Lösungen durchgeführt wird. In Trudering-Riem ist zudem das Gebiet Tsingtauer Straße und Schwedensteinstraße vorrangig anzuschließen.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die SWM/MVG unterstützen die Zielsetzung des BA Trudering, neue Mobilitätsangebote in der Fläche verfügbar zu machen. Dieser Ansatz ist aus Sicht der SWM/MVG auch im Kontext der Stadt-Umland Verkehre zu betrachten. Eine Finanzierbarkeit ist dafür Grundvoraussetzung. Im Sinne einer Wirtschaftlichkeit hat sich ein organisches Wachstum aus der Mitte heraus bewährt. Sowohl mit dem On-demand-Service IsarTiger als auch mit den Sharingangeboten der MVG wird die MVG sukzessive Stadtrandgebiete erschließen. Mit dem MVG Rad bietet die MVG bereits ein Mietradsystem im Landkreis München an.

- Bruchloser Übergang an der Station Trudering Bf von der U2-Ost stadtauswärts im Spätverkehr nach 20h auf alle weiterführenden Buslinien 139, 185, 192, 193 und 194, d. h. 10-Minuten-Takt auch nach 20 Uhr.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Wie in Kapitel 3.4.1.2 ausgeführt, ist in der Schwachlastzeit beim Bus nur ein 20-Minuten-Takt gefordert. Im Rahmen der Angebotsoffensive Bus strebt die MVG grundsätzlich eine netzweite Verdichtung der Takte an, um die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs weiter zu steigern.

- Aufnahme von Planungen mit der Bahn AG für die Einrichtung eines neuen S-Bahnhalts an der Strecke nach Ebersberg in Höhe Schwablhofstraße, zur optimierten ÖPNV-Anbindung der neuen geplanten Siedlungsgebiete Arrondierung Kirchtrudering, Rappenweg und Rahmenplanung Wasserburger Landstraße.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Der genannte Haltepunkt wird derzeit vom zuständigen Freistaat Bayern im Rahmen einer umfangreichen Machbarkeitsstudie zum Bahnausbau in der Region München geprüft. Sobald Ergebnisse vorliegen werden sie gegenüber dem Bezirksausschuss und dem Stadtrat kommuniziert und im Rahmen des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans berücksichtigt.

- Machbarkeitsstudie für eine Verlängerung der Tramlinie 21 von der Sankt-Veit-Straße in Richtung Osten in der Kreillerstraße und Wasserburger Landstraße.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die genannte Linie wird im Rahmen des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans geprüft.

Der **Bezirksausschuss 16** hat die Stellungnahme in Anlage 12.5 abgegeben.

- „Der Bezirksausschuss möchte nachfragen, warum Vorschläge des BA 16 eine Tram entlang der Ständlerstraße bis Neuperlach Süd nicht erwähnt und in die Nahverkehrsplanungen einbezogen werden.
Der BA 16 verspricht sich von einer neuen Ost-West-Verbindung mit Einbindung der Schwanseestr. und entlang des MVG-Betriebshof eine neue Verbindung mit der Möglichkeit zwei Neubaugebiet in Ramersdorf / Perlach anzuschließen und sogar eine Verbindung bis Harlaching weiterzuführen.“

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Im Rahmen der im Jahre 2014 gelaufenen „Verkehrsuntersuchung der Potentiale einer zusätzlichen Schienenanbindung im Landkreis München“ wurden die S-Bahn ergänzende ÖV-Angebote in den südöstlichen LK München untersucht. Betrachtet wurden neben der Verlängerung der U5 und Ausschleifungen der S3 bzw. S7 auch 2 Tramvarianten: Zum Einen die Verlängerung der Linie 17 von der Schwanseestraße über Bf. Perlach, zum Anderen die Führung einer Tramlinie vom Ostbahnhof über Ramersdorf und Neuperlach jeweils bis zum Endpunkt im Gewerbegebiet an der Brunnthaler Straße.

Die Varianten wurden sowohl nachfrageseitig als auch kostenseitig bewertet. Das Ergebnis der Untersuchung war, dass für alle untersuchten Varianten ein Nutzen-Kosten-Faktor weit unter 1 ermittelt wurde.

Der Gutachter hat im Anschluss noch geprüft, ob sich die nähere Untersuchung einer der Straßenbahnvarianten ausschließlich auf dem Stadtgebiet der LHM lohnt. Das Ergebnis war, dass die Untersuchung einer Straßenbahnlinie vom Ostbahnhof nach Neuperlach sinnvoll wäre.

Daher wurde die von Ihnen genannte Verbindung zwischen Schwanseestraße und Perlach im Rahmen des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.09.2015 zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (vgl. RIS-Sitzungsvorlagen Nr. 14 – 20 / V 03603) verworfen. Sollte sich im Rahmen des Infrastrukturteils eine solche Verbindung als verkehrlich sinnvoll herausstellen, wird diese untersucht.

Der **Bezirksausschuss 21** hat die Stellungnahme in Anlage 12.6 abgegeben.

- Der Bezirksausschuss 21 fordert weiterhin eine zeitnahe Fortführung der U 5 über Pasing hinaus nach Freiam sowie die zeitnahe Errichtung einer Haltestelle „Berduxstraße“ entlang der S-Bahnlinie S 2.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die Fortführung der U5-West nach Freiam wurde mit Beschluss vom 23.01.2019 „Weitere U-Bahn-Planung der Landeshauptstadt München“ (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 12213) in die Priorität A aufgenommen. Das Baureferat hat bereits mit der Vorplanung begonnen, die dazu notwendigen Bohrungen sollen bis Ende März 2020 abgeschlossen sein. Der S-Bahnhalt Berduxstraße wird aktuell vom zuständigen Freistaat Bayern im Rahmen einer umfangreichen Machbarkeitsstudie zum Bahnausbau in der Region München untersucht.

- Der Bezirksausschuss 21 begrüßt ausdrücklich die beabsichtigte Fortführung der U 3 nach Pasing, regt jedoch an, einen Halt am Ende der Autobahn A 8 zu untersuchen, um dort im Rahmen einer Anlage für Park&Ride den Individualverkehr

abzufangen.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Eine P&R Anlage kann im Rahmen der Untersuchungen zum Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans als Verkehrserzeuger unterstellt werden, hat jedoch erfahrungsgemäß wenig Einfluss auf den Verkehrswert einer U-Bahn.

Der **Bezirksausschuss 23** hat die Stellungnahme in Anlage 12.7 abgegeben. Zu den einzelnen Punkten wird Folgendes mitgeteilt:

- Es werden ausdrücklich die in Ziffer 3 formulierten Qualitätsziele begrüßt. Allerdings kann nicht nachvollzogen werden, weshalb die Fortschreibung 2019 auf einer mehrere Jahre alten Datengrundlage basiert. Es wird unter Ziffer 1.2 ausgeführt, dass Fahrplanstände aus den Jahren 2014 und 2016 als maßgebliche Grundlage für das Verkehrsmodell herangezogen wurden.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die in Ziffer 1.2 des Endberichts genannte Datengrundlage stellt den zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse (Ziffer 4) aktuellsten verfügbaren Datenstand dar, weshalb die entsprechenden Auswertungen zwangsläufig auf dieser Basis vorgenommen wurden. Soweit sich im Projektverlauf aber zu festgestellten Schwachstellen und daraus abgeleiteten Maßnahmen Änderungen ergeben haben, wurden diese unter Ziffer 5 an entsprechender Stelle mit dem aktuellen Stand aufgenommen (z.B. Karte 30 auf Seite 86).

- Unter Ziffer 4.2.2 wird auf die Bedienhäufigkeiten im Allgemeinen und die S-Bahn im Besonderen eingegangen. Die subjektive Wahrnehmung der Mitglieder und vieler Bürgerinnen und Bürger ist, dass die S2 an den Stationen Karlsfeld, Allach und Untermenzing immer häufiger bereits sehr stark ausgelastet bis überlastet ist. Die Entlastung durch den 10-Minuten-Takt auf der S-Bahn-Linie S2 wird ausdrücklich begrüßt – allerdings fallen genau diese Züge sehr häufig aus. Hier muss unbedingt darauf hingewirkt werden, dass Zugausfälle die Ausnahme sind.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die Aussagen des BA 23 werden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung unterstützt. Die Aufgabenträgerschaft des S-Bahn liegt aber beim Freistaat Bayern.

- Unter Ziffer 4.2.3 ist auffällig, dass aus größeren Teilen des Stadtbezirks die Fahrtzeit ins Stadtzentrum über 30 Minuten liegt. Unserer Erfahrung nach müssten deutlich mehr Bereiche dunkelrot eingefärbt sein (vgl. Karte Nr. 22), da allein schon die Fahrzeit der S-Bahn vom Bahnhof Allach bis zum Marienplatz 18 Minuten beträgt. Wenn man hierzu eine Busfahrt sowie ein Umsteigen hinzuaddiert, ist eine Fahrt ins Stadtzentrum in 30 Minuten oftmals nicht realistisch. Daher wird von Seiten des Bezirksausschusses 23 gefordert, die Defizite bei der Erreichbarkeit des Stadtzentrums und des Stadtteilzentrums durch politische Rahmenbedingungen zu beheben.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die Münchner Verkehrsgesellschaft

mbH nimmt die identifizierten Defizite zum Anlass, diese bei der weiteren Angebotsplanung zu berücksichtigen. Ziel ist es, bis 2030 für einen Großteil der Münchner Bevölkerung die Defizite zu beseitigen. Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde durch die Inbetriebnahme des neuen ExpressBus X36 die Anbindung Allachs deutlich verbessert. Zudem werden kontinuierlich die Takte der vorhandenen Linien verdichtet.

- Unter Ziffer 4.3.1 wird ausgeführt, dass die Mehrzahl der Buslinien nur unbefriedigend niedrige Fahrgeschwindigkeiten erreicht. Die subjektive Wahrnehmung sowie Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger bestätigen dies. Allerdings wird in den letzten wenigen Jahren eine zunehmende Verschlechterung der Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit wahrgenommen. Im Bereich westlich der Bahnlinie „sammeln“ die Busse in der HVU im Bereich Kleselstraße, Paul-Ehrlich-Weg und Eversbuschstraße sowie in der Fortsetzung im Bereich Von-Kahr-Straße und Allacher Straße teilweise erhebliche Verspätungen. Diese summieren sich zu erheblich längeren Fahrzeiten (niedrigen Geschwindigkeiten) und massiven Verspätungen. Die eingesetzten Verstärker an Schultagen sind nur bedingt entlastend. Dies bestärkt die Überzeugung des Bezirksausschusses, dass die veraltete Datengrundlage zu falschen Schlüssen führt.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs besteht bereits ein vom Stadtrat beschlossenes Programm zur Beseitigung von Störstellen unter dem Titel „Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“. Im Rahmen dieses Programms werden jährlich mit aktualisierten Daten alle Störstellen systematisch analysiert und Lösungen erarbeitet, wozu auch die Einrichtung weiterer Busspuren gehört. Bereits im Rahmen des ersten Maßnahmenbündel wurde zum Beispiel eine Busspur auf der Allacher Straße in Richtung Osten beschlossen, um die Zuverlässigkeit der aus Allach-Untermenzing kommenden Buslinien 164 und 165 zu erhöhen. Diese Maßnahme wurde, genauso wie die Beschleunigung der Lichtsignalanlagen entlang der Buslinien 160, 164 und 165, Ende 2019 umgesetzt.

- Unter Ziffer 4.4.3 werden die Bus-Haltestellen mit Infrastrukturengpässen aufgeführt. Die Situation am Allacher Bahnhof soll nach dem Umbau nun erst einmal beobachtet werden. Allerdings besteht die Sorge, dass die neue Express-Buslinie, welche vom Bezirksausschuss ausdrücklich begrüßt wird, zu einem Engpass am Oertelplatz führen könnte.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Für die neue ExpressBus-Linie ist eine Position vorhanden und das geplante Angebot kann abgewickelt werden. Engpässe sind nicht zu erwarten, dennoch wird die Situation selbstverständlich beobachtet.

- Unter Ziffer 5.1.2 wird auf die Bedienhäufigkeiten eingegangen. Diese wird auf der Karte 37 der Anlagen visualisiert. Die dargestellte deutliche Unterschreitung wird für den Bereich westlich der Bahnlinie von Seiten des Bezirksausschusses unterstrichen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb für Bus- und Tramlinien kein hoher, sondern höchstens mittlerer Handlungsbedarf definiert ist (vgl. Tabelle 20).

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die Einordnung des Handlungsbe-

darf es erfolgte nach für das gesamte Stadtgebiet der Landeshauptstadt München einheitlichen Kriterien, die insbesondere das Ausmaß der Richtwertunterschreitung, die Gebietskategorie als Kenngröße für die je Verkehrszelle betroffenen Einwohner und das Verkehrsmittel als Anhaltspunkt für das konkret betroffene Fahrgastpotenzial berücksichtigten. In Kombination dieser Kriterien wurde hoher Handlungsbedarf nur für deutliche Richtwertunterschreitungen in der Kernzone und bei hoher Nutzungsdichte für die Verkehrsmittel U-Bahn und S-Bahn festgelegt. Gleichwohl wurden auch bei mittlerem Handlungsbedarf gemäß Tabelle 20 konkrete Maßnahmen abgeleitet, weshalb auch der angesprochene Bereich westlich der Bahnlinie berücksichtigt wurde.

- Unter Ziffer 6.2.1.2 werden geplante Baumaßnahmen aufgeführt und in Abbildung 18 sowie Tabelle 36 dargestellt. Der Bezirksausschuss fordert in dieser Betrachtung auch die Neubaugebiete Diamaltpark (ca. 720 WE) und Kirschgelände (ca. 1.200 WE) zu berücksichtigen und entsprechende Anbindungen an das Busnetz zu planen. Das Neubaugebiet Hirmerei muss ebenfalls berücksichtigt werden, wobei dieses vermutlich gut fußläufig vom S-Bahnhof Karlsfeld erreichbar ist.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Durch die bereits oben genannte Inbetriebnahme des neuen ExpressBus X36 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird insbesondere die Anbindung des Diamaltparkgeländes verbessert. Zudem prüft die MVG bei allen Baumaßnahmen, unabhängig von der Nennung im Nahverkehrsplan, die Anbindung an den ÖPNV aufgrund der zum entsprechenden Zeitpunkt dann aktuell vorliegenden Datenlage.

- Der Stadtbezirk 23 Allach-Untermenzing leidet bereits seit Jahren unter der zunehmenden Belastung durch den Individualverkehr sehr stark und ist zeitweise überlastet. Aus dieser Sicht wäre das Szenario ÖV30 notwendig, das unter Ziffer 6.2.3 bis 2030 jedoch als nicht realisierbar bewertet wird. Sehr bedenklich stimmt die Darstellung des Szenarios IV-Konstant unter Ziffer 6.2.2, insbesondere dass sogar dieses offensichtlich nur sehr schwierig zu erreichen ist.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Wie im Endbericht des Nahverkehrsplans unter Kapitel 6.3 und im Vortrag der Referentin unter Kapitel 3.7 ausgeführt, ist das Szenario ÖV30 das Vorzugsszenario. Auf Grundlage dessen soll der ÖPNV in München weiterentwickelt werden.

Der **Bezirksausschuss 24** hat die Stellungnahme in Anlage 12.8 abgegeben. Zu den einzelnen Punkten wird Folgendes mitgeteilt:

- Der Bezirksausschuss lehnt ab, dass der Trambahn grundsätzlich Vorrang vor der U-Bahn gegeben werden soll. - Es wird die (gleichwertige) Versorgung mit dem U-Bahnnetz gefordert.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weist darauf hin, dass keinem Verkehrsmittel der Vorrang gegeben wird, sondern im Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans Projekte nach Ihrer verkehrlichen Aufgabe und Sinn-

haftigkeit bewertet werden. Eine Entscheidung über die Art des geeigneten Verkehrsmittels (Tram oder U-Bahn) ergibt sich dabei u.a. aus der ermittelten Nachfrage.

- Die Verlängerung der U1 vom OEZ in die Fasanerie, sowie die Untersuchung weiterer U-Bahnverlängerungen ins Umland werden gefordert, ggf. auch oberirdisch (vgl. U6 nach Garching).

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Im Rahmen des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans werden die angesprochenen Projekte untersucht.

- Die Planfeststellung und der Ausbau des DB-Nordrings, für einen dem bestehenden S-Bahn-System gleichwertigen Takt, zwischen Dachau und Johanneskirchen, soll vorangetrieben werden. Dies betrifft insbesondere die Inangriffnahme der Planfeststellung für das Überwerfungsbauwerk in Karlsfeld und die (Rollsteig-) Verbindungen zu den U-Bahnlinien 1, 2, 3 und 6. Die langen Genehmigungsverfahren erfordern dies bereits heute.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stimmt mit Ihnen überein und fordert dies regelmäßig beim zuständigen Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr des Freistaats Bayern ein.

- Luftreinhaltung soll als Qualitätskriterium in den NPV aufgenommen werden. Dabei sollen zur Berechnung der Luftreinhaltung die aktuellsten Werte benutzt werden: Als Basis für Werte bzgl. der Luftreinhaltung sollen nicht die Daten aus dem Jahr 2016 dienen (S. 8), sondern die aktuellen Werte aus den Grundlagenbeschlüssen herangezogen werden: Masterplan zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München (SV-Nr. 14-20 / V 12218), die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern oder der Grundlagenbeschluss zur Luftreinhaltung (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20./ V 07383).
- Weiter soll Lärmvorsorge als Qualitätskriterium aufgenommen werden.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Da es sich nicht um Kriterien für ÖPNV handelt, können die Luftreinhaltung und Lärmvorsorge nicht in den NVP aufgenommen werden.

- Folgende Tramverbindungen lehnt der BA 24 ab:
 - a. Verlängerung der Tram vom Petuelring nach Am Hart zum Goldschmiedeplatz (die attraktive Radverkehrsverbindung würde sonst zerstört).
 - b. Tangentialverbindungen aus dem Umland z.B. von Dachau zum FIZ.
Der BA bevorzugt den DB Nordring in dieser Relation.
 - c. Trambahnverbindung Münchner Freiheit – Ingolstädter Str. – Neuherbergstraße – Dülferstraße – Schleife durch das Hasenberggl – Feldmoching.
Hier ist insbesondere zu Bedenken, dass im Hasenberggl immense Parkplatznot herrscht (In der Sitzung des BA 24 in der das Nahverkehrskonzept behandelt wurde, waren vier Anträge gestellt, die den Parkraumangel dringend thematisieren. Die Leute sind es leid Weltreisen zu Fuß zu machen und Strafzettel zu

kassieren, nur weil sie später als andere Bewohner aus der Arbeit im Umland zurückkommen. Straßenbahnen im Hasenberg und der Dülferstr. würden dort zu Lasten der Parkplätze in den Straßenräumen gehen und damit die Gentrifizierung einleiten, weil sich nur noch Leute das Hasenberg leisten könnten, die ohne Auto auskommen können. Im Zuge des Programmes Soziale Stadt wurde der Straßenraum unter Beteiligung der Bürger in seiner gegenwärtigen Gestalt nach deren Wünschen errichtet. Damals war insbesondere das Argument Parkraum zu schaffen von Bedeutung.)

- d. Trambahnen auf dem Rücken von U-Bahnlinien. (Hinweis: Die Überlastung ist ggf. durch Änderungen am Fuhrpark zu kompensieren.)

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die verkehrsplanerischen Ziele der Landeshauptstadt München basieren auf der Förderung des Umweltverbundes (öffentlicher Personennah-, Fuß- und Radverkehr), was auch durch das vom Stadtrat aufgegriffene Anliegen eines initiierten Bürgerbegehrens „Sauba sog I“ („Luftreinhalteplan München – Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München; Sachstand und weiteres Vorgehen“; Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07383) bestärkt wird. Demnach sollen aus Gründen der Luftreinhaltung mindestens 80 % des Verkehrs innerhalb des Münchner Stadtgebiets bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden. Im Rahmen des Infrastrukturteils steht die verkehrliche Untersuchung im Vordergrund. Anschließend werden, wenn die Projekte verkehrlich sinnvoll sind, die Planungen eingeleitet. Im Rahmen der Planung werden auch alle und ggf. Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel untersucht und nach Maßgabe der verkehrsplanerischen Ziele der Landeshauptstadt München bewertet.

- Der BA lehnt auch Untersuchungen ab, welche Buslinien durch Trambahnen ersetzt werden können, weil dieses Verkehrsmittel mit seinen Erschütterungen und Lärm in der Nachbarschaft nicht tolerabel ist. Das Argument der Feinstaubvermeidung überzeugt nicht (vgl. Abrieb der Fahrradreifen infolge der Verkehrswende).

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Im Rahmen des Infrastrukturteils steht die verkehrliche Untersuchung im Vordergrund. Anschließend werden, wenn die Projekte verkehrlich sinnvoll sind, die Planungen eingeleitet und ggf. Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer identifiziert. Im Rahmen der Planungen wird auch die Einhaltung aller Richtlinien und gesetzlichen Vorschriften bzgl. Emissionen und Immissionen sichergestellt.

- Szenarien, die einen MIV von 30% ansetzen, werden als ausreichend betrachtet.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die verkehrsplanerischen Ziele der Landeshauptstadt München basieren auf der Förderung des Umweltverbundes (öffentlicher Personennah-, Fuß- und Radverkehr), was auch durch das vom Stadtrat aufgegriffene Anliegen eines initiierten Bürgerbegehrens „Sauba sog I“ („Luftreinhalteplan München – Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München; Sachstand und weiteres Vorgehen“; Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07383) bestärkt wird. Demnach sollen aus Gründen der Luftreinhaltung mindestens 80 % des Verkehrs innerhalb des Münchner Stadtgebiets bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen.

Der **Bezirksausschuss 25** hat die Stellungnahme in Anlage 12.9 abgegeben. Zu den

einzelnen Punkten wird Folgendes mitgeteilt:

- Ein ÖV-Anteil von 30% wird als zu gering angesehen.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Grundsätzlich stimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu, dass eine weitere Steigerung des 30% ÖV-Anteil hinaus erstrebenswert. Allerdings machen die Ergebnisse der Untersuchung deutlich, dass selbst eine Steigerung des ÖV-Anteils auf 30% bis 2030 erhebliche Angebotsausweitungen erfordern.

Maßnahmen mit Infrastrukturbedarf im Schienenbereich sind mittel- bis langfristig wirksam und führen zu deutlichen Verbesserungen, neue Angebote im Busbereich bieten vor allem die Chance kurzfristig neue Verbindungen und Kapazitäten zu schaffen. Die angestrebten Leistungsausweitungen sind daher nur unter entsprechenden Rahmenbedingungen umsetzbar, dazu zählen neben der Ausweitung des Fahrzeugbestandes auch entsprechende Anpassungen und Erweiterungen im Infrastrukturbereich, eine entsprechende personelle Ausstattung, die Bereitstellung finanzieller Mittel und insbesondere auch schnelle Verfahren und eine konsequente Umsetzung.

- Es muss grundsätzlich ein schnellerer, pünktlicherer Nahverkehr mit dichteren Takt angestrebt werden.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Neben der Bedienungshäufigkeit und einem pünktlichen Betriebsablauf ist die schnelle Überwindung der Distanzen ein wesentlicher Bestandteil eines attraktiven Nahverkehrssystems. Die mittlere Geschwindigkeit einer Linie sollte – abhängig von ihrer Lage im Netz, ihrer Länge und ihrer Funktion - möglichst hoch liegen. Der Nahverkehrsplan definiert dazu entsprechende Untergrenzen, die die Grundlage für die Analyse und Entwicklung von Maßnahmenvorschläge darstellen (siehe Kapitel 3.4.2, Kapitel 5.2.1 und Anlage 1 - Tabellen 24 und 25 im Endbericht). Verkehrsmittel des ÖPNV im Oberflächenverkehr können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind. Hier sind zusätzliche Maßnahmen im infrastrukturellen Bereich erforderlich (Beschleunigung, eigene Fahrspuren). Siehe dazu auch den folgenden Punkt zum Thema Busspuren.

- Es sind mehr Busspuren notwendig.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Zum Ausbau der Busspuren besteht bereits ein vom Stadtrat beschlossenes Programm zur Beseitigung von Störstellen unter dem Titel „Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“. Zuletzt wurde hierzu am 24.10.2019 das zweite Maßnahmenbündel vom Stadtrat beschlossen, das dritte Maßnahmenbündel wird gerade bearbeitet und im Jahr 2020 dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Im Rahmen dieses Programms werden alle Störstellen systematisch analysiert und Lösungen erarbeitet, wozu auch die Einrichtung weiterer Busspuren gehört. Die MVG und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßen grundsätzlich die Einrichtung weiterer Busspuren zur Beseitigung von Behinderungen.

- Nochmalige Forderung nach einer Verlängerung der Busspur in der Fürstenrieder

Straße, zwischen Laimer Platz und Winfriedstraße; dies muss dringlich umgesetzt werden.

Stellungnahme MVG:

Grundsätzlich begrüßt die MVG jede Möglichkeit, den Busbetrieb noch zuverlässiger zu gestalten. Sollte es der Landeshauptstadt München möglich sein, noch vor Bau der Tram-Westtangente in der Fürstenrieder Straße die bisher bestehende Busspur zwischen Laimer Platz und Laimer Kreisel zu verlängern, dann würde die MVG dies natürlich begrüßen. Zudem wäre es sinnvoll, die bestehende Busspur zeitlich nicht mehr zu befristen und deutlicher zu markieren, um die heute bestehende missbräuchliche Nutzung zu verhindern. Eine entsprechende Prüfung müsste durch das Kreisverwaltungsreferat durchgeführt werden.

Stellungnahme KVR:

Stadtweit gibt es von verschiedensten Gremien, Interessenverbänden oder Bürgern Vorschläge zur Verbesserung des Buslinienverkehrs im Stadtgebiet. Was wirklich notwendig und sachdienlich ist, kann am Besten der Buslinienbetreiber - die MVG - beurteilen. Deshalb ist innerhalb der Stadtverwaltung mit der MVG abgestimmt, dass insbesondere Busspuren von Seiten der MVG gefordert und in die Maßnahmenpakete eingebracht werden. Der Vorschlag des BA 25 ist deshalb zunächst von der MVG zu bewerten.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung:

Da beide Häuser der Maßnahme grundsätzlich positiv gegenüber stehen, werden KVR und MVG gebeten, im Rahmen der Aufstellung des 3. Maßnahmenbündels eine Verlängerung der Busspur zu prüfen. Weiter wird das KVR gebeten, die zeitliche Befristung aufzuheben und die missbräuchliche Nutzung stärker zu kontrollieren.

- Die U-Bahnlinie 5 soll immer bis zum Laimer Platz fahren und zusätzlich in einem dichteren Takt.
- Die U-Bahnlinie 4 fährt momentan bis zur Westendstraße, wünschenswert wäre bis zum Laimer Platz.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Im Nachgang zu den bereits beschlossenen Maßnahmen zum Leistungsprogramm 2020 plant die MVG, den U-Bahnfahrplan noch um eine weitere Maßnahme zu ergänzen und das Fahrplanangebot der Linie U5 zu erweitern.

Die U5 verkehrt heute zwischen 10 und 13 Uhr im Takt 10. Ab dem 3. Mai 2020 soll das Zugangebot so verdichtet werden, dass auf dem gesamten Linienweg vom Laimer Platz bis Neuperlach Süd im Takt 5 gefahren wird. Die Linie U4 wird dann im Gegenzug außerhalb des Berufsverkehrs vormittags nur zwischen Theresienwiese und Arabellapark verkehren. Die Fahrten der U4 im Abschnitt Westendstraße – Theresienwiese werden durch die U5 durch zusätzlichen Takt 5- Fahrten übernommen. Damit wirkt die Taktverdichtungen Montag bis Freitag in den Abschnitten Laimer Platz zur Westendstraße und von der Theresienwiese bis Neuperlach Süd. Die Umsteigebeziehungen am Innsbrucker Ring von und zur bereits tagsüber im Takt 5 verkehrenden U2 können dadurch erheblich verbessert werden. Auf Basis der Nachfrage ist damit eine weitere Verdichtung bis Laimer Platz durch die U4 nicht erforderlich.

Die Umsetzung dieser Maßnahme erfolgt vorbehaltlich der Finanzierung, die derzeit in Klärung ist.

- Es soll überprüft werden, die Tram 18 in die Blumenau zu verlängern.

Antwort Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die geforderte Maßnahme ist bereits Bestandteil des Maßnahmenkatalogs für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Bericht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zu den Ergebnissen des Gutachtens „Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München – Teil Qualitätsstandards“, zur Barrierefreiheit und zum weiteren Vorgehen wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan werden basierend auf dem Endbericht des Gutachtens gemäß dem Kapitel 3.4, 3.5 und 3.6 des Referentinnenvortrags durch den vorliegenden Beschluss angepasst. Die neuen Qualitätsstandards bilden die Grundlage für alle künftigen ÖPNV-Planungen in der Landeshauptstadt München.
3. Die Stadtwerke München / Münchner Verkehrsgesellschaft werden gebeten, den identifizierten Handlungsbedarf vor allem in den Themenfeldern Räumliche Erschließung und Bedienungshäufigkeit im Rahmen des interfraktionellen Arbeitskreises Angebotskoordination Stadtgebiet zu bewerten und nach Möglichkeit Maßnahmen zu ergreifen, um die Defizite auszugleichen. Die bisher noch nicht behobenen Defizite werden im Rahmen der weiteren Angebotsentwicklung so aufgegriffen, dass mit Zielhorizont 2030 alle Defizite beglichen sind.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gemeinsam mit den Stadtwerken München / Münchner Verkehrsgesellschaft und dem Baureferat beauftragt, den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans gemäß den Ausführungen unter Kapitel 5 zu aktualisieren und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Die Stadtwerke München GmbH wird mit den hierfür erforderlichen Planungen und Mitwirkungsmaßnahmen als Zusatzaufgabe Infrastruktur betraut.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gemeinsam mit den Stadtwerken München / Münchner Verkehrsgesellschaft und dem Baureferat beauftragt, einen Zielfahrplan zur Barrierefreiheit im ÖPNV zu erarbeiten und dem Stadtrat zusammen mit den Ergebnissen zum Infrastrukturteil zur Entscheidung vorzulegen.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01962 der Stadtratsfraktion der Bündnis 90/DIE GRÜNEN / RL vom 24.03.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01984 der Stadtratsfraktion der Bündnis 90/DIE GRÜNEN / RL vom 07.04.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01401 der Bürgerversammlung des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim am 06.04.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03434 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03436 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03437 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger vom 04.10.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01807 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 26.10.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
13. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01808 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 26.10.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03547 der Stadtratsfraktion der Bündnis 90/DIE GRÜNEN / RL vom 03.11.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04768 von Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Sebastian Schall vom 11.12.2018 ist damit aufgegriffen und soll bis 2022 behandelt werden. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.
16. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04796 der Stadtratsfraktion der Bündnis 90/DIE GRÜNEN / RL vom 14.12.2018 ist damit aufgegriffen und soll bis 2022 behandelt werden. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.
17. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04840 von der DIE LINKE vom 09.01.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
18. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04874 von der ÖDP und der DIE LINKE vom 18.01.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
19. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05540 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilnhöfer vom 27.06.2019 ist damit aufgegriffen soll bis 2022 behandelt werden. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.
20. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05863 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019

wird aufgegriffen und nach Vorliegen der Ergebnisse des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 abschließend behandelt. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.

21. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05864 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019 wird aufgegriffen und nach Vorliegen der Ergebnisse des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 abschließend behandelt. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.
22. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05865 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019 wird aufgegriffen und nach Vorliegen der Ergebnisse des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 abschließend behandelt. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.
23. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05866 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.09.2019 wird aufgegriffen und nach Vorliegen der Ergebnisse des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 abschließend behandelt. Die Bearbeitungsfrist wird bis zum 31.12.2022 verlängert.
24. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II/V
3. An das Direktorium HA II/BA (4x)
4. An das die Bezirksausschüsse 1-25
5. An das Baureferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An die Stadtwerke München GmbH
10. An die MVV GmbH
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/01-BVK
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/1, I/3, I/4
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II, II/2, II/3, II/4, II/6
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
17. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/31

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3