



- I. An die Vorsitzende
des Bezirksausschusses 05
Au-Haidhausen
Frau Adelheid Dietz-Will
Friedenstraße 40

81660 München

Datum
22.01.2020

Ausbaupläne der MVG am Ostbahnhof

Antrag Nr. 14-20 / B 06964 des Bezirksausschusses des 05. Stadtbezirks vom 16.10.2019

Sehr geehrte Frau Dietz-Will,

der Bezirksausschuss beantragte am 16.10.2019, die MVG aufzufordern, die weiteren Planungen für den Bus- und Tramverkehr am Ostbahnhof mit dem BA abzustimmen. Des Weiteren wurden Detailfragen zu den Ausbauplänen der MVG gestellt, die zu beantworten sind.

Es handelt sich um eine laufende Angelegenheit im Sinne des Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung. Zuständig ist daher der Oberbürgermeister, der mein Referat mit der Beantwortung beauftragt hat.

Wir haben die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) um Stellungnahme gebeten, die Folgendes mitgeteilt hat:

„Die im Antragstext gestellten Fragen haben wir zusammen mit unserer jeweiligen Antwort nachfolgend aufgeführt:

- 1) Was plant die MVG für die Haltestellen, die derzeit aus dem Busbahnhof ausgegliedert und im näheren Umfeld untergebracht sind?

Der bestehende Busbahnhof hat keine weiteren Kapazitäten, um mehr Fahrtbewegungen oder Linien aufzunehmen. Die im Straßenraum befindlichen Haltestellen werden daher benötigt, bis zusätzliche Kapazitäten im Umfeld des Ostbahnhofes geschaffen worden sind.

2) Muss der Busbahnhof hierfür erweitert werden?

Die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im Busbahnhof selbst ist u.a. aufgrund der bestehenden angrenzenden Bebauung äußerst schwierig. Weiteres hierzu ist der Beantwortung der Frage Nr.5 zu entnehmen. Eine Erweiterung ist daher voraussichtlich nur außerhalb der vorhandenen Flächen möglich.

3) Wie viele Busse auf wie vielen Linien halten derzeit täglich am Busbahnhof an der nordwestlichen Seite des Ostbahnhofs? Wie viele sind es in der Friedenstraße?

An der nordwestlichen Seite des Ostbahnhofs (Seite Orleansstraße) werden die Halte von 10 MVG-Linien und einer RegionalBus-Linie abgewickelt. Das sind in der Spitzenstunde rund 158 An- und Abfahrten und entspricht einer Zunahme gegenüber dem Jahr 2005 von ca. 70%. Gleichzeitig werden auf vielen dieser Linien mittlerweile nachfrage- und kapazitätsbedingt längere Fahrzeuge (Buszüge und Gelenkbusse) eingesetzt, die ebenfalls mehr Platz im Haltestellenbereich beanspruchen.

Auf der Seite Friedenstraße werden zwei MVG-Linien abgewickelt. Das entspricht in der Spitzenstunde 12 An- und Abfahrten. Mangels einer Wendemöglichkeit vor Ort, bedingt durch die veränderten Straßenführungen im Umfeld der Friedenstraße, wenden diese Linien aktuell mit einer Blockumfahrung über die Balan- und Rosenheimer Straße.

4) Plant die MVG die Anzahl der Busse und der Linien zu erhöhen?

Um die städtischen Verkehrsziele im Hinblick auf eine Verkehrswende zu erreichen, die in mehreren Beschlüssen bestätigt wurden, muss das Angebot im Busbereich bis 2030 deutlich ausgebaut werden. Dies gilt auch für den Ostbahnhof als zentraler Verkehrs- und wichtigster Busknoten in München. Insbesondere mit Eröffnung des neuen S-Bahnhofes der zweiten Stammstrecke steigt die Bedeutung des Ostbahnhofs noch weiter.

5) Gibt es Ausbaupkapazitäten am Busbahnhof, und wenn ja, reichen diese für die zukünftigen Anforderungen aus?

Im bestehenden Busbahnhof gibt es aktuell für zusätzliche Linien oder Fahrten keine Kapazitäten mehr. Aufgrund der bestehenden Randbebauung, der nordwestlich angrenzenden Orleansstraße und der Lage der innerhalb des Busbahnhofs befindlichen Auf- und Abgänge zum unterirdischen U-Bahnbauwerk der Linie U4/U5, sehen wir keine ausreichenden Möglichkeiten für eine flächenmäßige Vergrößerung und somit keine Kapazitäten für einen Ausbau des Busbahnhofs. Weiterhin entsteht durch den barrierefreien Ausbau weiterer Platzbedarf, da z.B. bei den Bussen längere Anfahrbereiche für ein kantenreines Anfahren an die jeweiligen Haltepositionen berücksichtigt werden müssen. Die vom Stadtrat beschlossene Übernahme der Forderungen aus dem Bürgerbegehren „Radentscheid“ und den darin formulierten Zielen u.a. hinsichtlich der zukünftigen Qualität von Radwegen im Münchner Stadtgebiet mit z.B. Mindestbreiten von 2,30 m zzgl. Sicherheitsstreifen oder dem Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten an Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs, führt ebenfalls zu einem zusätzlichen Flächenanspruch. Auf Basis dieser Rahmenbedingungen gehen wir davon aus, dass sich im Zuge einer zukunftsfähigen Gestaltung des Busbahnhofs

die jeweiligen Platz- und Nutzungsansprüche anders verteilen werden als im derzeitigen Bestand.

- 6) Sollten die Busbahnhofkapazitäten mittel- oder längerfristig nicht ausreichen - was plant die MVG zu tun, um Abhilfe zu schaffen?

Um die wachsende Nachfrage bewältigen zu können, muss das Angebot und damit auch zwingend die dazugehörige Infrastruktur ausgebaut werden. Für einen zukunftsfähigen Ausbau der Haltestellenkapazitäten im Umfeld des Ostbahnhofes sieht die MVG derzeit nur Möglichkeiten an der Friedenstraße. Hier wären grundsätzlich Flächen vorhanden, die die Chance bieten, einen Busknoten in Kombination mit dem neuen S-Bahnhof der zweiten Stammstrecke zu entwickeln. Die MVG befindet sich diesbezüglich bereits in Gesprächen mit der DB Netz AG, um geeignete und verfügbare Flächen zu finden, die dann seitens der DB hierfür zur Verfügung gestellt werden müssten. Die DB ist Eigentümer der relevanten Flächen entlang der Friedenstraße. Abhängig von den Ergebnissen könnte die Chance genutzt werden, im Umfeld des Ostbahnhofes das Oberflächenangebot verkehrlich und infrastrukturell weiterzuentwickeln, um im Zusammenspiel mit der zweiten Stammstrecke den künftigen Fahrgästen einen attraktiv gestalteten Verknüpfungspunkt bieten zu können. Eine optimale Lösung wäre ein vollständig neuer Busbahnhof „Friedenstraße“. Zur Schaffung eines neuen, möglichst vollständigen Mobilitätsknotens am Ostbahnhof ist neben dem Ausbau der Businfrastruktur auch die Anordnung von ergänzenden, multimodalen Angeboten (MVG-Rad, E-Scooter, ggfs. Quartiersboxen etc.) bei der Planung mit zu berücksichtigen.

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen aufgrund der zweiten Stammstrecke wird auch der Bedarf an zusätzlichen Busanbindungen und Verknüpfungen steigen, weshalb eine adäquate Erweiterung der Businfrastruktur am Ostbahnhof dringend erforderlich sein wird. Weiterhin sind kurze Umsteigewege sowohl innerhalb des ÖPNV als auch zwischen dem ÖPNV und dem SPNV (S-Bahn) für deren Attraktivitätssteigerung enorm wichtig und tragen somit wesentlich zur Umsetzung der beschlossenen Verkehrswende in München bei.

In den Gesprächen mit der DB ist die MVG sowohl auf die Unterstützung der Landeshauptstadt München als auch der DB angewiesen.“

Ich hoffe, dass die Ausführungen der MVG zu Ihrem Verständnis beitragen konnten und Ihre Fragen weitestgehend beantwortet wurden und möchte mich für Ihr Engagement im Interesse der Bürgerinnen und Bürger bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

II. Abdruck von I.

an RS/BW

an das Direktorium-HA II/BA-G Ost

Per Hauspost

an die Stadtwerke München GmbH/VB

jeweils z.K.

III. z.A. FB V Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/4 BA Antraege/Ba05/6964_Antw.odt

Clemens Baumgärtner