

Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs Drittes Maßnahmenbündel (2. Teil)

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04930

2 Anlagen

Anlage 1: Übersicht aller Maßnahmen

Anlage 2: Beschreibung der einzelnen Maßnahmen

Beschluss des Mobilitätsausschusses am 10.11.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Das Wachstum der Landeshauptstadt München stellt die Stadt vor die Herausforderung, den steigenden Mobilitätsbedarf leistungsfähig und stadtverträglich zu decken. Gesetzliche Anforderungen zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz sowie Zielsetzungen zum Klimaschutz sind zu beachten. Dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt hier eine besondere Rolle zu, da er bei geringem Platzbedarf und guter Klimabilanz hohe Kapazitäten anbietet.

Mit dem nunmehr vorgelegten 2. Teil des dritten Maßnahmenbündels wird der Stadtratsauftrag vom 24.10.2018, SV-Nr. 14-20 / V 12597 erfüllt, es wurden somit „bis Ende 2020 alle Streckenabschnitte in Anlage 15 der o.g. Beschlussvorlage geprüft“. Der zweite Teil des dritten Maßnahmenbündels ergibt sich aus der Beschlusslage des Dritten Maßnahmenbündels vom 28.07.2021. Die im Rahmen dieses Beschlusses noch nicht genehmigten

Maßnahmen wurden nun in diesen zweiten Teil des dritten Maßnahmbündels aufgenommen.

2. Zielsetzung Busbeschleunigung

Um gerade während der Hauptverkehrszeiten eine pünktliche Beförderung zu gewährleisten und Anschlüsse an andere Linien anbieten zu können, bietet sich die Einrichtung von Busspuren sowie die Anwendung von verkehrssteuernden oder anderen verkehrsverflüssigenden Maßnahmen an. Aktuell sind in München auf 0,5 Prozent des Straßennetzes Busspuren eingerichtet. Von den 29,9 km Busspuren entfallen 12,9 km auf die Mitnutzung eines Trambahnplanums. Aktuell sind 820 von ca. 1100 Lichtsignalanlagen beschleunigt.

Mit dem Projekt zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsstabilität des Buslinienverkehrs
- Reduzierung der Fahrzeiten des Buslinienverkehrs

Zur Erreichung der Ziele werden folgende Maßnahmen eingesetzt, die bereits im Grundsatzbeschluss vom 24.10.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12597) beschrieben sind:

- Einrichtung neuer Busspuren
- Erhalt bestehender Tram- und Busspuren
- Herstellung von ausreichenden Fahrbahnbreiten für den Buslinienverkehr und Beseitigung von Engstellen
- Verkehrssteuernde Maßnahmen zur Reduzierung von Behinderungen auf stauanfälligen Abschnitten mit Linienverkehr
- Beim Bau von Bushaltestellen im Rahmen anderer Projekte und des Ausbauprogramms für Barrierefreiheit (ÖV-Offensive IV) sollen Kaphaltestellen als Regelbauform entsprechend dem Stand der Technik angesehen werden, auch um die barrierefreie Anfahrbarkeit von Haltestellen zu verbessern und Behinderungen für den Busverkehr zu minimieren. Bei Bushaltestellen an Hauptverkehrsstraßen wird das kurzzeitige Halten von Bussen auf der Fahrbahn zum Fahrgastwechsel grundsätzlich nicht mit einem vom Stadtrat freizugebenden Fahrspurentfall gleichgesetzt.

Als übergeordnetes Ziel soll die Attraktivität des Buslinienverkehrs verbessert und damit der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr gefördert werden, um die Lebensqualität und Umweltqualität der Landeshauptstadt München nachhaltig zu verbessern.

3. Vorgehensweise der Verwaltung / der SWM/MVG

Die SWM/MVG ermittelt laufend Störungsschwerpunkte anhand der Betriebsdaten des

Busverkehrs (Anlage 1). Die Störungsschwerpunkte werden unter Beteiligung des Mobilitätsreferates, des Referates für Arbeit und Wirtschaft, dem Baureferat und dem Referat für Klima und Umweltschutz analysiert und Handlungsvarianten geprüft. Vertreter*innen des ehrenamtlichen Stadtrats wurden in der Sitzung der Interfraktionellen Arbeitsgruppe (IAG) am 09.07.2020 die Maßnahmenvorschläge vorgestellt und sie wurden um eine Bewertung dieser gebeten. Aufgrund des intensiven verwaltungsinternen Abstimmungsbedarfes, insbesondere in Finanzierungsfragen, konnte die Vorlage erst jetzt zur Beschlussfassung gebracht werden.

Die Radschnellverbindungen und die Beschlüsse des Radentscheids wurden in den Planungen zur Busbeschleunigung bereits berücksichtigt. Abwägungen werden im Planungsprozess getroffen und bei konkreten Projekten im Rahmen der IAG mit Entscheidungsvorschlägen den Stadtratsfraktionen vorgestellt.

Um die berücksichtigten verkehrlichen Belange transparent darzustellen, wird jeder neuen Maßnahme eine Tabelle vorangestellt, in der verkehrliche Grundlagen der jeweiligen Örtlichkeit, wie „Art der Maßnahme“, Perspektiven für den jeweiligen Verkehrsteilnehmer, Auswirkung auf die Verkehrssicherheit und Perspektive der Luftreinhaltung, zusammengefasst werden. Mit dem nunmehr vorgelegten 2. Teil des dritten Maßnahmenbündels sind alle im Jahr 2020 bekannten Störungsschwerpunkte erfasst.

4. Stand der Umsetzung bereits beschlossener Maßnahmen

4.1 Erstes Maßnahmenbündel:

Mit Beschluss vom 24.10.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12597) wurde das Baureferat mit der Umsetzung (Vorbereitung der Ausführung und Beauftragung sowie Überwachung der Bauleistungen) von insgesamt neun Einzelmaßnahmen beauftragt. Zur Terminschiene ist in diesem Beschluss Folgendes ausgeführt: „Das (...) vorgestellte Maßnahmenbündel soll, soweit möglich, bis Ende 2019, spätestens aber bis 2020 realisiert werden.“

Zum Umsetzungsstand dieser Maßnahmen im Zeitpunkt der Beschlusserstellung ist Folgendes zu berichten:

Nr.	Maßnahme	Umsetzung gem. Beschluss	Umsetzungsstand
1	Brudermühlstraße	2019 - 2020	In Umsetzung
2	Friedenheimer Brücke	2019 - 2020	Umgesetzt
3	Allacher Straße	2019 - 2020	Umgesetzt
4	Luise-Kiesselbach-Platz	2019 - 2020	Umgesetzt

5	Corneliusstraße	2019 - 2020	Umgesetzt
6	Bergsonstraße	2019 - 2020	Umgesetzt
7	Schellingstraße	2019 - 2020	Umgesetzt
8	Moosacher Straße	2019 - 2020	Umgesetzt
9	Prinzregentenstraße	2019 - 2020	Umgesetzt

Das erste Maßnahmenbündel ist mittlerweile beinahe vollständig und termingerecht umgesetzt. Lediglich bei der Maßnahmen „Brudermühlstraße“ war eine vollständige Umsetzung aufgrund der hier erforderlichen Abstimmungen mit der Regierung von Oberbayern - es handelt sich hierbei um eine Bundesstraße - bisher nicht möglich. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird voraussichtlich in 2021 abgeschlossen.

4.2 Zweites Maßnahmenbündel (2019):

Mit Beschluss vom 23.10.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15495) wurde das Baureferat mit der Umsetzung (Vorbereitung der Ausführung und Beauftragung sowie Überwachung der Bauleistungen) von weiteren 14 Einzelmaßnahmen beauftragt. Zur Terminschiene ist in diesem Beschluss Folgendes ausgeführt: „Die Fertigstellung der Maßnahmen soll möglichst im Folgejahr oder spätestens im übernächsten Jahr nach der Beschlussfassung erfolgen.“

Zum Umsetzungsstand dieser Maßnahmen im Zeitpunkt der Beschlusserstellung ist Folgendes zu berichten:

Nr.	Maßnahme	Umsetzung gem. Beschluss	Umsetzungsstand
1	Trappentreustraße	2020 - 2021	In Umsetzung
2	Herzogstraße	2020 - 2021	In Umsetzung
3	Donnersbergerbrücke	2020 - 2021	Umgesetzt
4	Dietlinden-/Potsdamer Str.	2020 - 2021	Umgesetzt
5	Ampfingstraße	2020 - 2021	In Umsetzung
6	Ludwigstraße	2020 - 2021	In Umsetzung
7	Frankfurter Ring, Moosacher Straße	2020 - 2021	Geändert, nun im Maßnahmenbündel 3
8	Wendl-Dietrich-Straße	2020 - 2021	Umgesetzt
9	Effnerstraße	2020 - 2021	Umgesetzt
10	Rosenheimer Straße, Innsbrucker Ring	2020 - 2021	Umgesetzt
11	Haberlandstraße	2020 - 2021	Umgesetzt

12	Ittlingerstraße	2020 - 2021	Umgesetzt
13	Weitlstraße	2020 - 2021	Umgesetzt
14	Manzostraße	2020 - 2021	Umgesetzt

Die Umsetzung der Maßnahmen des Zweiten Maßnahmenbündels befindet sich derzeit innerhalb der vorgegebenen Terminalschiene.

4.3 Ergänzende Maßnahmen zu den bisher umgesetzten Maßnahmen:

- In der Schellingstraße wird von der Straßenverkehrsbehörde (vormals KVR I/3, jetzt MOR-GB 2.21) eine deutlichere Hervorhebung der Lieferzonen durch Markierung und Beschilderung geprüft. Leider haben die im Ersten Maßnahmenbündel beschlossenen Maßnahmen (Einrichtung von Ladezonen) noch keine spürbare Verbesserung im Buslinienbetrieb gebracht. Das MOR hat in Abstimmung mit der MVG gegenüber dem Bezirksausschuss weitere zusätzliche Ladezonen vorgeschlagen und prüft eine Verbesserung der Kennzeichnung und Beschilderung der Ladezonen. Die Umsetzung ist für 2021 geplant.
- Begleitend zur Maßnahme aus dem Luftreinhalteplan „Zufussdosierung Prinzregentenstraße“ wird auch der Verkehr vor dem Knoten Einstein-/Truderinger Straße dosiert, um Schleichverkehre zu vermeiden. Zur Reduzierung von Behinderungen der dadurch negativ betroffenen Buslinien X30 und 149 wird das MOR die Anordnung einer Busspur auf der Einsteinstraße im Zulauf auf den Knoten Einstein-/Truderinger Straße zwischen der Einmündung Prinzregentenstraße und Truderinger Straße veranlassen. Die diesen Knoten passierende Verkehrsmenge des motorisierten Individualverkehrs soll hierbei nicht weiter reduziert werden. Diese Maßnahme wird in das dritte Maßnahmenbündel aufgenommen.

5. Zweiter Teil des Dritten Maßnahmenbündels für 2021

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen des 2. Teils des 3. Maßnahmenbündels beschrieben (Gesamtübersicht aller Maßnahmen in Anlage 2).

Die Maßnahmen sind nach der Art der Maßnahme (Busspur, Lichtsignalanlage, Durchfahrverbot und Haltverbot) sortiert.

5.1 Frankfurter Ring Teilmaßnahme A – Knoten Frankfurter Ring/Schleißheimer Straße

Art der Maßnahme	Schaffung einer eigenen Rechtsabbiegespur von Osten nach Norden, Umbau und Markierung
Perspektive ÖV	X35, X36, 50, 177, 178 mit 24 Fahrten pro Stunde

Begünstigte Linien und Takte	
Perspektive ÖV Anzahl der Fahrgäste	39.700
Perspektive ÖV Expressbusse / Tangentialbusse	Expressbusse X35 und X36
Perspektive ÖV Fahrzeitgewinn	Voraussichtlich bis zu 5 Minuten
Perspektive MIV Auswirkung auf den MIV, Wirtschafts- und Kundenverkehr	Verbesserung, da eine Verkehrsverflüssigung erwartet wird
Perspektive Radverkehr Auswirkung auf den Radverkehr	keine
Perspektive Fußverkehr Auswirkung auf den Fußverkehr	keine
Auswirkung auf die Verkehrssicherheit	voraussichtlich positiv durch Verkehrsverflüssigung
Auswirkung aus Perspektive der Luftreinhaltung	Basierend auf den Einschätzungen des MOR (keine verkehrlichen Auswirkungen) aus Sicht des RKU lufthygienisch unkritisch

Beschreibung der Maßnahme:

Bislang wird der Linienbusverkehr auf der Achse Frankfurter Ring – Moosacher Straße in Fahrtrichtung Westen durch den zeitweise auftretenden Stau stark behindert. Die im zweiten Maßnahmenbündel beschlossene verkehrssteuernde Maßnahme hatte sich in der Prüfung nicht als geeignet für eine Verbesserung im Verkehrsfluss herausgestellt und wurde somit nicht umgesetzt, siehe ebenso Maßnahme 5.2. Das MOR schlägt daher vor, den Verkehrsfluss zu verflüssigen, indem zwei bestehende Störstellen beseitigt werden. Zu diesem Zweck soll an den Knoten Frankfurter Ring/Schleißheimer Straße (Maßnahme A) und Hanauer-/Triebstraße (Maßnahme B) jeweils für die Fahrbeziehung von Osten nach Norden eine eigene Rechtsabbiegespur geschaffen werden.

Am Knoten Frankfurter Ring/Schleißheimer Straße (Maßnahme A) müssen für diese Maßnahme vier Bäume entfernt werden. Für die entfallenden Bäume sind Ersatzpflanzungen im Umfeld zu prüfen. Zudem wird die Markierung angepasst. Es entsteht hierdurch am Knoten eine zusätzliche Fahrspur, die als Rechtsabbiegespur genutzt werden soll, wodurch der Geradeausverkehr ungehinderter Richtung Westen abfließen kann und somit die ebenfalls geradeaus fahrenden Linienbusse ebenfalls behinderungsfreier verkehren können. Im Rahmen des Projektes muss die Lichtsignalanlage ausgetauscht werden.

5.2 Frankfurter Ring: Teilmaßnahme B – Knoten Hanauer-/Triebstraße

Art der Maßnahme	Schaffung einer eigenen Rechtsabbiegespur von Osten nach Norden, Umbau und Markierung
Perspektive ÖV	X35, X36, 50 mit 15 Fahrten pro Stunde

Begünstigte Linien und Takte	
Perspektive ÖV Anzahl der Fahrgäste	27.300
Perspektive ÖV Expressbusse / Tangentialbusse	Expressbusse X35 und X36
Perspektive ÖV Fahrzeitgewinn	Voraussichtlich bis zu 5 Minuten
Perspektive MIV Auswirkung auf den MIV, Wirtschafts- und Kundenverkehr	Verbesserung, da eine Verkehrsverflüssigung erwartet wird
Perspektive Radverkehr Auswirkung auf den Radverkehr	keine
Perspektive Fußverkehr Auswirkung auf den Fußverkehr	keine
Auswirkung auf die Verkehrssicherheit	voraussichtlich positiv durch Verkehrsverflüssigung
Auswirkung aus Perspektive der Luftreinhaltung	Basierend auf den Einschätzungen des MOR (keine verkehrlichen Auswirkungen) aus Sicht des RKU lufthygienisch unkritisch

Beschreibung der Maßnahme:

Bislang wird der Linienbusverkehr auf der Achse Frankfurter Ring – Moosacher Straße in Fahrtrichtung Westen durch den zeitweise auftretenden Stau stark behindert. Die im zweiten Maßnahmenbündel beschlossene verkehrssteuernde Maßnahme war nicht umsetzbar. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf dem Frankfurter Ring und der Moosacher Straße in Richtung Westen sollte im zweiten Maßnahmenbündel die Grünzeit so umverteilt werden, dass eine Verlagerung des Staus in unkritische Bereiche erreicht werden kann. Nach eingehenden Untersuchungen konnten keine unkritischen Bereiche und effektiven Möglichkeiten zur Dosierung gefunden werden, da immer Buslinien von einer Umverteilung der Grünzeit vor allem in den Nebenrichtungen betroffen sind. Das MOR schlägt daher vor, den Verkehrsfluss zu verflüssigen, indem zwei bestehende Störstellen beseitigt werden. Zu diesem Zweck soll an den Knoten Frankfurter Ring/Schleißheimer Straße (Maßnahme A) und Hanauer-/Triebstraße (Maßnahme B) jeweils für die Fahrbeziehung von Osten nach Norden eine eigene Rechtsabbiegespur geschaffen werden.

Am Knoten Hanauer-/Triebstraße (Maßnahme B) soll für diese Maßnahme ein Mittelteiler verschoben werden. Zudem soll die Markierung angepasst werden. Es entsteht hierdurch am Knoten eine zusätzliche Fahrspur, die als Rechtsabbiegespur genutzt werden soll, wodurch der Geradeausverkehr ungehinderter Richtung Westen abfließen kann und somit die links abbiegenden Linienbusse ebenfalls behinderungsfreier verkehren können. Im Rahmen des Projektes muss die Lichtsignalanlage ausgetauscht werden.

5.3 Putzbrunner Straße

Art der Maßnahme	Einrichtung einer Busspur durch Ummarkierung und Anpassungen an einer LSA
Perspektive ÖV Begünstigte Linien und Takte	55 (12 Fahrten pro Stunde)
Perspektive ÖV Anzahl der Fahrgäste	24.100
Perspektive ÖV Expressbusse / Tangentialbusse	Expressbus geplant
Perspektive ÖV Fahrzeitgewinn	Durchschnittlich 2,1 Minuten, Spitzenwerte über 3,9 Minuten
Perspektive MIV Auswirkung auf den MIV, Wirtschafts- und Kundenverkehr	Keine, da weder Fahrspuren noch Stellplätze reduziert werden
Perspektive Radverkehr Auswirkung auf den Radverkehr	Zukünftige Anwendung regelwerks- bzw. ra- dentscheidskonformer Maße nur durch Plan- feststellungsverfahren möglich
Perspektive Fußverkehr Auswirkung auf den Fußverkehr	Zukünftige Anwendung regelwerkskonformer Maße nur durch Planfeststellungsverfahren möglich
Auswirkung auf die Verkehrssicher- heit	keine
Auswirkung aus Perspektive der Luft- reinhaltung	Basierend auf den Einschätzungen des MOR (keine verkehrlichen Auswirkungen) aus Sicht des RKU lufthygienisch unkritisch

Beschreibung der Maßnahme:

Insbesondere während der morgendlichen Hauptverkehrszeit kommt es im Bereich Putzbrunner Straße zu bis zu 4 Minuten Fahrzeitverlust für die Metrobuslinie 55. Diese Linie bedient mehrere Umsteigeknoten und verkehrt zudem in den Hauptverkehrszeiten im 5-Minuten-Takt. Bedingt durch diese Störungen kann ein gleichmäßiger Takt derzeit nicht gewährleistet werden und es übertragen sich die Verspätungen auch auf die Gegenrichtung. Als Lösung soll eine Busspur in stadteinwärtiger Richtung abmarkiert werden. Die vorhandenen überbreiten Fahrspuren werden zwischen den Einmündungen Waldheimplatz und Im Gefilde so ummarkiert, dass auf der Nordseite der Putzbrunner Straße eine Busspur entsteht. Vor dem Knoten Putzbrunner Straße/Im Gefilde wird die Busspur auslaufen, so dass am Knoten selbst die Abbiegespuren erhalten bleiben. An der Lichtsignalanlage Putzbrunner Straße/Im Gefilde wird es zu einer Anpassung kommen, um dem Bus mittels Auffangampel eine gesicherte Ausfahrt aus der Busspur zu ermöglichen. Für den motorisierten Individualverkehr wird es keine Reduzierung von Fahrspuren oder Stellplätzen geben. Hierbei werden die bislang überbreiten Fahrspuren auf ein Regelmaß zurückgeführt. Sollte es zu einer zukünftigen baulichen Umprofilierung der Putzbrunner Straße kommen auch in Bezug auf den Fuß- und Radverkehr (derzeit weder regelwerks-

noch radentscheidskonform), so wird diese durch die Markierungslösung für die Busspur weiterhin möglich sein. Für eine bauliche Lösung ist jedoch voraussichtlich ein Planfeststellungsverfahren notwendig (Staatsstraße), hierbei sind die unterschiedlichen Bedarfe und Anforderungen entsprechend abzuwägen.

5.4 Knorrstraße

Art der Maßnahme	Einrichtung einer Busspur durch Ummarkierung
Perspektive ÖV Begünstigte Linien und Takte	150, 178, 179 (12 Fahrten pro Stunde)
Perspektive ÖV Anzahl der Fahrgäste	10.700
Perspektive ÖV Expressbusse / Tangentialbusse	Expressbus geplant
Perspektive ÖV Fahrzeitgewinn	Durchschnittlich 2,5 Minuten, Spitzenwerte über 4,4 Minuten
Perspektive MIV Auswirkung auf den MIV, Wirtschafts- und Kundenverkehr	Erhalt der Leistungsfähigkeit am Knoten, daher keine negativen Auswirkungen zu erwarten
Perspektive Radverkehr Auswirkung auf den Radverkehr	keine
Perspektive Fußverkehr Auswirkung auf den Fußverkehr	keine
Auswirkung auf die Verkehrssicherheit	keine
Auswirkung aus Perspektive der Luftreinhaltung	Basierend auf den Einschätzungen des MOR (keine verkehrlichen Auswirkungen) aus Sicht des RKU lufthygienisch unkritisch

Beschreibung der Maßnahme:

Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens in Richtung Süden gibt es in der Knorrstraße deutliche Behinderungen für den Buslinienverkehr. Um diesen Rückstau zu umfahren, wird in stadteinwärtiger Fahrtrichtung der rechte Fahrstreifen zwischen Max-Diamond-Straße und Frankfurter Ring zur Busspur ummarkiert. Die Busspur läuft vor dem Knoten mit dem Frankfurter Ring aus, so dass am Knoten die Anzahl der Fahrspuren bzw. der Abbiegespuren unverändert erhalten bleibt und mit keiner Reduzierung der Leistungsfähigkeit zu rechnen ist.

5.5 Denninger Straße (Ost)

Art der Maßnahme	Busspur durch Ummarkierung
Perspektive ÖV Begünstigte Linien und Takte	187, 188, 189 (9 Fahrten pro Stunde)

Perspektive ÖV Anzahl der Fahrgäste	11.700
Perspektive ÖV Expressbusse / Tangentialbusse	nicht betroffen
Perspektive ÖV Fahrzeitgewinn	Durchschnittlich 2,7 Minuten, Spitzenwerte über 5,6 Minuten
Perspektive MIV Auswirkung auf den MIV, Wirtschafts- und Kundenverkehr	Entfall eines Fahrstreifens, aber Erhalt der Leistungsfähigkeit am Knoten, daher keine negativen Auswirkungen zu erwarten
Perspektive Radverkehr Auswirkung auf den Radverkehr	keine
Perspektive Fußverkehr Auswirkung auf den Fußverkehr	keine
Auswirkung auf die Verkehrssicherheit	keine
Auswirkung aus Perspektive der Luftreinhaltung	Basierend auf den Einschätzungen des MOR (keine verkehrlichen Auswirkungen) aus Sicht des RKU lufthygienisch unkritisch

Beschreibung der Maßnahme:

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens gibt es in der Denninger Straße zwischen Arabellastraße und Richard-Strauss-Straße hohe Verlustzeiten für den Buslinienverkehr. Maßgeblich für die Leistungsfähigkeit ist hierbei die Situation am Knoten mit der Richard-Strauss-Straße, während im Bereich der Denninger Straße eine Fahrspur in Richtung Westen ausreichend ist. Daher wird die rechte Fahrspur zur Busspur ummarkiert, so dass Linienbusse behinderungsfrei bis kurz vor den Knoten am Rückstau vorbeifahren können. Vor dem Knoten läuft die Busspur aus, um die vorhandenen Abbiegespuren zu erhalten und die Leistungsfähigkeit des Knotens nicht zu reduzieren.

5.6 Auen-/Wittelsbacherstraße

Art der Maßnahme	Busspur durch Ummarkierung nach Auflösung von Stellplätzen auf der Ostseite und bauliche Anpassung einer Querungsstelle, ggf. Drosselung des Verkehrs
Perspektive ÖV Begünstigte Linien und Takte	132 (6 Fahrten pro Stunde)
Perspektive ÖV Anzahl der Fahrgäste	12.500
Perspektive ÖV Expressbusse / Tangentialbusse	nicht betroffen
Perspektive ÖV Fahrzeitgewinn	Durchschnittlich 2 Minuten, Spitzenwerte über 4,6 Minuten
Perspektive MIV Auswirkung auf den MIV, Wirtschafts-	Entfall von ca. 43 Stellplätzen (Mischparken)

und Kundenverkehr	
Perspektive Radverkehr Auswirkung auf den Radverkehr	Maßnahmenvorschlag steht im Konflikt zum Stadtratsbeschluss zur Aufwertung des Isarraums und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr durch eine Reduzierung der Verkehrsflächen für den MIV.
Perspektive Fußverkehr Auswirkung auf den Fußverkehr	Im Einmündungsbereich Auen-Wittelsbacherstraße muss eine vorgezogene Aufstellfläche für querenden Fußverkehr zurückgebaut werden
Auswirkung auf die Verkehrssicherheit	keine
Auswirkung aus Perspektive der Luftreinhaltung	Die Busspur ist basierend auf den Einschätzungen des MOR (keine verkehrlichen Auswirkungen) aus Sicht des RKU lufthygienisch unkritisch

Beschreibung der Maßnahme:

In der Auen- und Wittelsbacherstraße fallen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit hohe Verlustzeiten für den Buslinienverkehr an. Betroffen ist insbesondere der Abschnitt zwischen Roecklplatz und Baldeplatz. Hier soll zu Lasten von ca. 43 Stellplätzen eine Busspur am rechten Fahrbahnrand eingerichtet werden. Vor dem Knoten mit dem Baldeplatz läuft die Busspur aus, so dass die Anzahl der Fahrspuren dort sowie die Leistungsfähigkeit nicht reduziert wird.

Im Einmündungsbereich Auen-/Wittelsbacherstraße muss eine vorgezogene Aufstellfläche für den querenden Fußverkehr zurückgebaut werden.

Das MOR verweist auf den hohen Stellplatzbedarf in diesem Bereich. Daher soll alternativ geprüft werden, ob bei einer Drosselung des einfließenden Verkehrs aus Richtung Schäftlarnstraße am Knoten mit der Lagerhausstraße eine ausreichende Wirkung erzielt wird, um auf die Busspur verzichten zu können, sofern der Rückstau sich auf den gewerblich geprägten Abschnitt zwischen Lagerhausstraße und Brudermühlstraße beschränkt. Andernfalls sind die Auswirkungen mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz abzustimmen. Ggf. ist ein Verkehrsversuch durchzuführen. Sollte dieser erfolgreich sein, so kann auf die Einrichtung einer Busspur verzichtet werden. Andernfalls ist die Busspur umzusetzen.

Die Teilmaßnahme Anpassung der LZA Isartal-Lagerhausstraße wurde als Verkehrsversuch bereits beschlossen (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02846 vom 21.07.2021).

5.7 Rosenheimer Straße

Art der Maßnahme	Kurze bauliche Busspur nach dem Knoten Innsbrucker Ring
Perspektive ÖV Begünstigte Linien und Takte	Expressbus X200 (10 Fahrten pro Stunde)
Perspektive ÖV Anzahl der Fahrgäste	2.000
Perspektive ÖV Expressbusse / Tangentialbusse	Expressbus X200
Perspektive ÖV Fahrzeitgewinn	Durchschnittlich 2 Minute, Spitzenwerte über 6,2 Minuten
Perspektive MIV Auswirkung auf den MIV, Wirtschafts- und Kundenverkehr	Keine Eingriffe zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs
Perspektive Radverkehr Auswirkung auf den Radverkehr	keine
Perspektive Fußverkehr Auswirkung auf den Fußverkehr	keine
Auswirkung auf die Verkehrssicherheit	keine
Auswirkung aus Perspektive der Luftreinhaltung	Basierend auf den Einschätzungen des MOR (keine verkehrlichen Auswirkungen) aus Sicht des RKU lufthygienisch unkritisch

Beschreibung der Maßnahme:

Zur morgendlichen Hauptverkehrszeit gibt es aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens Stau am Autobahnende der Bundesautobahn A8. Die Regionalbuslinie 213 verkehrt hier alle 7,5 Minuten aus Richtung Taufkirchen.

Um den Rückstau auf der Geradeausspur vor dem Knoten mit dem Innsbrucker Ring umfahren zu können, sollen die Busse zukünftig mit Ausnahmegenehmigung über die weniger überstaute rechte Linksabbiegespur geradeaus Richtung Rosenheimer Straße fahren können. Damit keine Konflikte mit dem Geradeausverkehr der regulären Fahrspur auftreten, fahren die Busse zukünftig auf eine kurze bauliche Busspur nach dem Knoten ein und verflechten sich erst dann mit dem übrigen Verkehr auf der Rosenheimer Straße. Aufgrund der räumlichen Betroffenheiten sind Abstimmungen zwischen dem MOR und dem Fernstraßen-Bundesamt durchzuführen.

5.8 Pfeuferstraße

Art der Maßnahme	Verbesserung der Koordinierung der LSA Einbeziehung in anstehende Umplanungen der Pfeuferstraße
Perspektive ÖV	53, 132 und 153 (18 Fahrten pro Stunde)

Begünstigte Linien und Takte	
Perspektive ÖV Anzahl der Fahrgäste	65.300
Perspektive ÖV Expressbusse / Tangentialbusse	Expressbus geplant
Perspektive ÖV Fahrzeitgewinn	Durchschnittlich 2,7 Minuten, Spitzenwerte über 5,5 Minuten
Perspektive MIV Auswirkung auf den MIV, Wirtschafts- und Kundenverkehr	Tendenziell positiv durch Verflüssigung
Perspektive Radverkehr Auswirkung den Radverkehr	Maßnahme des Radentscheids angrenzend (Die Radwege im Abschnitt zwischen Herzog-Ernst-Platz und Lindwurmstraße werden im Zuge der Umsetzung des 1. Maßnahmenbündels Radentscheid verbreitert.)
Perspektive Fußverkehr Auswirkung auf den Fußverkehr	Bei der Überarbeitung der Lichtsignalsteuerungen ist eine Verschlechterung für den Fußverkehr zu vermeiden.
Auswirkung auf die Verkehrssicherheit	keine
Auswirkung aus Perspektive der Luftreinhaltung	Basierend auf den Einschätzungen des MOR (keine verkehrlichen Auswirkungen) aus Sicht des RKU lufthygienisch unkritisch. Nach dieser Einschätzung des MOR sind mit der angestrebten Verkehrsverflüssigung keine verkehrlichen Auswirkungen auf die Baumgartnerstraße verbunden.

Beschreibung der Maßnahme:

Um den Verkehrsfluss in Richtung Süden zu verbessern, wird das MOR die Koordinierung an den Lichtsignalanlagen optimieren. Derzeit werden die Möglichkeiten der Umsetzung des Radentscheids in der Pfeuferstraße ausgearbeitet und mit den betroffenen Fachdienststellen abgestimmt. Im Zuge dessen wird in den weiteren Planungsschritten auch die Einrichtung einer Busspur in Fahrtrichtung Süden geprüft und abgestimmt.

5.9 Lortzingstraße

Art der Maßnahme	Zuflussdosierung durch LSA-Anpassung
Perspektive ÖV Begünstigte Linien und Takte	56 (12 Fahrten pro Stunde)
Perspektive ÖV Anzahl der Fahrgäste	22.100
Perspektive ÖV Expressbusse / Tangentialbusse	nicht betroffen
Perspektive ÖV Fahrzeitgewinn	Durchschnittlich 1,8 Minuten, Spitzenwerte über 4,6 Minuten

Perspektive MIV Auswirkung auf den MIV, Wirtschafts- und Kundenverkehr	Der Rückstau wird aus dem kritischen Bereich um 200 Meter Richtung Norden verlagert, aber dabei nicht verlängert.
Perspektive Radverkehr Auswirkung auf den Radverkehr	keine
Perspektive Fußverkehr Auswirkung auf den Fußverkehr	Bei der Überarbeitung der Lichtsignalsteuerung ist eine Verschlechterung für den Fußverkehr zu vermeiden.
Auswirkung auf die Verkehrssicherheit	keine
Auswirkung aus Perspektive der Luftreinhaltung	Basierend auf den Einschätzungen des MOR (keine verkehrlichen Auswirkungen) aus Sicht des RKU lufthygienisch unkritisch

Beschreibung der Maßnahme:

Die LSA Pippinger-/Theodor-Storm-Straße wird im Rahmen des Projektes ausgetauscht und mit einer neuen Steuerung versehen, so dass der Zufluss aus der Pippinger Straße dynamisch gesteuert wird und der Staubereich vor der LSA Haberland-/Lortzingstraße freigehalten wird.

Dadurch kann die aus der Alte Allee kommende Metrobuslinie 56 behinderungsfrei auf die Lotzingstraße fahren und dort die Linksabbiegespur erreichen. Der bislang in der Pippinger Straße existierende Rückstau wird um rund 200 Meter auf einem Straßenabschnitt ohne Randbebauung verlagert. Fahrzeuge aus Richtung Pippinger Straße werden in Summe keine Fahrzeitverlängerung erfahren, da auch sie dann südlich der LSA Theodor-Storm-Straße flüssiger als bislang den Knoten Haberland-/Lortzingstraße erreichen und passieren können.

5.10 Lothstraße

Art der Maßnahme	Haltverbot, Straßenbaumaßnahme
Perspektive ÖV Begünstigte Linien und Takte	153 (12 Fahrten je Stunde)
Perspektive ÖV Anzahl der Fahrgäste	13.400
Perspektive ÖV Expressbusse / Tangentialbusse	nicht betroffen
Perspektive ÖV Fahrzeitgewinn	Durchschnittlich 1,4 Minuten, Spitzenwerte über 3,2 Minuten
Perspektive MIV Auswirkung auf den MIV, Wirtschafts- und Kundenverkehr	Größere Leistungsfähigkeit durch den Wegfall von Behinderungen durch Ein- und Ausparken.
Perspektive Radverkehr Auswirkung auf den Radverkehr	Verbesserung des Verkehrsflusses, da ein Begegnungsverkehr mit entgegenkommenden Kfz problemloser möglich ist.
Perspektive Fußverkehr	Langfristig Verbreiterung der Gehwege auf

Auswirkung auf den Fußverkehr	Mindestmaße möglich.
Auswirkung auf die Verkehrssicherheit	Positiv, da die im Begegnungsfall mit Kfz unzureichende Fahrbahnbreite vergrößert wird.
Auswirkung aus Perspektive der Luftreinhaltung	Basierend auf den Einschätzungen des MOR (keine verkehrlichen Auswirkungen) aus Sicht des RKU lufthygienisch unkritisch. Nach dieser Einschätzung des MOR sind keine verkehrlichen Auswirkungen auf den nordöstlich der Dachauer Straße verlaufenden Abschnitt der Lothstraße zu erwarten.

Beschreibung der Maßnahme:

Die Lothstraße ist zwischen Dachauer Straße und Nymphenburger Straße nur zwischen ca. 7,30 Meter und 9,50 Meter breit, abschnittsweise ist das beidseitige Parken am Fahrbahnrand erlaubt. Dadurch steht eine für den Begegnungsfall unzureichende Fahrgasse von teils nur 4 Metern zur Verfügung, bei der selbst Begegnungen zwischen einem Linienbus und entgegenkommendem Radverkehr zu Verzögerungen führen.

Zur Schaffung einer ausreichend breiten Fahrgasse wird an kritischen Stellen ein ganztägiges absolutes Haltverbot eingerichtet.

Zudem wird der Einmündungsbereich Dachauer-/Lothstraße baulich verbreitert, damit auch dort einfahrende Busse nicht durch ausfahrende Fahrzeuge behindert werden.

Da in der Lothstraße eine beschilderte, auch entgegen der abschnittsweise vorhandenen Einbahnrichtung befahrbare Radroute mit Anbindung der Hochschule München verläuft, verbessert dies die Situation für den Radverkehr. Die geplante Maßnahme in der Lothstraße grenzt an die Radentscheidmaßnahme „Lothstraße zwischen Dachauer Straße und Georgenstraße“ an. Derzeit läuft für diesen Straßenabschnitt die Untersuchung der Raumaufteilung. Die beiden Maßnahmen können zeitlich unabhängig voneinander umgesetzt werden.

5.11 Grafinger Straße

Art der Maßnahme	Haltverbot
Perspektive ÖV Begünstigte Linien und Takte	190 und 191 (12 Fahrten pro Stunde)
Perspektive ÖV Anzahl der Fahrgäste	10.500
Perspektive ÖV Expressbusse / Tangentialbusse	nicht betroffen
Perspektive ÖV Fahrzeitgewinn	Durchschnittlich 1,5 Minuten, Spitzenwerte über 5 Minuten
Perspektive MIV Auswirkung auf den MIV, Wirtschafts- und Kundenverkehr	Entfall von ca. 51 Stellplätzen

Perspektive Radverkehr Auswirkung auf den Radverkehr	keine
Perspektive Fußverkehr Auswirkung auf den Fußverkehr	keine
Auswirkung auf die Verkehrssicherheit	-
Auswirkung aus Perspektive der Luftreinhaltung	keine

Beschreibung der Maßnahme:

Die Grafinger Straße ist zwischen Innsbrucker Ring und Ampfingstraße nur ca. 8,50 Meter breit, dennoch ist beidseitig das Parken am Fahrbahnrand erlaubt. Dadurch steht nur noch eine ca. 4,50 Meter breite Fahrgasse zur Verfügung. Dies ist für den Begegnungsfall zwischen Bus und Pkw nicht ausreichend, bei Gegenverkehr muss der Linienverkehr warten.

Zur Schaffung einer 6,50 Meter breiten Fahrgasse wird auf der Nordseite ganztägig ein einseitiges absolutes Haltverbot eingerichtet, die rund 51 Stellplätze am nördlichen Fahrbahnrand entfallen.

Die Stellplatzsituation in diesem Bereich ist jedoch angespannt. Daher ist auch die Einrichtung mehrerer Parklizenzzgebiete in Berg am Laim geplant. Die Ziele der Parkraumlizenzierung sind, ein besseres Wohnumfeld zu schaffen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen sowie den Parksuchverkehr zu reduzieren, die Erreichbarkeit für Besucher*innen zu gewährleisten und den Parkraum effektiv zu nutzen.

6. Verkehrsuntersuchung „Radverkehr auf Busspuren und Busverkehr auf Radspuren“

Am 23. Oktober 2019 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München zum zweiten Maßnahmenbündel Busspuren erstmals Rad- und Busverkehr auf gemeinsamen Sonderfahrstreifen beschlossen:

- Dietlindenstraße/ Potsdamer Straße (Busspur: Busverkehr und Radverkehr frei)
- Wendl-Dietrich-Straße (Radspur: Radverkehr und Busverkehr frei) und
- Herzogstraße (Busspur: Busverkehr und Radverkehr frei).

Ferner hat der Stadtrat die Stadtverwaltung im Oktober 2019 beauftragt zu berichten, inwieweit sich die gemeinsame Nutzung der jeweiligen Busspuren¹ bewährt hat, insbesondere mit Blick auf die verkehrliche Eignung, v.a. Auswirkungen auf den Busverkehr und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die SWM/MVG haben einen Vorschlag ausgearbeitet, wie aus ihrer Sicht die Untersuchung durchgeführt werden sollte, die im Wesentlichen die folgenden Bausteine enthalten sollte:

1 Gemeint sind Radspuren „Radverkehr – Busverkehr frei“ und Busspuren „Busverkehr – Radverkehr frei“

- Verkehrstechnische Bewertung für den Busverkehr
- Bewertung der Verkehrssicherheit
- Bewertung der Akzeptanz.

Die Untersuchung soll an den drei vom Stadtrat beschlossenen Sonderfahrstreifen durchgeführt werden sowie mit repräsentativen Ergebnissen aus anderen Städten, soweit vorhanden, abgeglichen werden. Die Federführung für die Untersuchung übernimmt das Mobilitätsreferat unter enger Einbindung der SWM/MVG.

Folgende Zeitplan zur Vorgehensweise ist vorgesehen:

- Abstimmung der Untersuchungsinhalte zwischen SWM, MOR, usw. bis Ende 2021
- Durchführung der Vergaben, Messungen (nur im Frühjahr, Sommer und Herbst außerhalb von Ferien und Großereignissen) und Auswertungen bis hin zum Vorliegen der Ergebnisse und Dokumentationen bis Ende 2022

Anschließend kann die Aufbereitung und Bewertung der Ergebnisse erfolgen und die Untersuchungsergebnisse voraussichtlich im Ende 2022 dem Stadtrat vorgestellt werden.

Kosten:

Das Untersuchungskonzept wird nach Beschlussfassung erarbeitet und eine Kostenschätzung erstellt. Es wird innerhalb des Mobilitätsreferates geklärt, wie die Mittel dafür bereit gestellt werden können (Wiederbereitstellung der Mittel aus Beschluss mit der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12557 vom 24.10.2018).

7. Termine

Das gesamte dritte Maßnahmenbündel (1. und 2. Teil) ist deutlich umfangreicher als die beiden vorherigen Maßnahmenbündel. Bei technisch weniger aufwendigen Maßnahmen soll die Umsetzung im Jahr 2021 begonnen werden (1. Teil 3. Maßnahmenbündel, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02846 vom 28.07.2021). Aufwendigere Maßnahmen mit einem erheblichen Planungsaufwand werden ab dem Jahr 2022 umgesetzt (diese Sitzungsvorlage).

Der Stadtrat wird über den Umsetzungsstand im Rahmen der Beschlussfassung zum nächsten Maßnahmenbündel informiert.

Projektrisiken bestehen insbesondere durch Pandemierisiken, fehlende Stellenbesetzungen, Witterungsbedingungen, Vergabeverfahren, Einwände in Spartenverfahren und andere Baustellen.

8. Inhaltliche Projektkoordination durch die SWM/MVG

Die Maßnahmen werden inhaltlich von der SWM/MVG in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat vorbereitet. Die Verkehrsbetriebe tragen die konzeptionelle Gesamtverantwortung. Das Mobilitätsreferat hat die fachliche Betreuung seitens der Verwaltung übernommen. Der Zeitplan wird hierbei eng mit dem Mobilitätsreferat und dem Baureferat in Bezug auf die dort vorhandenen Kapazitäten sowie dem Referat für Klima und Umweltschutz im Hinblick auf die Thematik Luftreinhaltung abgestimmt. Im Rahmen der jährlich stattfindenden interfraktionellen Arbeitsgruppe zur Busbeschleunigung (IAG) wird den Vertreter*innen der Stadtratsfraktionen ein Zwischenbericht präsentiert sowie Änderungen im Zeitplan oder bei den Maßnahmen abgestimmt.

9. Zukünftige Ausdehnung des Maßnahmenprogramms auf Störungsstellen Trambahn

Zukünftig sollen auch Maßnahmen in Bezug auf Störungsstellen der Trambahn erarbeitet und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden – das bislang auf den Bus ausgerichtete Programm „Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“ wird umbenannt in „Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung des Tram- und Buslinienverkehrs“. Hierbei sollen Störungsstellen betrachtet werden, die durch Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum bzw. durch Maßnahmen an Lichtsignalanlagen in Zuständigkeit der Landeshauptstadt München behoben werden können. Analog zum bisherigen Programm wird die MVG die Störungsstellen im Trambahnnetz analysieren und den städtischen Referaten zukommen lassen, um entsprechende Maßnahmenvorschläge gemeinsam erarbeiten zu können. Erstmals werden Trambahnmaßnahmen voraussichtlich im Jahr 2022 dem Stadtrat im Rahmen des vierten Maßnahmenpakets zur Entscheidung vorgelegt.

10. Förderung

Das Maßnahmenbündel ist voraussichtlich in Teilen nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“ (RZStra) und der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr“ (RZÖPNV) förderfähig. Die zu erwartenden Zuwendungen erfolgen aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG).

Das Baureferat wird gebeten, Abstimmungen mit dem Fördergeber durchzuführen und die im Rahmen der vorgegebenen Terminalschiene möglichen Förderanträge zu stellen. Die SWM/MVG wird gebeten, das Baureferat hierbei entsprechend zu unterstützen.

Über die Höhe der Zuwendungen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden. Ein

Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht.

11. Lufthygiene und Verkehrssicherheit

Nach derzeitigem Sachstand sind, basierend auf den Aussagen des Mobilitätsreferates zu den verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen, laut Referat für Klima und Umweltschutz keine negativen Auswirkungen auf die Lufthygiene zu erwarten.

12. Auswirkungen auf zukünftige Planungen für Radverkehrsanlagen

Da die Maßnahmen in der Regel durch Markierungsarbeiten, Anordnung von Haltverboten und Anpassungen von Lichtsignalanlagen umgesetzt werden, sind diese Maßnahmen im Falle erforderlicher Umgestaltungen für Radverkehrsanlagen reversibel. Bei den Radverkehrsplanungen sind auch die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu betrachten und Einschränkungen für den ÖPNV zu vermeiden.

13. Darstellung der Kosten, der Finanzierung und des weiteren Vorgehens

Bedingt durch den engen Zeitplan bis zur Umsetzung der Maßnahmen hat die Stadtwerke München GmbH eine Grobkostenschätzung zur Ermittlung einer Kostenobergrenze vorgenommen. Bei der Abschätzung wurden die Erfahrungen aus den vorangegangenen Projekten berücksichtigt und auf Empfehlung der SWM/MVG eine entsprechende Risikoreserve von 20% angesetzt. Demnach ergibt sich für das gesamte dritte Maßnahmenbündel eine Kostenobergrenze von 3.800.000 Euro beim Baureferat. Es handelt sich hierbei um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand.

Die Finanzierung erfolgte über das „Sonderprogramm Klimaschutz 2021“ in einer gesonderten Beschlussvorlage des RKU (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03895).

Projekt- und Ausführungsgenehmigungen für das Baureferat

Die Projektgenehmigung für das Baureferat auch für den zweiten Teil des dritten Maßnahmenbündels wird beantragt.

Aufgrund der klaren Rahmenbedingungen des Projektes und um die Projektdurchführung zu vereinfachen, wird vorgeschlagen, die Ausführungsgenehmigungen durch das Baureferat verwaltungsintern durchzuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze nicht überschritten wird.

14. Abstimmung Referate

Die Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02846 vom 28.07.2021 wurde mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Baureferat, der Stadtkämmerei und dem Referat für Klima und Umweltschutz abgestimmt.

Dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Baureferat, dem Referat für Klima und Umweltschutz und der Stadtkämmerei ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

15. Beteiligung Bezirksausschüsse

Alle Bezirksausschüsse hatten Gelegenheit, sich zur Beschlussvorlage zu äußern (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02846 vom 28.07.2021).

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Fachbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

1. Den Maßnahmen des zweiten Teils des dritten Maßnahmenbündels wird zugestimmt.
2. Die unter 5. des Vortrages des Referenten beschriebenen Maßnahmen werden vorbehaltlich der Bereitstellung der ab 2022 erforderlichen Haushaltsmittel umgesetzt.
3. Dem Baureferat wird die Projektgenehmigung für den zweiten Teil des dritten Maßnahmenbündels erteilt und das Baureferat gebeten, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigungen verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze nicht überschritten wird.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit den zu beteiligenden Referaten und der SWM/MVG jährlich verschiedene Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Oberflächen-Linienverkehrs zu erarbeiten und diese der IAG Busbeschleunigung vorzustellen. Hierbei wird zukünftig neben dem Buslinienverkehr auch der Trambahnverkehr durch Maßnahmen berücksichtigt.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, auf Grundlage der Empfehlungen der IAG jährlich eine Beschlussvorlage dem Stadtrat vorzulegen, in welcher Art, Umfang des Maßnahmenbündels die zeitliche Abfolge und die Finanzierung aufgezeigt werden. Zudem wird in der Beschlussvorlage die Projektgenehmigung für das Baureferat erteilt.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in enger Abstimmung mit SWM/MVG, ein Untersuchungskonzept nach Beschlussfassung für die Sonderfahrstreifen mit gemeinsamer Nutzung von Rad- und Busverkehr zu erarbeiten. Es wird innerhalb des Mobilitätsreferates geklärt, wie die Mittel dafür bereit gestellt werden können (Wiederbereitstellung der Restmittel aus Beschluss mit der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12557 vom 24.10.2018).
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel

Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV.: Mobilitätsreferat GL - Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An das Baureferat
4. An das Baureferat – Tiefbau
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft – GL
6. An das Referat für Klima und Umweltschutz

7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG3
8. An die Stadtkämmerei
9. An die Stadtwerke München GmbH
10. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
11. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
12. An das Mobilitätsreferat – GB 1
13. An das Mobilitätsreferat – GL 5
mit der Bitte um Kenntnisnahme

14. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1-11

Am
Mobilitätsreferat GL - Beschlusswesen