

Telefon: 233-22605
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement

Telefon: 233-61300
Telefax: 233-61305

Baureferat
Tiefbau

Telefon: 233-39941
Telefax: 233-39920

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III

Telefon: 233-26147
Telefax: 233-98924165

**Referat für Stadtplanung und
Bauordnung**
Verkehrsplanung

Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs Zweites Maßnahmenbündel

Finanzierung

- 1. Projektgenehmigung**
- 2. Genehmigung zu verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigungen**
- 3. Änderung des MIP 2019-2023**

Öffentlich besser fahren 7

Mit Busspuren schnell ans Ziel

Antrag Nr. 14-20 / A 03440 von Herrn StR Reissl, Herrn StR Dr. Mittermaier, Frau StRin Rieke, Herrn StR Röver, Frau StRin Burger vom 04.10.2017

Öffentlich besser fahren 8

„Taskforce Busoffensive 2018“

Antrag Nr. 14-20 / A 03441 von Herrn StR Reissl, Herrn StR Dr. Mittermaier, Frau StRin Rieke, Herrn StR Röver, Frau StRin Burger vom 04.10.2017

Bus-Beschleunigung an Haltestellen realisieren – Bus-Beschleunigung light

Antrag Nr. 14-20 / A 03822 von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 09.02.2018

Busspuren auch für Taxi und Carsharing

Antrag Nr. 14-20 / A 03823 der FDP – HUT Stadtratsfraktion vom 09.02.2018

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15495

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungs- und Bauausschusses am 09.10.2019 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	<p>Verbesserung der Attraktivität des Buslinienverkehrs; Maßnahme zur Luftreinhaltung;</p> <p>Auftrag aus dem Stadtratsbeschluss vom 24.10.2018 (SV-Nr. 14-20 / V 12597), jährlich ein weiteres Maßnahmenbündel zur Beschleunigung des Busverkehrs vorzuschlagen;</p> <p>Antrag Nr. 14-20 / A 03440 und Nr. 14-20 / A 03441 von Herrn StR Reissl, Herrn StR Dr. Mittermaier, Frau StRin Rieke, Herrn StR Röver und Frau StRin Burger vom 04.10.2017,</p> <p>Antrag Nr. 14-20 / A 03822 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 09.02.2018,</p> <p>Antrag Nr. 14-20 / A03823 der FDP – HUT Stadtratsfraktion vom 09.02.2018</p>
Inhalt	<p>In der Vorlage wird das zweite Maßnahmenbündel zur Beschleunigung des Busverkehrs beschrieben und zur Umsetzung empfohlen. Darüber hinaus sollen noch verkehrstechnische und lufthygienische Untersuchungen in den Jahren 2020 und 2021 beauftragt werden.</p>
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	<p>Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen 2.800.000 €. Für den Haushalt des Baureferates 2.600.000 €, davon 650.000 € im Jahr 2020, 650.000 € im Jahr 2021, 780.000 € im Jahr 2022 sowie eine geplante Risikoreserve mit 520.000 € im Jahr 2023.</p> <p>Für den Haushalt des Referates für Stadtplanung und Bauordnung je 100.000 € in 2020 und 2021.</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, soweit keine Restmittel vorhanden sind, Mittel für verkehrstechnische und lufthygienische Untersuchungen in einem gesonderten Beschluss zu beantragen.</p>
Entscheidungsvorschlag	<p>Dem Vortrag der Referenten wird zugestimmt.</p> <p>Dem zweiten Maßnahmenbündel mit Projektkosten in Höhe von maximal 2,6 Mio € sowie Kosten für die Ertüchtigung des Datenmodells in Höhe von 0,2 Mio. € wird zugestimmt.</p> <p>Dem Baureferat wird die Projektgenehmigung für das zweite Maßnahmenbündel erteilt. Das Baureferat wird damit beauftragt, die Ausführungen vorzubereiten und die Ausführungs genehmigungen verwaltungsintern herbeizuführen.</p> <p>Das RAW initiiert die jährlich stattfindende IAG Busbeschleunigung. Jährlich wird eine Beschlussvorlage mit einem neuen Maßnahmenbündel zur Busbeschleunigung vorgelegt.</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, verkehrstechnische und lufthygienische Untersuchungen zu beauftragen.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Busbeschleunigung, Busspuren; Luftreinhaltung
Ortsangabe	-/-

Telefon: 233-22605
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement

Telefon: 233-61300
Telefax: 233-61305

Baureferat
Tiefbau

Telefon: 233-39941
Telefax: 233-39920

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III

Telefon: 233-26147
Telefax: 233-98924165

**Referat für Stadtplanung und
Bauordnung**
Verkehrsplanung

Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs Zweites Maßnahmenbündel

Finanzierung

- 1. Projektgenehmigung**
- 2. Genehmigung zu verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigungen**
- 3. Änderung des MIP 2019-2023**

Öffentlich besser fahren 7

Mit Busspuren schnell ans Ziel

Antrag Nr. 14-20 / A 03440 von Herrn StR Reissl, Herrn StR Dr. Mittermaier, Frau StRin Rieke, Herrn StR Röver, Frau StRin Burger vom 04.10.2017

Öffentlich besser fahren 8

„Taskforce Busoffensive 2018“

Antrag Nr. 14-20 / A 03441 von Herrn StR Reissl, Herrn StR Dr. Mittermaier, Frau StRin Rieke, Herrn StR Röver, Frau StRin Burger vom 04.10.2017

Bus-Beschleunigung an Haltestellen realisieren – Bus-Beschleunigung light

Antrag Nr. 14-20 / A 03822 von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 09.02.2018

Busspuren auch für Taxi und Carsharing

Antrag Nr. 14-20 / A 03823 der FDP – HUT Stadtratsfraktion vom 09.02.2018

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15495**Vorblatt zur Beschlussvorlage des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungs- und Bauausschusses am 09.10.2019 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentinnen und der Referenten	2
1. Anlass	2
2. Zielsetzung Busbeschleunigung	2
3. Stand Umsetzung Maßnahmen erstes Maßnahmenbündel für 2019	4
4. Priorisierung – Zielkonflikt Reduzierung NO ₂ -Belastung	6
5. Zweites Maßnahmenbündel für 2020	6
5.1 Busspur Verlängerung Trappentreustraße	7
5.2 Busspur Verlängerung Herzogstraße	8
5.3 Busspur Donnersbergerbrücke	8
5.4 Busspur Dietlinden-/Potsdamer Straße	9
5.5 Busspur Ampfingstraße	10
5.6 Busspur Verlängerung Ludwigstraße	11
5.7 Busspur Frankfurter Ring, Moosacher Straße	11
5.8 Busspur Wendl-Dietrich-Straße	12
5.9 Lichtsignalanlage Effnerstraße	13
5.10 Lichtsignalanlagen Rosenheimer Straße/Innsbrucker Ring und Ottobrun- ner Straße/Innsbrucker Ring	13
5.11 Durchfahrverbot Haberlandstraße	15
5.12 Haltverbot Weitlstraße	16
5.13 Haltverbot Ittlingerstraße	16
5.14 Haltverbot Manzostraße	16
6. Termine	17
7. Inhaltliche Projektkoordination durch die SWM	17
8. Förderung	17
9. Verkehrlich-lufthygienische Untersuchungen für zukünftige Maßnahmenbündel	17
10. Kosten	19
11. Ausgabemittel und Finanzierung	22
12. Projekt- und Ausführungsgenehmigungen für das Baureferat	23
13. Anträge und Empfehlungen	23
13.1 Öffentlich besser fahren 7 Mit Busspuren schnell ans Ziel	23
13.2 Öffentlich besser fahren 8 „Taskforce Busoffensive 2018“	24
13.3 Bus-Beschleunigung an Haltestellen realisieren – Bus-Beschl. light	24
13.4 Busspuren auch für Taxi und Carsharing	26
14. Abstimmungen	27
II. Antrag der Referentinnen / der Referenten	29
III. Beschluss	31

Telefon: 233-22605
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement

Telefon: 233-61300
Telefax: 233-61305

Baureferat
Tiefbau

Telefon: 233-39941
Telefax: 233-39920

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III

Telefon: 233-26147
Telefax: 233-98924165

**Referat für Stadtplanung und
Bauordnung**
Verkehrsplanung

Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs Zweites Maßnahmenbündel

Finanzierung

- 1. Projektgenehmigung**
- 2. Genehmigung zu verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigungen**
- 3. Änderung des MIP 2019-2023**

Öffentlich besser fahren 7

Mit Busspuren schnell ans Ziel

Antrag Nr. 14-20 / A 03440 von Herrn StR Reissl, Herrn StR Dr. Mittermaier, Frau StRin Rieke, Herrn StR Röver, Frau StRin Burger vom 04.10.2017

Öffentlich besser fahren 8

„Taskforce Busoffensive 2018“

Antrag Nr. 14-20 / A 03441 von Herrn StR Reissl, Herrn StR Dr. Mittermaier, Frau StRin Rieke, Herrn StR Röver, Frau StRin Burger vom 04.10.2017

Bus-Beschleunigung an Haltestellen realisieren – Bus-Beschleunigung light

Antrag Nr. 14-20 / A 03822 von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 09.02.2018

Busspuren auch für Taxi und Carsharing

Antrag Nr. 14-20 / A 03823 der FDP – HUT Stadtratsfraktion vom 09.02.2018

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15495

7 Anlagen

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungs- und Bauausschusses am 09.10.2019 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentinnen und der Referenten

1. Anlass

Das Wachstum der Landeshauptstadt München stellt die Stadt vor die Herausforderung, den steigenden Mobilitätsbedarf leistungsfähig und stadtverträglich zu decken. Anforderungen der Luftreinhalte- und Lärmschutzrichtlinien und des Klimaschutzes sind zu beachten. Dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt hier eine besondere Rolle zu, da er bei geringem Platzbedarf und guter Klimabilanz hohe Kapazitäten anbietet.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 24.10.2018 mit dem Beschluss „Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12597) bereits ein Maßnahmenpaket i.H.v. 2.780 Tsd. € zur Ertüchtigung des Buslinienverkehrs beschlossen. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wurde beauftragt, dem Stadtrat jährlich eine Beschlussvorlage mit weiteren Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung des Buslinienverkehrs vorzulegen.

Die Stadtratsanträge Nr. 14-20 / A 03440 vom 04.10.2017, Nr. 14-20 / A 03441 vom 04.10.2017, Nr. 14-20 / A 03822 vom 09.02.2018 und Nr. 14-20 / A 03823 vom 09.02.2018 wurden dabei nicht abschließend behandelt, sondern sollten mit der nächsten Beschlussvorlage nochmals vorgelegt werden. Zugleich wird in der Beschlussvorlage die Projektgenehmigung für das Baureferat erteilt.

2. Zielsetzung Busbeschleunigung

Im Buslinienverkehr der MVG wurden im Jahr 2018 rund 214 Mio. Fahrgäste befördert. Das ist eine Steigerung von 10 Mio. Fahrgästen bzw. 5 Prozent gegenüber dem Jahr 2017. Pro Werktag fahren rund 713.000 Personen mit den Linienbussen. Bei 35 Prozent aller Fahrten mit MVG-Verkehrsmitteln wird der Bus als Verkehrsmittel zumindest für eine Teilstrecke genutzt. Das Busliniennetz umfasst derzeit 511 km, wobei auf 10,7 km eigene Busspuren zur Verfügung stehen, sowie bei weiteren 12,2 km Buslinien den Fahrweg der Tram mitbenutzen.

Aufgrund der unumgänglichen längeren Planungs- und Realisierungszeiträume der beschlossenen Ausbaumaßnahmen des U-Bahnnetzes kann auf die erwarteten überpropor-

tionalen Fahrgastzuwächse im Zuge des weiteren Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachses in den kommenden Jahren maßgeblich nur im Busnetz reagiert werden.

Somit muss das Busnetz in der nächsten Zeit einen erheblich größeren Beitrag zur Entlastung der bereits hoch ausgelasteten Schienenstrecken sowie zur verstärkten Verlagerung des sehr platzintensiven Kfz-Verkehrs auf die platzsparsameren Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-/Radverkehr und ÖPNV) leisten als bisher. Vor diesem Hintergrund spielen die Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs eine Schlüsselrolle.

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 gibt es in München auf 0,5 Prozent des Straßennetzes Busspuren.

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 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.
- In der Regel ist bei bereits beschleunigten oder noch zu beschleunigenden Lichtzeichenanlagen (LZA) durch das Kreisverwaltungsreferat eine Umlaufzeit der LZA zu wählen, bei der eine gute Beschleunigungswirkung für den öffentlichen Nahverkehr einschließlich der Nachtlinien eintritt. In der Gesamtbetrachtung ist auch die Leichtigkeit des Verkehrs aller Verkehrsgruppen durch die Verkehrsbehörde zu betrachten.

Selbstverständlich soll eine Deaktivierung der ÖPNV-Beschleunigung nur in begründeten Ausnahmefällen vorgenommen werden, die Zuständigkeit obliegt hier aber der Straßenverkehrsbehörde.

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.

Grundsätzlich ist nicht auszuschließen, dass es durch Busspuren zu Konflikten zwischen dem Ziel der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV einerseits und dem Ziel der Einhaltung der gesetzlichen Immissionswerte kommt: Zunehmende Stausituationen mit vermehrt auftretendem Stop-and-go Verkehr in den von den Maßnahmen direkt betroffenen Streckenabschnitten sowie Ausweichverkehre in das umliegende Straßennetz könnten insbesondere dann ausgelöst werden, wenn mit der Busbeschleunigungsmaßnahme Kapazitätseinschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verbunden sind. Somit wäre eine Verschlechterung der lufthygienischen Situation im direkten Umgriff ebenso wie im umliegenden Straßennetz möglich – ggf. mit der Folge einer Überschreitung gesetzlicher lufthygienischer Grenzwerte. Ein solches Szenario ist durch eine entsprechende Vorplanung auszuschließen. Ergänzend wird auf die Mitzeichnung des Referates für Gesundheit und Umwelt (Anlage 1) verwiesen.

Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmen Szenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung (Vorlage-Nr. 14-20 / V12218 vom 27.7.2018) der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO₂-Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen. Gemäß Berechnungen können die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) zu einer deutlichen Reduzierung der Straßenabschnitte führen.

3. Stand Umsetzung Maßnahmen erstes Maßnahmenbündel für 2019

Stand der Umsetzung der Maßnahmen des ersten vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmenbündels:

- a) Anpassungen Brudermühlstraße: Das Baureferat hat eine erste Planung ausgearbeitet und stimmt diese aktuell mit dem Kreisverwaltungsreferat ab. Derzeit wird von einer Umsetzung in 2020 ausgegangen.
- b) Busspur Friedenheimer Brücke: Das Baureferat hat 2019 die Busspur markiert.
- c) Busspur Allacher Straße: Die Maßnahme wird derzeit zwischen Kreisverwaltungsreferat und Baureferat abgestimmt und soll noch im Jahr 2019 umgesetzt werden.
- d) Umbau Luise-Kiesselbach-Platz: Da es sich um einen planfestgestellten Straßenab-

schnitt handelt, ist wegen der erforderlichen Abstimmung die Umsetzung im Jahr 2020 vorgesehen.

- e) Anpassungen Corneliusstraße: Die Änderung der Beschilderung und Parkmarkierung wurden durch das Kreisverwaltungsreferat angeordnet und durch das Baureferat 2019 umgesetzt.

Sachstand Abbau der Ampelanlage Gärtnerplatz und dem Knoten Cornelius-/Baaderstraße (Prüfauftrag des Stadtrats vom 24.10.2018): Die Ampelanlage Gärtnerplatz wird für den behinderungsfreien Busverkehr benötigt und wurde im Rahmen der Busbeschleunigung entsprechend konzipiert. Die Ampelanlage Cornelius-/Baaderstraße kann nach Aussage des Kreisverwaltungsreferats nicht abgebaut werden, da die Lichtsignalanlage (LSA) der Schulwegsicherheit dient.

- f) Anpassungen Bergsonstraße: Die Haltverbote und die Änderung der Markierung wurden vom Kreisverwaltungsreferat angeordnet und durch das Baureferat 2019 umgesetzt.
- g) Anpassungen Schellingstraße: Die Maßnahme wurde durch das Baureferat 2019 umgesetzt. Lediglich im Bereich der privaten Baustelle konnte die Beschilderung noch nicht montiert werden.
- h) Verkehrsversuch Moosacher Straße: Die verkehrstechnischen Voraussetzungen für den Verkehrsversuch wurden durch das Kreisverwaltungsreferat erarbeitet und befinden sich in der Umsetzung.
- i) Prinzregentenstraße: Umsetzung der Zuflussdosierung durch das Kreisverwaltungsreferat nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplans voraussichtlich noch in 2019. Über die Maßnahme aus dem ersten Maßnahmenpaket hinaus hat der Stadtrat mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 /V 15018 und gemäß beschlossenen Änderungsantrag der Vollversammlung am 15.05.2019 das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, „zur Senkung der NO₂-Werte die tägliche Verkehrsmenge in der Prinzregentenstraße auf Höhe der Hausnummern 64 und 66 durch eine entsprechende Ampelschaltung um 15 Prozent mit externer Unterstützung zu reduzieren.“

Ferner wird gemäß Maßnahme „M6 Intelligente Verkehrssteuerung: Untersuchung von Möglichkeiten zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Prinzregentenstraße“ die Errichtung einer entsprechenden Busspur vorbereitet und dem Stadtrat schnellstmöglich zur Entscheidung vorgelegt. Sofern dies nicht die erwartete NO₂-Reduzierung bewirkt, sind in einer zweiten Stufe im Rahmen der Maßnahme „M6 Intelligente Verkehrssteuerung: Untersuchung von Möglichkeiten zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Prinzregentenstraße“ zusätzliche Maßnahmen wie z.B. die weitere Reduzierung der Verkehrsmenge bis zu 30 Prozent zu prüfen.

Nachrichtlich kann zum Störungsschwerpunkt Nymphenburger Straße Folgendes mitgeteilt werden (die Maßnahme war nicht Teil des ersten Maßnahmenbündels):

Der Störungsschwerpunkt Nymphenburger Straße für die Buslinie 153 konnte im Mai 2019 beseitigt werden. Durch die Markierung einer kurzen Busspur und eine Anpassung der Lichtsignalanlage konnte das bisherige indirekte Linksabbiegen von der Nymphenburger Straße in die Landshuter Allee für die Buslinie 153 abgeschafft werden, sie darf nun direkt links abbiegen und spart dadurch durchschnittlich 1,6 Minuten Fahrzeit ein (Spitzenwerte in der Hauptverkehrszeit liegen bei bis zu 3,7 Minuten Fahrzeiteinsparung).

4. Priorisierung – Zielkonflikt Reduzierung NO₂-Belastung

Die MVG hat eine Liste (Anlage 2) mit aktuell 72 Störungsschwerpunkten erarbeitet, welche jährlich aktualisiert wird. Die Störungsschwerpunkte sollen grundsätzlich auf Grundlage folgender Bewertung priorisiert werden:

Taktdichte	0-3 Punkte
Anzahl Fahrgäste der betroffenen Linien	0-4 Punkte
Expressbuslinie geplant oder bestehend	5 Punkte
Fahrzeitabweichung in Hauptverkehrszeit:	0-3 Punkte
Luftschadstoffbelastung	0-3 Punkte

Die Luftschadstoffbelastung wurde auf Grundlage eines Ergänzungsantrags mit Beschluss vom 24.10.2018 wie folgt eingeführt:

Es werden Punkte für Belastungsklassen „leicht“ (1 Punkt; 40-49 µg/m³ NO₂), „mittel“ (2 Punkte; 50-59 µg/m³ NO₂) und hoch (3 Punkte; >60 µg/m³ NO₂) vergeben.

Bei der Auswahl der Maßnahmen für das erste und zweite Maßnahmenbündel wurden neben Maßnahmen mit hoher Punktzahl auch Maßnahmen mit weniger Punkten ausgewählt, um personelle und finanzielle Ressourcen gleichmäßig auszulasten.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt erachtet das Bepunktungsschema für den Aspekt Luftreinhaltung nicht als zielführend. Aus Sicht des Referat für Gesundheit und Umwelt ist basierend auf der lufthygienischen Ist-Situation das Ziel, keine neuen Grenzwertüberschreitungen zu schaffen, entscheidend. Ergänzend wird auf die ausführlichere Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt in Anlage 1 hingewiesen.

5. Zweites Maßnahmenbündel für 2020

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen beschrieben (siehe auch Anlage 3). Die Maßnahmen sind nach der Art der Maßnahme (Busspur, Lichtsignalanlage, Durchfahrverbot und Haltverbot) sortiert. Die Reihung orientiert sich nicht an der Priorisierung der Maßnahme.

5.1 Busspur Verlängerung Trappentreustraße

Begünstigte Linien und Takte	53, 63 und 153 mit insgesamt 18 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	65.800 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	ja, Expressbus geplant
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 2,2 Minuten, Spitzenwerte über 7,1 Minuten
Auswirkung	Baumgraben, Baumfällungen

Beschreibung der Maßnahme:

Die Busspur auf der Ostseite der Trappentreustraße südlich der Landsberger Straße soll um 70 Meter Richtung Süden zu Lasten des Baumgrabens verlängert werden. Etwa 11 Bäume wären zu fällen.

Nach Aussage der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) liegen die Bäume im Umgriff der Baumschutzverordnung der Stadt München. Ferner werden im gültigen Flächennutzungsplan "Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung" gefordert. Der tatsächliche Zustand der Bäume ist beklagenswert, d.h. zum großen Teil sind diese stark geschädigt und abgängig. Unabhängig davon lehnen sowohl die UNB als auch die Grünplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Fällungen ab, da die Wohlfahrtswirkung von Bäumen im stark verdichteten urbanen Umfeld nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Vor dem Hintergrund steigender Temperaturen in der Innenstadt sowie hoher NO₂- und Feinstaub-Konzentrationen leisten Bäume z.B. durch Schattenwurf, Verdunstung, Sauerstoffproduktion und Staubbindung einen für das Klima positiven Beitrag. Ebenso bilden die Bäume einen, wenn auch kleinen, Trittstein für die Biodiversität in einem ansonsten versiegelten Bereich. Aus Sicht der UNB sollte daher geprüft werden, ob die Einrichtung einer Busspur (anstelle eines Neubaus) auf der bestehenden rechten "Geradausspur" vertretbar wäre.

Unabhängig davon ist auf Grund der schwierigen Topographie auch noch zu prüfen, ob die Geländesituation eine Umsetzung einer um 70 Meter nach Süden verlängerten Busspur überhaupt zulässt.

Von daher kann abschließend über ein Projekt in diesem Bereich der Trappentreustraße erst im Rahmen des dritten Maßnahmenbündels zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs in 2020 entschieden werden. Die Verwaltung wird mit der Prüfung beauftragt, ob eine Busspur auf der rechten Fahrspur eingerichtet werden kann.

5.2 Busspur Verlängerung Herzogstraße

Begünstigte Linien und Takte	53 und 59 mit insgesamt 12 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	59.300 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	ja, Expressbus geplant
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 1,5 Minuten, Spitzenwerte über 4,0 Minuten
Auswirkung	18 Pkw-Stellplätze entfallen

Beschreibung der Maßnahme:

Die vorhandene Busspur auf der Südseite der Herzogstraße westlich der Leopoldstraße soll bis zum Knoten Herzog-/Wilhelmstraße verlängert werden. Es entfallen 18 Stellplätze auf der Südseite der Herzogstraße. Die Knotengeometrie am Knoten Herzog-/Wilhelmstraße ist baulich anzupassen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Maßnahme insbesondere unter Berücksichtigung der Interessen des Radverkehrs geprüft. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weist darauf hin, dass durch die Herzogstraße zwischen Wilhelmstraße und Leopoldstraße eine Fahrradhaupttroute gemäß Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) verläuft. Gemäß der aktuellsten Verkehrszählung vom 18.09.2018 ist das Radverkehrsaufkommen in diesem Abschnitt mit 140 Radfahrern in der Morgenspitze und 120 Radfahrern in der Abendspitze relativ hoch und entspricht damit ca. 40 % des Kfz-Verkehrsaufkommens von ca. 300 Kfz/h. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat stimmen der Einrichtung einer Busspur in der Herzogstraße zwischen Wilhelmstraße und Leopoldstraße in Fahrtrichtung Osten und dem Entfall von 18 Pkw-Stellplätzen daher unter der Voraussetzung zu, dass die Busspur für den Radverkehr freigegeben wird. Am Knotenpunkt Herzogstraße/Leopoldstraße sind Regelungen zu treffen, den Radverkehr sicher und ohne Behinderung des Linienverkehrs zu führen.

5.3 Busspur Donnersbergerbrücke

Begünstigte Linien und Takte	Buslinien 53, 63 und 153 mit insgesamt 18 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	65.800 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	ja, Expressbus geplant
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 3,6 Minuten, Spitzenwerte über 5,9 Minuten
Auswirkung	Entfall einer Spur zu Lasten des MIV

Beschreibung der Maßnahme:

Auf der nordöstlichen Abfahrtsrampe der Donnersbergerbrücke zur Arnulfstraße soll die bislang ca. 6 Meter breite Fahrspur aufgeteilt werden in eine ca. 3 Meter breite Fahrspur und eine ca. 3 Meter breite Busspur.

Das Kreisverwaltungsreferat wird die Verkehrssituation nach Umsetzung der Busspur beobachten, da es durch eine mögliche Verlagerung der Stausituation in den Fahrbahnbereich der Donnersberger Brücke ggf. zu Verflechtungsproblemen für den Kfz-Verkehr kommen kann.

5.4 Busspur Dietlinden-/Potsdamer Straße

Begünstigte Linien und Takte	59 mit 6 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	22.100 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	ja, Expressbus geplant
Fahrzeitgewinn	5,7 Minuten, Spitzenwerte über 9,2 Minuten
Auswirkung	Spur zu Lasten des MIV Radspur wird zur gemeinsamen Rad- und Busspur ggf. steigende NO ₂ -Belastung

Beschreibung der Maßnahme:

In der Dietlindenstr. wird auf der Nordseite ab der Bushaltestelle Osterwaldstraße die rechte Fahrspur zur Busspur. Mit dem Ende des baulichen Radwegs (ca. 70 Meter östlich der Biedersteiner Str.) werden die Busspur und der dann beginnende Radfahrstreifen zu einem kombinierten Sonderfahrstreifen für Bus- und Radverkehr markiert. Damit bleiben an der Kreuzung Dietlinden-/Biedersteiner Str. wie im Bestand zwei Fahrspuren und alle Abbiegebeziehungen für den MIV erhalten.

Der kombinierte Sonderfahrstreifen für Bus- und Radverkehr wird auf der Nordseite der Dietlindenstr. bis zur Einmündung Dietlinden-/Kunigundenstr. fortgeführt und endet an der Fußgängerschutzanlage, die dort sowieso schon im Rahmen des LSA-Neubauprogramms errichtet wird. Mit einer ÖPNV-Beschleunigung kann der Bus hier gesichert am Rückstau vorbeifahren und in den Folgeabschnitt als Pulkführer einfahren.

Zwischen Kundigunden- und Ungererstr. bleibt die Fahrspuraufteilung und am Knotenpunkt Dietlinden-/Ungererstr. bleiben alle Abbiegebeziehungen wie im Bestand erhalten.

Aus der Sicht des Kreisverwaltungsreferates sind durch diese Maßnahmen Veränderungen der Verkehrsverhältnisse nicht zu erwarten. Unter dieser Prämisse geht das Referat für Gesundheit und Umwelt davon aus, dass keine Auswirkungen auf die lufthygienische Situation zu erwarten sind.

Zwischen Ungerer- und Germaniastr. wird in der Potsdamer Str. auf der Nordseite versuchsweise mit einer Gelbmarkierung ein kombinierter Sonderfahrstreifen für Bus- und Radverkehr markiert. Für den MIV bleibt wie im Bestand eine Fahrspur erhalten. Zur Verflüssigung des Verkehrsablaufs wird das Linksabbiegen in die Germaniastr. untersagt. Die Ergebnisse des Verkehrsversuchs werden mit dem nächsten Maßnahmenbündel in der IAG-Sitzung vorgestellt und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

5.5 Busspur Ampfingstraße

Begünstigte Linien und Takte	59 mit 6 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	22.100 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	ja, Expressbus geplant
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 9,0 Minuten, Spitzenwerte über 18,0 Minuten
Auswirkung	Entfall von 7 zeitlich eingeschränkt nutzbaren Stellplätzen zu Lasten des MIV ggf. steigende NO ₂ -Belastung

Beschreibung der Maßnahme:

In der Ampfingstr. wird auf der Ostseite ab der Kreuzung Ampfing-/Grafinger Str. die rechte Fahrspur zur Busspur ummarkiert. Die Busspur endet auf Höhe der Bushaltestelle Mühldorfstraße (ca. 30 Meter südlich der Kreuzung Ampfing-/Mühldorfstr.), um vor der Kreuzung wie im Bestand zwei Fahrspuren für den MIV zu erhalten und alle Abbiegebeziehungen aufrecht zu erhalten. Die Ausfahrt des Busses aus der Busspur wird mit einer neu zu errichtenden Auffangampel signalisiert.

Ab der Kreuzung Ampfing-/Mühldorfstr. wird die rechte Fahrspur wieder in eine Busspur ummarkiert und bis zur Einmündung der Ausfahrt des Innsbrucker Rings weitergeführt.

Ab der Einmündung Innsbrucker Ring bis zur Bushaltestelle entfallen sieben zeitlich beschränkte Stellplätze auf der Ostseite der Ampfingstraße zu Gunsten einer besseren Anfahrbarkeit der barrierefrei als Kaphaltestelle auszubauenden Bushaltestelle Ampfingstraße. Während des Halts an der Haltestelle stehen noch zwei Fahrspuren zur Vorbeifahrt am haltenden Bus zur Verfügung. Für den geradeaus fahrenden Bus ergibt sich mit dieser Lösung der Vorteil, dass direkt von der Geradeauspur weitergefahren werden kann und nicht wie im Bestand von der Rechtsabbiegespur erst wieder auf die Geradeauspur gewechselt werden muss.

Aus der Sicht des Kreisverwaltungsreferates sind durch diese Maßnahmen Veränderungen der Verkehrsverhältnisse nicht zu erwarten. Unter dieser Prämisse geht das Referat für Gesundheit und Umwelt davon aus, dass sich die Maßnahme nicht auf die lufthygieni-

sche Situation auswirkt.

5.6 Busspur Verlängerung Ludwigstraße

Begünstigte Linien und Takte	100 und 153 mit insgesamt 24 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	17.000 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	nein
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 0,8 Minuten, Spitzenwerte 1,1 Minuten
Auswirkung	Spur zu Lasten des MIV

Beschreibung der Maßnahme:

Die vorhandene rechte Fahrspur für den MIV auf der Westseite der Ludwigstraße soll in eine Busspur umgewandelt werden.

Im Juli 2019 wurde das "Pilotprojekt 'schnelle Radverbindung für den Münchner Norden' (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 14925)" vom Stadtrat beschlossen, Damit wurde die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für eine Radschnellverbindung vom Karlsplatz/Stachus über den Odeonsplatz, die Ludwigstraße, Leopoldstraße und Ingolstädter Straße erteilt und das Baureferat gebeten, die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Benehmen mit den fachlich betroffenen Referaten und der SWM/MVG durchzuführen. Zwischen der Bushaltestelle "Von-der-Tann-Straße" und dem Odeonsplatz wurde in Fahrtrichtung Süden/stadteinwärts eine Busspur in den Planungen des Gutachters mit berücksichtigt. Laufende Projekte sollten jedoch nicht angehalten werden, da die Entscheidungsfindung in Sachen Radschnellwege noch Planungs- und Abstimmungszeit benötigt.

Daher soll die nun vorgeschlagene Busspur im Vorgriff und ohne Umbau des Straßenraums markiert werden. Das Baureferat wird gebeten, in Abstimmung mit dem KVR eine Busspur in die Planungen des Radschnellwegs in diesem Abschnitt zu integrieren.

5.7 Busspur Frankfurter Ring, Moosacher Straße

Begünstigte Linien und Takte	X50 sowie abschnittsweise 50, 177, 178 und 180 mit 15-21 Fahrten pro Stunde (je nach Abschnitt)
Fahrgäste	29.300 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	Ja, Expressbus betroffen: X50
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 10,5 Minuten, Spitzenwerte über 17,6 Minuten
Auswirkung	An Vorgabe „Busspur“ anpassen.

Der ursprünglich in der IAG dargestellte Vorschlag einer längeren Umlaufzeit der Lichtsignalanlage wird nicht weiter verfolgt.

Beschreibung der Alternative zur Verlängerung der Umlaufzeit:

Um Verlustzeiten zu verringern, wird das Kreisverwaltungsreferat mit dem Ziel, eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf dem Frankfurter Ring und der Moosacher Straße in Richtung Westen zu erreichen, im Rahmen eines Verkehrsversuchs die Grünzeiten so umverteilen, dass eine Verlagerung des Staus in unkritischere Bereiche erreicht werden kann. Sollte dieser Versuch erfolgreich verlaufen, so wird diese Lösung dauerhaft beibehalten.

Aufgrund der Einschätzung des Kreisverwaltungsreferats, wonach mit der geplanten Grünphasenverlängerung von einer verkehrlichen Entlastung auf den betroffenen Abschnitten des Frankfurter Rings bzw. der Moosacher Straße auszugehen ist, erwartet das Referat für Gesundheit und Umwelt keine Verschlechterung der lufthygienischen Situation. Jede Maßnahme, die zu einer verkehrlichen Entlastung und zu einer Verflüssigung des Verkehrsflusses auf dem Frankfurter Rings bzw. auf der Moosacher Straße führt, wird dort tendenziell die lufthygienische Situation verbessern.

5.8 Busspur Wendl-Dietrich-Straße

Begünstigte Linien und Takte	Metrobus 62, mit 9 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	32.400 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	nein
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 2,4 Minuten, Spitzenwerte über 5,3 Minuten
Auswirkung	Entfallende von 30 Stellplätzen

Beschreibung der Maßnahme:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat auf Grundlage der Empfehlung-Nr. 14-20 / E 02446 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 9 Neuhausen-Nymphenburg vom 29.11.2018 den Bau einer Busspur zwischen Andréestraße und Winthirstraße geprüft.

Eine Busspur auf der Südseite der Wendl-Dietrich-Straße zwischen Andréestraße und Winthirstraße ist grundsätzlich möglich. Es sind zwei Planfälle geprüft worden: Der Planfall (A) würde zu Lasten des ruhenden Verkehrs (Entfall von ca. 30 Pkw-Stellplätzen auf der Südseite) gehen. Als Planfall (B) ist ein Radstreifen (3,25 m) – Busse frei - geprüft worden. Dadurch könnte ein großer Teil der Stellplätze erhalten bleiben.

Aufgrund der geringeren Einschränkungen wird der Planfall (B) weiterverfolgt. Unmittelbar westlich der Winthirstraße muss der Radverkehr allerdings wieder getrennt vom Bus geführt werden (Vorrangschaltung nur für Bus).

Zudem wird im entsprechenden Abschnitt ein Parkraummanagement eingeführt. Es wird davon ausgegangen, dass der Umschlag der Stellplätze sich durch den weiter erhöhten Stellplatzmangel und die Bevorrechtigung der Anwohner reduziert, so dass es zu keiner nennenswerten Kfz-Verkehrsmehrung kommt. Eine Umleitung des Verkehrs über die Volkartstraße ist nicht vorgesehen.

5.9 Lichtsignalanlage Effnerstraße

Begünstigte Linien und Takte	150 und 154 mit insgesamt 12 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	19.200 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	ja, Expressbus geplant
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 2,6 Minuten, Spitzenwerte über 7,2 Minuten
Auswirkung	keine

Beschreibung der Maßnahme:

Durch Veränderung der Steuerung der Lichtsignalanlage Effner-/Engschalkinger Straße soll nur noch so viel Verkehr in den kritischen Streckenabschnitt zwischen Effnerplatz und Engschalkinger Straße einfließen, wie von der Lichtsignalanlage am Effnerplatz problemlos abgewickelt werden kann. Durch diese Dosierung wird der Stau vor dem Effnerplatz verhindert und auf einen für die Buslinien unkritischen Straßenabschnitt verlagert. Insgesamt führt die Maßnahme somit zu voraussichtlich keiner Verlängerung der Fahrzeit für den Individualverkehr.

5.10 Lichtsignalanlagen Rosenheimer Straße/Innsbrucker Ring und Ottobrunner Straße/Innsbrucker Ring

Begünstigte Linien und Takte	Metrobuslinien 55 und 59 mit insgesamt 18 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	43.900 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	ja, Expressbus geplant
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 1,3 Minuten, Spitzenwerte 4,6 Minuten
Auswirkung	Kapazitätseinschränkung zu Lasten des MIV ggf. steigende NO ₂ Belastung

Beschreibung der Maßnahme:

Die Busbeschleunigung an den entsprechenden Lichtsignalanlagen soll wieder ganztägig aktiviert werden.

Das Kreisverwaltungsreferat weist darauf hin, dass die angeführte Fahrzeitverlängerung zu Lasten des ÖPNV auf die drastische MIV-Verkehrszunahme auf dem Mittleren Ring durch den Richard-Strauss-Tunnel, die dritte Fahrspur am Isarring, das Bevölkerungswachstum in der Landeshauptstadt und enorme Stauungen zwischen den beiden Lichtsignalanlagen Innsbrucker Ring/Ottobrunner Straße und BAB A 8/Innsbrucker Ring zurückzuführen ist. Darüber hinaus wurde nach Aussage des Kreisverwaltungsreferats durch die Überlastung des Streckenabschnittes der beiden Knoten ein erhöhtes Unfallgeschehen festgestellt. Die Deaktivierung der ÖPNV-Beschleunigung während der Hauptverkehrszeit entlastet die Verkehrssituation zugunsten des MIV an den vorgenannten Staustellen.

Voraussetzung einer ganztägigen ÖV-Priorisierung ohne Einschränkung des MIV ist nach Auffassung der zuständigen Referate der Bau der dritten Linksabbiegespur auf dem Innsbrucker Ring zwischen Ottobrunner- und Rosenheimer Straße zur BAB 8, da im derzeitigen Zustand nur so die Leistungsfähigkeit der LSA auf einen Stand gebracht werden kann, der einerseits die Busbeschleunigung zur Hauptverkehrszeit ermöglicht und andererseits die aus Mangel an Leistungsfähigkeit zur Abschaltung der Busbeschleunigung führende Unfallsituation bereinigt.

Bis zu einer Realisierung der zusätzlichen Linksabbiegespur wird es nach Aussage der MVG durch die abgeschaltete Beschleunigung für die Buslinie 55 zu durchschnittlich 1,3 Minuten längeren Fahrzeiten kommen, Spitzenwerte liegen bei 4,6 Minuten. Dies führt angesichts des dichten 5-Minuten-Takts auch zu größeren Streuungen der Fahrzeit und einem instabileren und unzuverlässigeren Betriebsablauf.

Das Kreisverwaltungsreferat kann aufgrund der Unfallsituation die Busbeschleunigung während der Hauptverkehrszeiten nicht ganztägig aktivieren, wird jedoch die Lichtsignalanlage nach wie vor priorisiert beobachten und versuchen, die Einschränkungen der Busbeschleunigung stets auf das unbedingt nötige Maß zu beschränken.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt geht davon aus, dass im Bereich der Kreuzung der Rosenheimer Straße mit dem Mittleren Ring der Jahresgrenzwert für NO₂ derzeit eingehalten wird. Durch die geplante zusätzliche Linksabbiegespur werden im Endeffekt die Kapazitäten zur Abwicklung des MIV erhöht, so dass mit weniger Stauungen und damit einer luftthygienischen Entlastung auf dem Mittleren Ring gerechnet werden kann.

Im Rahmen des Beschlusses zur 3. Fortschreibung des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplanes (VMP) hat der Stadtrat am 23.10.2018 das Kreisverwaltungsreferat beauf-

trägt, „in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung das Gutachten: „Wie viel motorisierten Verkehr verträgt die Stadt?“ zu beauftragen, dem Stadtrat im ersten Halbjahr 2020 von den Ergebnissen zu berichten und Handlungsempfehlungen vorzulegen“. Dieses Gutachten hat als Maßnahme M6 „Intelligente Verkehrssteuerung: Untersuchung von Möglichkeiten zur Regulierung des Verkehrsaufkommens in der Prinzregentenstraße sowie Bewertung der Übertragbarkeit von Erkenntnissen auf weitere Straßenabschnitte mit grenzwertübersteigenden Stickoxidbelastungen“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 1430) auch Einzug in die Luftreinhalteplanung gefunden. Diese Maßnahme wurde von der Regierung von Oberbayern in die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München aufgenommen.

Es ist dabei zu erwarten, dass an den Haupteinfallstraßen zum Stadtgebiet München Maßnahmen vorgeschlagen werden, die den Zufluss motorisierten Verkehrs in das Stadtgebiet mindern sollen, um innerhalb Münchens fließenden Verkehr zu ermöglichen. Die LSA „BAB A8 / Innsbrucker Ring“ (/Rosenheimer Straße) wäre dabei eine der Schlüsselstellen. Sollte also die Leistungsfähigkeit der von der Bundesautobahn A8 in die Stadt führenden Verkehrsbeziehungen eingeschränkt werden, können gewonnene Grünzeiten größtenteils den konkurrierenden Verkehrsbeziehungen zugeschlagen werden. Somit würde auch die Beschleunigung der Busse von einer derartigen Maßnahme stark profitieren.

5.11 Durchfahrverbot Haberlandstraße

Begünstigte Linien und Takte	57 mit 12 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	21.300 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	nein
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 3,1 Minuten, Spitzenwerte über 8,0 Minuten
Auswirkung	MIV auf Hauptstraßennetz orientiert

Beschreibung der Maßnahme:

Um den unerwünschten Durchgangsverkehr auf die vorgesehene Route im Hauptstraßennetz über die Aubinger Straße und Bodenseestraße zu leiten, wird in der Haberlandstraße zwischen der Einmündung Ulrich-Kortler-Weg und Lortzingstraße in Fahrtrichtung Lortzingstraße zukünftig nur noch der Bus- und Radverkehr erlaubt, im Abschnitt davor ist nur Anliegerverkehr zugelassen. Dieses Konzept ist auch während der Bauzeit zur Verlängerung der U5-West vorgesehen.

5.12 Haltverbot Weitlstraße

Begünstigte Linien und Takte	60, 170 und 171 mit insgesamt 24 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	33.600 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	nein
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 0,7 Minuten, Spitzenwerte über 1,8 Minuten
Auswirkung	Entfall von 20 Stellplätzen

Beschreibung der Maßnahme:

Es soll eine durchgehende Fahrgasse von rund 6,50 Metern Breite entstehen, wofür rund 20 Stellplätze ganztägig entfallen.

5.13 Haltverbot Ittlingerstraße

Begünstigte Linien und Takte	60 mit 12 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	17.200 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	nein
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 1,2 Minuten, Spitzenwerte über 3,2 Minuten
Auswirkung	Entfall von 30 Stellplätzen

Beschreibung der Maßnahme:

Es soll eine durchgehende Fahrgasse von rund 6,50 Meter Breite entstehen, wofür rund 30 Stellplätze ganztägig entfallen.

5.14 Haltverbot Manzostraße

Begünstigte Linien und Takte	162 und 163 mit insgesamt 18 Fahrten pro Stunde
Fahrgäste	10.100 pro Tag
Expressbusse / Tangentialbusse betroffen	nein
Fahrzeitgewinn	durchschnittlich 1,6 Minuten, Spitzenwerte über 6,0 Minuten
Auswirkung	Entfall von ca. 20 Stellplätzen

Beschreibung der Maßnahme:

Es sollen weitere Ausweichstellen entstehen, damit der Begegnungsverkehr in der zu schmalen Manzostraße leichter abgewickelt werden kann. Dafür müssen Stellplätze ganztägig entfallen, die genaue Anzahl richtet sich nach den Festlegungen vor Ort.

6. Termine

Die Fertigstellung der Maßnahmen soll möglichst im Folgejahr oder spätestens im übernächsten Jahr nach der Beschlussfassung erfolgen.

Sollten einzelne Maßnahmen bei der Umsetzung hinsichtlich der zeitlichen Abläufe oder Kosten einen längeren Zeitbedarf oder höhere Kostenansätze benötigen, so wird der Stadtrat im Folgejahr darüber im Rahmen der Beschlussfassung zum nächsten Maßnahmenbündel informiert.

Es wird darauf hingewiesen, dass Planung und Umsetzung der Maßnahmen zur Busbeschleunigung von der Verfügbarkeit des notwendigen Personals bei Baureferat, KVR sowie den SWM abhängt.

7. Inhaltliche Projektkoordination durch die SWM

Die Maßnahmen werden inhaltlich durch die SWM gesteuert, einschließlich der konzeptionellen Gesamtverantwortung. Der Zeitplan wird hierbei eng mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat in Bezug auf die dort vorhandenen Kapazitäten sowie dem Referat für Gesundheit und Umwelt im Hinblick auf die Thematik Luftreinhaltung abgestimmt. Im Rahmen der jährlich stattfindenden interfraktionellen Arbeitsgruppe zur Busbeschleunigung (IAG) wird den Vertretern der Stadtratsfraktionen ein Zwischenbericht präsentiert sowie Änderungen im Zeitplan oder bei den Maßnahmen abgestimmt.

8. Förderung

Das Maßnahmenbündel ist 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) voraussichtlich förderfähig. Die zu erwartenden Zuwendungen erfolgen aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG).

Das Baureferat wird beauftragt, 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 gemacht werden.

9. Verkehrlich-lufthygienische Untersuchungen für zukünftige Maßnahmenbündel

Über die Maßnahmen des 2. Maßnahmenbündels hinaus stehen weitere Busbeschleunigungsmaßnahmen im Zuge fortlaufender Maßnahmenbündel zur Prüfung an. Bei allen zu prüfenden Maßnahmen ist sicherzustellen, dass durch die geplanten Busbeschleuni-

gungsmaßnahmen a) die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird und b) keine negativen Auswirkungen auf die Immissionssituation im direkten und im erweiterten Umfeld einhergehen. Dies kann insbesondere dann ausgelöst werden, wenn mit der Busbeschleunigungsmaßnahme Kapazitätseinschränkungen oder -verlagerungen für den MIV ausgelöst werden.

Bei allen geplanten Einzelmaßnahmen sind daher die weitläufigen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz zu berücksichtigen. Insbesondere sind auch die ineinandergreifenden Wirkungen verschiedener Maßnahmen zu betrachten. Es ist auszuschließen, dass die gute Absicht einer Busbeschleunigungsmaßnahme in der gesamten Wirkungskette in letzter Konsequenz eine Einschränkung der Verkehrssicherheit bewirkt oder eine lufthygienische Verschlechterung und Grenzwertüberschreitung an anderer Stelle im Stadtgebiet München herbeiführen könnte.

Soweit bei einzelnen Maßnahmen seitens der betroffenen Fachreferate in einer Vorprüfung kritische Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Verkehrskapazitäten sowie die Immissionssituation denkbar erscheinen, ist vor diesem Hintergrund eine verkehrstechnische und lufthygienische Untersuchung für die jeweilige Einzelmaßnahme vorzunehmen. Ziel dabei ist ein entsprechendes Verkehrskonzept zu entwickeln, das die verschiedenen Wechselwirkungen im direkt und indirekt betroffenen Umfeld berücksichtigt, die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit gewährleistet und Immissionsbelastungen möglichst reduziert und in jedem Fall Überschreitungen der gesetzlichen Immissions-Grenzwerte ausschließt.

Die dafür notwendigen Ressourcen fehlen derzeit in den betroffenen Referaten. Daher sollen die verkehrlich-lufthygienischen Untersuchungen frühzeitig im Planungsprozess von einem geeigneten externen Dienstleistungsbüro unter Einbindung der betroffenen Referate (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Gesundheit und Umwelt) durchgeführt werden. Dafür ist durch die Verwaltung ein Rahmenvertrag auszuschreiben, der in verschiedenen Paketen den jeweils erforderlichen verkehrstechnischen, lufthygienischen und ggf. um weitere Inhalte erweiterten Untersuchungsumfang umfasst. Mit dem Rahmenvertrag werden die fehlenden Ressourcen in den betroffenen Referaten ausgeglichen und die vom Stadtrat gewünschte schnellere Handlungsfähigkeit bei der weiteren Maßnahmenplanung ermöglicht. Dafür werden in den Jahren 2020 und 2021 voraussichtlich je 100 Tsd. € benötigt. Nach Klärung von Organisationsfragen wird der Stadtrat insoweit gesondert befasst.

Für die Ertüchtigung des bestehenden Verkehrsmodells des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden in den Jahren 2020 und 2021 je 100 Tsd. € pro Untersuchung benötigt.

Insgesamt betrachtet zeigen die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung (Vorlage-Nr. 14-20 / V12218 vom 27.07.2018) der Landeshauptstadt München, dass eine deutliche Verbesserung der NO₂-Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen.

Der Prozess der Neuordnung des öffentlichen Raumes zugunsten des Umweltverbunds dient damit nachgewiesenermaßen dem Ziel der Mittel- und Langfristigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Münchnerinnen und Münchner und damit mittel und langfristig der Verbesserung der Umweltbilanz bezüglich NO_x, PM₁₀ und CO₂.

Es wird daher empfohlen, nach den Straßenraumumgestaltungen, Verkehrserhebungen des sich einstellenden Gleichgewichts im Verkehrsnetz durchzuführen und die Zielerreichung zu überprüfen.

10. Kosten

Bedingt durch den engen Zeitplan bis zur Umsetzung der Maßnahmen hat die SWM/MVG eine Grobkostenschätzung zur Ermittlung einer Kostenobergrenze vorgenommen.

Bei der Abschätzung der Kosten 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 unter Punkt 5 ausführlich beschriebene Maßnahmenbündel eine Kostenobergrenze in Höhe von 2.600.000 €. Darin enthalten ist eine Risikoreserve von 520.000 €.

Es handelt sich hierbei um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand. Sollten die Kosten durch unvorhergesehene Umstände für einzelne Maßnahmen die insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen, so wird die Maßnahme dann in das nächste Maßnahmenbündel übertragen und für eine spätere Realisierung dem Stadtrat erneut vorgelegt. Fördermittel, siehe Ziff. 8, sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Das Baureferat wird sämtliche Komponenten, die im Rahmen der Beschleunigungsmaßnahmen in Lichtzeichenanlagen um- und nachgerüstet werden, warten und instand halten. Hierfür werden der SWM/MVG keine Kosten in Rechnung gestellt. Die Kosten werden vom Baureferat aus eigenen Haushaltsansätzen finanziert.

Die Maßnahme ist bisher nur mit den Projektkosten des ersten Maßnahmenbündels in Höhe von 2.780.000 € (ohne Risikoreserve in Höhe von 420.000 €) unter Maßnahmen-Nr. 6300.1805 (Rangfolge Nr. 214) in der Investitionsliste 1 enthalten.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6300.950.1805.1 „Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“ die im Vortrag aufgezeigten zusätzlich erforderlichen Mittel von 2,6 Mio. € rechtzeitig zu den Haushaltsplanverfahren 2020 ff. anmelden.

St.A.	2.780	0	2.780	1.000	280	1.500	0	0	0	0
Nachrichtlich Risikoreserve							420			

MIP neu:**„Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“****IL, Maßnahmennr. 6300.1805, Rangfolge-Nr. 214**

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2018	Programmzeitraum 2019 bis 2023						nachrichtlich	
			Euro in 1.000)						2024	Finanz. 2025 ff
			Summe 2019-2023	2019	2020	2021	2022	2023		
(950)	4.860		4.860	1.000	930	2.150	780			
Summe							0	0	0	0
Z (36x)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.	4.860	0	4.860	1.000	930	2.150	780	0	0	0
Nachrichtlich Risikoreserve								940		

Die Risikoreserve in Höhe von 940.000 € (420.000 € wurden bereits mit dem ersten Maßnahmenbündel der Risikoausgleichspauschale zugeführt) wird der Risikoausgleichspauschale (Maßnahme-Nr. 6000.7500) zugeführt.

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit im Haushalt des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Für das multimodale Verkehrsmodell, das zur Überprüfung der gesamtstädtischen Wirkungen des im o. g. Beschlusses aufgezeigten Maßnahmen herangezogen werden soll, sind für die Jahre 2020/2021 je 100.000 € erforderlich. Diese Mittel sind für die Beauftragung zusätzlicher Berechnungen notwendig (insges. 200.000 €).

	dauerhaft	einmalig	Befristet von 2020-2021
Summe zahlungswirksame Kosten			200.000,--€
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)			100.000 € in 2020 100.000 € in 2021
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

11. Ausgabemittel und Finanzierung

Die finanzielle und fachliche Verantwortung für ihre Teilleistungen verbleibt bei den entsprechend zuständigen Referaten.

Die unter Punkt 5 beschriebenen Maßnahmen lösen zum Teil kostenaufwändige Anpassungen der Straßeninfrastruktur und größere Einzelmaßnahmen aus, für welche dem Baureferat keine investiven und konsumtiven Mittel zur Verfügung stehen. Der konkrete Mittelbedarf ist abhängig vom Umfang der jährlich neu vom Stadtrat zu benennenden Einzelmaßnahmen.

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatebudget des Baureferates und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung erfolgen. Eine Anmeldung für den Eckdatenbeschluss 2020 erfolgte aufgrund der nachstehenden Erläuterungen nicht.

Begründung für die Eilbedürftigkeit, Unabweisbarkeit und Unplanbarkeit zum Eckdatenbeschluss 2020:

Mit der Planung der Maßnahmen muss zeitnah begonnen werden bzw. die laufenden Maßnahmen müssen nahtlos weitergeführt werden können, hierfür ist Finanzierungssicherheit erforderlich. Dies ist erforderlich, um die Leistungsfähigkeit des Busnetzes im Hinblick auf das jährliche Bevölkerungswachstum von über 1 Prozent und einem tendenziell sogar noch stärkerem Fahrgastwachstum kurzfristig im erforderlichen Maße

anpassen zu können. Der Bau neuer Schienenstrecken benötigt erheblich längere Vorlaufzeiten, vor dem Jahr 2025 können voraussichtlich keine neuen Tram- oder U-Bahnstrecken fertig gestellt werden. Das Busnetz muss daher in den kommenden Jahren einen erheblich größeren Beitrag zur Entlastung der Schienenstrecken leisten als bisher. Vor diesem Hintergrund spielen Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Busnetzes eine zentrale Rolle bei der Bewältigung des zu erwartenden Verkehrswachstums. Wenn das Verkehrsmittel Bus als attraktive Alternative zur Nutzung des privaten Autos wie auch zur tendenziell überlasteten U-Bahn bei den Münchnerinnen und Münchnern angenommen werden soll, sind neben attraktiven Fahrzeiten insbesondere auch eine hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von herausragender Bedeutung. Das Thema „Busbeschleunigung“ ist zudem ein wichtiger Baustein im Rahmen des Maßnahmenbündels zur Luftreinhaltung, die möglichst zeitnah umgesetzt werden sollen.

Die grundsätzlichen inhaltlichen Abstimmungen sowie die Abstimmung über die Höhe der Gesamtkosten und deren Aufteilung zwischen den beteiligten städtischen Referaten und der SWM konnte erst kurzfristig abgeschlossen werden, zum Zeitpunkt der Anmeldung zum Eckdatenbeschluss lagen die Zahlen noch nicht vor.

12. Projekt- und Ausführungsgenehmigungen für das Baureferat

Die Projektgenehmigung für das Baureferat für das zweite Maßnahmenbündel 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.

13. Anträge und Empfehlungen

13.1 Öffentlich besser fahren 7

Mit Busspuren schnell ans Ziel

Antrag Nr. 14-20 / A 03440 von Herrn StR Reissl, Herrn StR Dr. Mittermaier, Frau StRin Rieke, Herrn StR Röver, Frau StRin Burger vom 04.10.2017 (Anlage 4)

Hierzu wird auf den Vortrag im Beschluss vom 16.10.2018 / 24.10.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12597) verwiesen. Mit o.g. Beschlussvorlage hat der Stadtrat ein erstes Maßnahmenbündel zur Einrichtung von Busspuren beschlossen, das sich aktuell in Umsetzung befindet. Zwischenzeitlich wurde ein weiteres Maßnahmenbündel in der IAG Busbeschleunigung diskutiert und ist Bestandteil dieser Beschlussvorlage.

Die weitere Priorisierung erfolgt jährlich auf Basis der von der MVG erstellten Liste mit Störstellen (s. Punkt 3 der Vorlage); dem Stadtrat sollen weiterhin jedes Jahr weitere Maßnahmenbündel zur Genehmigung vorgelegt werden.

Dem Antrag wird somit entsprochen.

13.2 Öffentlich besser fahren 8 „Taskforce Busoffensive 2018“

Antrag Nr. 14-20 / A 03441 von Herrn StR Reissl, Herrn StR Dr. Mittermaier, Frau StRin Rieke, Herrn StR Röver, Frau StRin Burger vom 04.10.2017 (Anlage 5)

Wie im Vortrag der Vorlage des Beschlusses vom 24.10.2018 beschrieben, soll die bestehende Interfraktionelle Arbeitsgruppe – IAG Busbeschleunigung die zwischen den Referaten und der SWM abgestimmten Maßnahmenvorschläge zur Beschleunigung des Busverkehrs beraten und Maßnahmenpakete auswählen, die dem Stadtrat jährlich zur Entscheidung vorgelegt werden. Das erste Maßnahmenpaket der priorisiert einzurichtenden Busspuren wurde mit o.g. Beschlussvorlage (SV-Nr. 14-20 / 12597) behandelt, das zweite ist Inhalt dieser Vorlage.

Die Planung weiterer Express- und Tangentialbuslinien ist bereits Teil der Angebotsplanung der MVG für die kommenden Jahre und hat hier hohe Priorität. Die hierfür erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen sollen Teil der Maßnahmenvorschläge für die IAG Busbeschleunigung sein.

Bezüglich der Ausweitung des Angebots zur Umsetzung des städtischen Handlungsprogramms Elektromobilität verweisen wir auf die Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10975, die im Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft am 25.09.2018 behandelt wurde.

Dem Antrag wird gemäß den obigen Ausführungen entsprochen.

13.3 Bus-Beschleunigung an Haltestellen realisieren – Bus-Beschl. light

Antrag Nr. 14-20 / A 03822 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 09.02.2018 (Anlage 6)

Die hierzu um Stellungnahme gebetene MVG teilte Folgendes mit:

„Grundsätzlich begrüßt die MVG alle Maßnahmen, die der Sicherheit der Fahrgäste dienen und die betriebliche Abwicklung des Busbetriebs erleichtern.

Daher werden bereits jetzt die meisten neuen oder barrierefrei umgebauten Haltestellen durch das Baureferat so errichtet, dass der Bus ohne Verlassen der Fahrspur zum Fahrgastwechsel anhalten kann. Der Fahrgastwechsel dauert in der Regel nicht mehr als 10-20 Sekunden, wodurch keine signifikanten Behinderungen entstehen, weder für den nachfolgenden Radverkehr noch für den Kfz-Verkehr.

Im Regelfall kommt dabei die Bauart der so genannten Kaphaltestelle zur Anwendung. Gemäß der Regelwerke zur Verkehrsanlagenplanung (EAÖ und RASt) bieten Kaphaltestellen etliche Vorteile gegenüber anderen Bauarten und sollen daher bevorzugt gebaut werden. Kaphaltestellen

- ermöglichen den Bussen ein präzises, kantenreines Anfahren der Haltstelle,
- erfordern eine geringe Entwicklungslänge, da keine An- und Ausfahrbereiche freizuhalten sind,

- lassen den Bus geradlinig in dem von ihm benutzten Fahrstreifen weiterfahren,
- bieten Sicherheitsvorteile für stehende und zum Ausstieg gehende Fahrgäste wegen der Vermeidung von Querschleunigung bei der An- und Abfahrt,
- setzen den Bus an die Spitze des Fahrzeugpulk,
- erleichtern das Freihalten des Haltestellenbereichs von parkenden Fahrzeugen,
- sie eignen sich besonders bei hohem Parkdruck, da keine An- und Ausfahrbereiche freizuhalten sind und damit der Entfall von Stellplätzen gegenüber der Busbuchte erheblich geringer ausfällt,
- vergrößern die Wartefläche für Fahrgäste und schaffen Platz für das Aufstellen von Wartehallen,
- sind aufgrund der geringeren Entwicklungslänge kostengünstiger herzustellen,
- erhöhen die Sicherheit für die Fahrgäste, weil beim Ein- und Ausstieg eine Trennung vom Radverkehr bei baulich angelegten Radwegen erfolgt,
- vermeiden Einbauten auf dem Gehweg und damit Behinderungen des Fußgängerslängsverkehrs,
- haben wegen der Parallelität der Fahrbahnränder und des Verzichtes auf Fahrbahnerweiterungen stadtgestalterische Vorteile und
- bieten Vorteile beim Winterdienst.

Aus unserer Sicht ist es an Stellen mit hohem Verkehrsaufkommen auch sinnvoll, wenn Querungsmöglichkeiten für den Fußgänger geschaffen werden, insofern diese nicht bereits bestehen. Hierauf wird bereits bei der Planung ein Augenmerk gerichtet und die MVG befürwortet es, Bushaltestellen möglichst nah an Fußgängerüberwegen einzurichten, um die Sicherheit der aussteigenden Fahrgäste zu erhöhen. Ansonsten steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Fahrgäste ungesichert die Fahrbahn queren.

Die MVG weist darauf hin, dass Autofahrer häufig die Vorgabe des § 20 StVO nicht beachten, die besagt, dass bei Bussen, die an Haltestellen halten, in beiden Richtungen stets nur vorsichtig vorbeigefahren werden darf. Von daher begrüßt die MVG alle Maßnahmen, die im Sinne der Straßenverkehrsordnung die Sicherheit der Fahrgäste verbessern – sei es durch die entsprechende Schaltung der Lichtsignalanlagen, sei es durch eine entsprechende bauliche Gestaltung von Bushaltestellen und Mittelinseln.

Bei der Führung des Radverkehrs im Bereich von Haltestellen ist zu beachten, dass eine Gefährdung der ein- und aussteigenden Fahrgäste vermieden werden sollte, auch in Bezug auf die Sichtverhältnisse für den Radverkehr bei der Vorbeifahrt an Wartehallen. Auch hier beachten leider nur wenige Radfahrer die angebrachte Vorsicht bei anhaltenden Bussen. Sollte es räumlich möglich sein, einen Radweg baulich hinter einer Wartehalle vorbeizuführen, so spricht aus unserer Sicht nichts gegen eine solche Lösung. Generell ist aus betrieblicher Sicht eine separate Führung des Radverkehrs auf eigener Infrastruktur getrennt von der Kfz-Fahrbahn mit Busbetrieb durchaus sinnvoll.“

13.4 Busspuren auch für Taxi und Carsharing

Antrag Nr. 14-20 / A 03823 der FDP – HUT Stadtratsfraktion vom 09.02.2018 (Anlage 7)

Die hierzu um Stellungnahme gebetene MVG teilte Folgendes mit:

„In dem Antrag wird die Einrichtung von Busspuren in Abhängigkeit der Nutzungsfrequenz (ab 5-Minuten-Takt) und die Freigabe für Taxis und Carsharing-Autos gefordert.

Der Forderung, dass die Priorisierung zur Umsetzung neuer Busspuren in Abhängigkeit des angebotenen Taktes erfolgen soll, folgt die MVG. Daneben müssen noch weitere Aspekt wie z.B. die Fahrzeitverluste auf den entsprechenden Streckenabschnitten und die beförderte Fahrgastzahl berücksichtigt werden.

Die Freigabe von Busspuren für weitere Nutzer unterliegt in München folgenden Rahmenbedingungen:

Die gesamte Länge von Busspuren in München beträgt ca. 23 km. Davon sind allein 12,2 km vom Bus mitbenutztes Tramplenum. Auf diesen planfestgestellten Straßenbahnkörpern ist eine Mitbenutzung durch Fremdfahrzeuge u.a. aus genehmigungsrechtlichen Gründen und der verkehrstechnischen Ausrüstung mit ÖV-Signalen nicht möglich. Weitere 3,1 km sind reine ÖV-Trassen mit Fahrbeziehungen, die wie im Englischen Garten dem ÖPNV vorbehalten sind. Weitere 6,1 km der vorhandenen Busspuren sind verkehrstechnisch ebenfalls mit ÖV-Signalen ausgestattet, die durch Fremdverkehre nicht genutzt werden können, aber für den Betrieb der Spur nötig sind. Die Mitbenutzung durch Taxis ist stellenweise ausschließlich in der ÖV-Fahrbeziehung und im Wesentlichen ohne Abbiegemöglichkeit theoretisch möglich und auch umgesetzt worden. (Für Taxis sind derzeit 4,1 km an den o.g. Busspuren zur Mitbenutzung freigegeben.) Das heißt, dass nur 1,6 km der derzeit vorhandenen Busspuren überhaupt durch Fremdverkehre nutzbar wären.

Unabhängig von den technischen Rahmenbedingungen hätte die Mitbenutzung für Taxis und Carsharing in der Regel aufgrund der meist kurzen Fahrstrecken keine wesentlichen zeitlichen Vorteile. Auf Busspuren sind keine Überholmöglichkeiten gegeben und in der Regel auch nicht nötig, da alle Metro- und Stadtbuslinien an jeder Haltestelle halten und somit vergleichbare Reisezeiten haben. Ein Fremdfahrzeug wie ein Taxi müsste sich in einer Busspur somit zwischen den ÖV-Fahrzeugen einreihen, ohne eine Möglichkeit, z.B. an Haltestellen stehende Fahrzeuge überholen zu können. Ein Ausfädeln aus einer Busspur ist zudem meist nur an bestimmten dafür vorgesehenen Punkten, wie Knoten oder an den Anfangs- und Endpunkten der Busspur, möglich.

Aus Sicht einer konsequenten Förderung des Umweltverbunds ist die Mitbenutzung von exklusiven ÖV-Fahrspuren durch weitere Nutzer aus den Reihen des Individualverkehrs zudem das falsche verkehrspolitische Signal. Der durchschnittliche Besetzungsgrad einer Trambahn oder eines Busses ist weit höher als bei einem Taxi oder einem Carsharing-

Fahrzeug und somit wesentlich flächeneffizienter und ökologischer im Betrieb. Jede weitere Nutzung verringert die Reisezeitvorteile für die Fahrgäste und damit auch die Nachfrage.

Aus Sicht der MVG und des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen ist die Exklusivität von Busspuren daher dringend aufrechtzuerhalten und nur in Ausnahmefällen ausschließlich noch für Taxis freizugeben. Dies entspricht auch dem Wortlaut der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, nach der „die Funktionsfähigkeit der Busspur weitgehend von ihrer völligen Freihaltung vom Autoverkehr abhängt.“

Eine Mitbenutzung von Busspuren für Taxis soll daher wie bisher im Einzelfall geprüft werden.

14. Abstimmungen

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der beteiligten Bezirksausschüsse vorgeschrieben. Aufgrund des engen Zeitplans und der intensiven Abstimmungen zwischen den betroffenen Stellen konnten die Bezirksausschüsse nicht mehr rechtzeitig angehört werden, der haben die Bezirksausschüsse 07, 09, 13, 18, 22 lediglich einen Abdruck dieses Beschlusses erhalten. Da die Beschlussvorlage sowohl stadintern als auch im Interfraktionellen Arbeitskreis Busbeschleunigung abgestimmt werden musste, der sich zuletzt am 19.09.2019 beraten hat, war eine rechtzeitige Verteilung leider nicht möglich. Die Beschlussfassung in der heutigen Sitzung ist jedoch auf Grund der schnellen Realisierung der Beschleunigungen notwendig, um die Maßnahmen nach Zeitplan umsetzen zu können. Die Maßnahmen wurden zudem im interfraktionellen Arbeitskreis ausführlich vorbesprochen.

Die Sitzungsvorlage ist mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage grundsätzlich zu. Allerdings widerspricht die Vorlage der Budgetvorgabe des Eckdatenbeschlusses. Die Stadtkämmerei ist daher der Auffassung, dass die zusätzlichen Haushaltsmittel aus eigenem Budget des RAW, des Baureferats oder des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zu finanzieren sind. Zum Sitzungstermin wird der Stadtrat entsprechend dieser Vorgabe informiert.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Richard Quaas, der Korreferent des Baureferats, Herr Stadtrat Herbert Danner, die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferats, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, die Korreferentin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Heike Rieke, der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, die Verwaltungsbeirätin des Baureferats für die Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, der Verwaltungsbeirat des Kreisverwaltungsreferats für die Hauptabteilung III Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl, und der Verwaltungsbeirat für Stadtentwicklungsplanung,

Herr Stadtrat Paul Bickelbacher, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentinnen / der Referenten

1. Dem zweiten Maßnahmenbündel (Ziffer 5 des Vortrags) mit Projektkosten in Höhe von 2,6 Mio. € (Kostenobergrenze) wird zugestimmt. Den Ausführungen zur Dringlichkeit und Unabweisbarkeit sowie einer Ausnahme vom Verfahren des Eckdatenbeschlusses 2020 wird zugestimmt.
2. a) Die Maßnahme „5.1 Busspur Verlängerung Trappentreustraße“ betreffend wird die die Verwaltung gebeten, die Einrichtung der Busspur zu planen und dem Stadtrat im Rahmen des 3. Maßnahmenbündels einen Vorschlag zur Umsetzung vorzulegen.
 - b) Die Maßnahme „5.2 Busspur Verlängerung Herzogstraße“ wird umgesetzt.
 - c) Die Maßnahme „5.3 Busspur Donnersbergerbrücke“ wird vorbehaltlich keiner negativen Verlagerungseffekte der Stausituation in den Fahrbahnbereich der Donnersberger Brücke mit ggf. entstehenden Verflechtungsproblemen für den Kfz-Verkehr umgesetzt.
 - d) Die Maßnahme „5.4 Busspur Dietlinden-/Potsdamer Straße“ wird umgesetzt.
 - e) Die Maßnahme „5.5 Busspur Ampfingstraße“ wird umgesetzt.
 - f) Die Maßnahme „5.6 Busspur Verlängerung Ludwigstraße“ wird im Wege des Pilotprojekts: Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden (SV-Nr. 14-20 / V 14925) vom Baureferat im Benehmen mit den fachlich betroffenen Referaten und der SWM/MVG in die Planung als Funktionsbestandteil integriert. Im Vorgriff wird die Busspur auf der rechten Fahrspur abmarkiert.
 - g) Maßnahme „5.7 Busspur Frankfurter Ring, Moosacher Straße“ wird versuchsweise unter Einbeziehung einer Umverteilung von Grünzeiten an maßgeblichen Knotenpunkten am Frankfurter Ring umgesetzt.
 - h) Bei Maßnahme „5.8 Busspur Wendl-Dietrich-Straße“ wird der Planfall eines kombinierten Bus- und Radstreifens umgesetzt.
 - i) Bei Maßnahme „5.9 Lichtsignalanlage Effnerstraße“ wird eine Veränderung der Steuerung dieser Lichtsignalanlage vorgenommen.
 - j) Zu der Maßnahme „5.10 Lichtsignalanlage Rosenheimer Straße“ wird das Kreisverwaltungsreferat im Wege der Beauftragung eines Gutachtens (im Rahmen des Beschlusses zur 3. Fortschreibung des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplans) gebeten, dem Stadtrat im ersten Halbjahr 2020 von Ergebnissen zu berichten und mit zu prüfen, ob die Busbeschleunigung an den entsprechenden Lichtsignalanlagen wieder ganztägig aktiviert werden soll.
 - k) Maßnahme „5.11 Durchfahrverbot Haberlandstraße“ wird umgesetzt. In Fahrtrichtung Lortzingstraße wird künftig nur noch Bus- und Radverkehr erlaubt.
 - l) Maßnahme „5.12 Haltverbot Weiltstraße“ wird umgesetzt.

- m) Die Maßnahme „5.13 Haltverbot Ittlingerstraße“ wird umgesetzt. Dafür soll eine durchgehende Fahrgasse entstehen, wofür ca. 30 Stellplätze entfallen.
- n) Die Maßnahme „5.14 Haltverbot Manzostraße“ wird umgesetzt.
3. Die so genannte Kaphaltestelle wird als Regelbauform bei der Einrichtung oder dem Umbau von Bushaltestellen generell, also auch im Hauptstraßennetz, verwendet. Hierbei wird auch auf die Sicherheit der Fahrgäste bei der Überquerung der Fahrbahn geachtet und entsprechende Querungsstellen räumlich nah zu den Bushaltestellen vorgesehen. Abgewichen wird von dieser Bauform nur in Abstimmung mit der MVG und der Straßenverkehrsbehörde.
 4. Dem Baureferat wird die Projektgenehmigung für das zweite Maßnahmenbündel erteilt und das Baureferat beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigungen verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze nicht überschritten wird.
 5. Das RAW bleibt beauftragt, in Abstimmung mit den zu beteiligenden Referaten und der SWM/MVG jährlich verschiedene Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs zu erarbeiten und diese der IAG Busbeschleunigung vorzustellen.
 6. Das RAW bleibt 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.
 7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Ertüchtigung des Verkehrsmodells mit einem Kostenrahmen von je 100.000 € in 2020 und in 2021 zu veranlassen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird daher beauftragt, die erforderlichen Mittel hierfür rechtzeitig zu den Haushaltsplanverfahren 2020 ff. anzumelden.
 8. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Rahmenvertrag für verkehrstechnische und lufthygienische Untersuchungen in Auftrag zu geben. Der Stadtrat wird zu gegebener Zeit mit einer entsprechenden Beschlussvorlage incl. Finanzierung befasst.
 9. Den Ausführungen zur Dringlichkeit und Unabweisbarkeit sowie einer Ausnahme vom Verfahren des Eckdatenbeschlusses 2020 wird zugestimmt.
 10. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2019-2023 wird für den Haushalt des Baureferates wie im Vortrag des Referenten auf Seite S. 19 f. dargestellt, entsprechend geändert.
 11. Das Baureferat wird daher beauftragt, für die Finanzposition 6300.950.1805.1 „Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“ die erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanverfahren 2020 ff. anzumelden.
 12. Die Anträge Nr.
14-20 / A 03440 von Herrn StR Reissl, Herrn StR Dr. Mittermaier, Frau StRin Rieke, Herrn StR Röver und Frau StRin Burger vom 04.10.2017;
Nr. 14-20 / A 03441 von Herrn StR Reissl, Herrn StR Dr. Mittermaier, Frau StRin Rie-

ke, Herrn StR Röver, Frau StRin Burger vom 04.10.2017;
Nr. 14-20 / A 03822 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 09.02.2018 und Nr.
14-20 / A03823 der FDP – HUT Stadtratsfraktion vom 09.02.2018
sind hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.

13. 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 Die Referentinnen und Referenten
Vorsitzende

Ober-/Bürger- meister/-in	Clemens Baumgärtner	Prof. Dr. (I) Merk	Rosemarie Hingerl	Dr. Thomas Böhle
ea. Stadtrat/ -rätin	Referent für Arbeit und Wirtschaft	Stadtbaurätin	Baureferentin	Kreisverwaltungs- referent

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z.K.

V. Wv. RAW - FB 5 Beschluss_2_Maßnahmenbündel_Endfassung-1.odt
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 07, 09, 13, 18, 22
An die BA-Geschäftsstelle Ost
An die BA-Geschäftsstelle Nord
An die BA-Geschäftsstelle West
An die BA-Geschäftsstelle Mitte
An die BA-Geschäftsstelle Süd
An das Baureferat
An das Baureferat - Tiefbau
An das Kreisverwaltungsreferat HA III
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – Verkehrsplanung
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft - GL

Per Hauspost

An die Stadtwerke München GmbH/VB

z.K.

Am

Datum: 4.10.2019
Telefon: 0 233-47392
Telefax: 0 233-47508
Herr Ballarin
lrp.rgu@muenchen.de

Referat für Gesundheit und Umwelt

Projektteam Luftreinhaltung
RGU-RL-LRP

An das RAW-FB5

Mitzeichnung der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15495 „Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs; zweites Maßnahmenbündel“

Das Referat für Gesundheit und Umwelt zeichnet die am 2.10. vorgelegte Fassung der Beschlussvorlage unter der Maßgabe der Übernahme der unter „**4. Rückmeldung zum Vorlagenentwurf**“ aufgeführten Änderungen mit und bittet dieses Schreiben der Beschlussvorlage anzuhängen.

Mit den Inhalten der Beschlussvorlage besteht grundsätzlich Einverständnis. Nachdem die vorgeschlagenen Maßnahmen inzwischen überplant wurden, ist nach Informationen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sowie des Kreisverwaltungsreferats davon auszugehen, dass keine Auswirkungen für den MIV im betroffenen und umliegenden Straßennetz mit den geplanten Maßnahmen verbunden sind. Unter dieser Prämisse ist nach derzeitigem Planungsstand nicht davon auszugehen, dass sich die Maßnahmen auf die Luftqualität negativ auswirken.

1. Grundsätzliche Anmerkung zur Luftreinhaltung

Grundsätzlich begrüßt das Referat für Gesundheit und Umwelt den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Im Januar 2017 hat der Münchner Stadtrat in einem Grundsatzbeschluss zur Luftreinhaltung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) das Ziel beschlossen, bis 2025 den Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) und des emissionsfreien Individualverkehrs auf 80 Prozent zu erhöhen. Dieses Ziel ist ebenfalls fest im 2018 beschlossenen Masterplan zur Luftreinhaltung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218) verankert. Entsprechend ist der konsequente Ausbau des ÖPNV Grundvoraussetzung im Masterplan für saubere Luft.

Es ist das prioritäre Ziel der Luftreinhaltung, die gesetzlichen Grenzwerte in München schnellstmöglich und dauerhaft einzuhalten. Maßnahmen, die aufgrund von Verkehrsverlagerungen neue Grenzwertüberschreitungen an anderen Stellen zur Folge haben, sind vor diesem Hintergrund zu vermeiden. Bei allen geplanten Busbeschleunigungsmaßnahmen sind daher die weitläufigen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz zu berücksichtigen. Insbesondere sind auch die ineinandergreifenden Wirkungen verschiedener Maßnahmen zu betrachten. Es ist auszuschließen, dass die gute Absicht einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes durch Busbeschleunigungsmaßnahmen in der gesamten Wirkungskette in letzter Konsequenz eine lufthygienische Verschlechterung und Grenzwertüberschreitung an anderer Stelle im Stadtgebiet München herbeiführen könnte.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Referat für Gesundheit und Umwelt im Rahmen der weiteren Maßnahmenplanung für verkehrstechnisch und/oder lufthygienisch kritische Bereiche entsprechende Untersuchungen durchzuführen. Dabei ist zu betrachten, wie sich die Verkehrskapazitäten durch die geplanten Maßnahmen im direkten und weiteren Umfeld verändern und ob dadurch durch Stausituationen ggf. lufthygienische Verschlechterungen und ggf. NO₂-Grenzwertüberschreitungen entstehen. Die Ergebnisse der Untersuchung sollen in die Ent-

wicklung einer entsprechend gesamtheitlichen Maßnahme einfließen, die die verschiedenen Wechselwirkungen im direkt und indirekt betroffenen Umfeld berücksichtigt und Immissionsbelastungen möglichst reduziert und in jedem Fall Überschreitungen der gesetzlichen Immissions-Grenzwerte ausschließt.

Für die Bewertung der lufthygienischen Auswirkung sind neben der Entwicklung der Messergebnisse des vom LfU betriebenen LÜB-Messnetzes sowie des freiwilligen Münchner NO₂-Messnetzes auch die aktuellen Angaben zur bestehenden lufthygienischen Situation aus der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern zu berücksichtigen. Die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16397 dem Stadtrat am 2.10.2019 vorgestellt, und wird voraussichtlich im Umweltausschuss am 15.10.2019 sowie in der Vollversammlung am 23.10.2019 behandelt werden.

2. Anmerkungen zum Bepunktungssystem des Aspekts Luftreinhalte bei der Prioritätenliste von Busbeschleunigungsmaßnahmen

Da Busbeschleunigungsmaßnahmen im Einzelfall anstelle einer angestrebten Verbesserung der lufthygienischen Situation sowohl im direkten Wirkungsbereich der Beschleunigungsmaßnahme als auch im umliegenden Straßennetz Kapazitätseinschränkungen und damit mit einer Verschlechterung der lufthygienischen Immissionssituation einhergehen können, wird dringend empfohlen, vor einer undifferenzierten Bepunktung des Faktors Lufthygiene die verkehrlichen Auswirkungen auf das direkte und umliegende Straßennetz und damit auf die Lufthygiene und ggf. entstehende Überschreitungen des NO₂-Jahresgrenzwertes zu betrachten. Je nach Auswirkung sind entsprechende Punkte zu vergeben.

Für die in dieser Beschlussvorlage aufgeführten Maßnahmevorschläge ergab diese Betrachtung, dass laut Kreisverwaltungsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung von keinen Kapazitätseinschränkungen des betroffenen Straßennetzes und somit keinen Auswirkungen auf die lufthygienische Situation auszugehen ist. Eine differenzierte Bepunktung nach dem Faktor Lufthygiene ist somit nicht notwendig.

3. Verkehrstechnisch-lufthygienische Untersuchungen

Für das weitere Verfahren und die nächsten Maßnahmenpakete empfiehlt das Referat für Gesundheit und Umwelt in kritischen Bereichen eine frühzeitige Betrachtung der Auswirkungen auf die Verkehrssituation im direkten und erweiterten Umfeld und somit auf die lufthygienische Situation. Es ist sicher zu stellen, dass die geplanten Maßnahmen im direkt betroffenen und erweiterten Immissionsumfeld keine Verschlechterung und ggf. Überschreitung der gesetzlichen NO₂-Grenzwerte zur Folge haben.

Vor diesem Hintergrund ist der vom Referat für Gesundheit und Umwelt angeregte Abschluss eines Rahmenvertrags für verkehrstechnische und lufthygienische Analysen der geplanten Maßnahmen und für die Erarbeitung von abgestimmten Handlungsoptionen ausdrücklich zu begrüßen. Dadurch kann eine zeitnahe, fundierte Maßnahmenplanung der betroffenen Refera-

te (PLAN, KVR, RGU) sicher gestellt werden.

4. Rückmeldung zum Vorlagenentwurf

Da Berechnungen im federführend vom Referat für Gesundheit und Umwelt koordinierten Masterplan zur Luftreinhaltung zum Stand Juli 2018 inzwischen durch die Ergebnisse der relevanten Jahresmessungen aus dem gesamten Jahr 2018 und den aktuellen Quartalsmessungen 2019 überholt sind, ist es nicht mehr zielführend, konkrete NO₂-Minderungszahlen aus den Masterplanszenarien zu nennen. Die generelle Tendenz bleibt davon jedoch unbenommen und richtig.

Sinn und Zweck des oben bereits erwähnten und in der Beschlussvorlage vorgesehenen Rahmenvertrages für verkehrstechnische und lufthygienische Untersuchungen ist es, schon in der frühen Konkretisierung von Maßnahmenideen eine koordinierte und ineinandergreifende Planung vorzunehmen, die die Aspekte der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses und damit auch der Lufthygiene betrachtet, um letztendlich dem Stadtrat einen abgewogenen und tragfähigen Handlungsvorschlag zur Entscheidung vorzulegen.

Nachträgliche verkehrstechnische und/oder auch lufthygienische Messungen der Auswirkungen von umgesetzten Maßnahmen können unabhängig von den Untersuchungen im Planungsstadium zur Erfolgskontrolle und Evaluation durchgeführt werden. Bei Maßnahmen in lufthygienisch kritischen Bereichen empfiehlt es sich, diese zusätzlich durch Messungen zu begleiten, um ggf. frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten und damit Grenzwertüberschreitungen ausschließen zu können.

Vor diesem Hintergrund ist auf S.4 folgender Absatz zu ändern:

Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenzenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung (Vorlage-Nr. 14-20 / V12218 vom 27.7.2018) der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO₂-Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen. Gemäß Berechnungen können die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) zu einer deutlichen Reduzierung der Straßenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen auf 19 km (S1) bzw. 2 km (S1a) führen.

Unter dem Maßnahme-Punkt M36 des Luftreinhalteplans (Vorlage-Nr. 14-20 / V13611 vom 11.12.2018) ist auch bereits eine Berechnung erfolgt und positiv bewertet worden. Grundsätzlich bedürfen Verhaltensänderungen und der Umgang mit neuen Verkehrssituationen einer längeren Übergangsfrist. Die o. g. Untersuchungen sollten daher, um Fehleinschätzungen zu vermeiden, mit einem ausreichenden zeitlichen Abstand nach Umsetzung der Maßnahmen erfolgen. Dies kann auch im Rahmen des Luftreinhalteplans in eigener Zuständigkeit des Referates für Gesundheit und Umwelt erfolgen.

Zur Klarstellung der notwendigen Schritte für einen Rahmenvertrag für verkehrstechnische und lufthygienische Untersuchungen sowie die Ertüchtigung des Verkehrsmodells des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ist der Absatz auf Seite 18/19 folgendermaßen zu ändern:

Die dafür notwendigen Ressourcen fehlen derzeit in den betroffenen Referaten. Daher sollen

die verkehrlich-lufthygienischen Untersuchungen frühzeitig im Planungsprozess von einem geeigneten externen Dienstleistungsbüro unter Einbindung der betroffenen Referate (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Gesundheit und Umwelt) durchgeführt werden. **Dafür ist durch die Verwaltung ein Rahmenvertrag auszuschreiben, der in verschiedenen Paketen den jeweils erforderlichen verkehrstechnischen, lufthygienischen und ggf. um weitere Inhalte erweiterten Untersuchungsumfang umfasst. Mit dem Rahmenvertrag werden die fehlenden Ressourcen in den betroffenen Referaten ausgeglichen und die vom Stadtrat gewünschte schnellere Handlungsfähigkeit bei der weiteren Maßnahmenplanung ermöglicht. Dafür werden in den Jahren 2020 und 2021 je 100 Tsd. € benötigt.**

Für die Ertüchtigung des Verkehrsmodells des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden in den Jahren 2020 und 2021 je 2100 Tsd. € pro Untersuchung benötigt.

Insgesamt betrachtet zeigen die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenzenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung (Vorlage-Nr. 14-20 / V1361112218 vom 11.12.27.07.2018) der Landeshauptstadt München, dass eine deutliche Verbesserung der NO₂-Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen.

Antragspunkt 7 ist folglich zu ändern:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, **einen Rahmenvertrag für erforderliche verkehrsplanerische, verkehrsrechtliche und lufthygienische Untersuchungen mit einem Kostenrahmen von je 2100.000 € in 2020 und 200.000 € in 2021 sowie die Ertüchtigung des Verkehrsmodells mit einem Kostenrahmen von je 2100.000 € in 2020 und in 2021 zu veranlassen. Den Ausführungen zur Dringlichkeit und Unabweisbarkeit sowie einer Ausnahme vom Verfahren des Eckdatenbeschlusses 2020 wird zugestimmt.**

Die im bisherigen Entstehungsprozess der Beschlussvorlage zugeleiteten Dokumente sind durch dieses Schreiben in der endgültigen Fassung der Beschlussvorlage bitte zu ersetzen.

Rudolf Fuchs
Stadtdirektor

Straße	Streckenabschnitt	Buslinien	Expressbus Bestand/Planung	Taktdichte	mittlere Fahrzeitabweichung HVZ	Spitzenwerte Fahrzeitabweichung HVZ	Anzahl Fahrgäste (Tageswerte, linienbezogen)	Luftschadstoffwerte aus Referenzszenario S0 aus Masterplan zur Luftreinhaltung	Gesamtpunkte	Anmerkung
Brudermühlstr. (Ost)	Gerhardstr. - Schäftlarnstr.	X30, 54	Ja	24 Fahrten/h	2,5 Min.	6,0 Min.	43.200	44	15	1.Maßnahmenbündel
Donnersbergerbrücke	Landsberger Str. - Arnulfstr.	53, 63, 153	Ja	18 Fahrten/h	3,6 Min.	5,9 Min.	65.800	46	14	2.Maßnahmenbündel
Trappentreustr.	Gollierplatz - Trappentreustr.	53, 63, 153	Ja	18 Fahrten/h	2,2 Min.	7,1 Min.	65.800	69	13	2.Maßnahmenbündel
Schweigerstr., Corneliusstr.	Schweigerstr. - Baaderstr.	52, 62	Ja	36 Fahrten/h	0,8 Min.	3,5 Min.	47.000	40	12	
Corneliusstr.	Baaderstr. - Gärtnerplatz	52, 62	Ja	36 Fahrten/h	0,6 Min.	1,2 Min.	47.900	---	12	Störungsschwerpunkt beseitigt
Brudermühlstr. (West)	Esswurmstr. - Schäftlarnstr.	X30, 54	Ja	24 Fahrten/h	1,4 Min.	4,0 Min.	43.200	36	12	1.Maßnahmenbündel
Allacher Str.	Ambossstr. - Wintrichring	51*, 164, 165	Ja	15 Fahrten/h	4,5 Min.	7,5 Min.	32.800	30	12	1.Maßnahmenbündel
Frankfurter Ring, Moosacher Str.	Stuttgarter Str. - Lerchenauer Str.	X50, 50*, 177*, 178*, 180*	Ja	23 Fahrten/h	10,5 Min.	17,6 Min.	29.300	44	12	2.Maßnahmenbündel
Triebstr., Moosacher Str., Frankfurter Ring	Dieselstr. - Leopoldstr.	X 50, 50*, 177*, 178*, 180	Ja	23 Fahrten/h	12,4 Min.	20,7 Min.	29.300	42	12	1.Maßnahmenbündel
Föhringer Ring	Ungererstr. - Münchner Str.	50, 231, 233	Ja	18 Fahrten/h	7,2 Min.	9,5 Min.	24.800	35	12	Parallelprojekt Ausbau Föhringer Ring
Herzogstr.	Bismarckstr. - Münchner Freiheit	53, 59	Ja	12 Fahrten/h	1,5 Min.	4,0 Min.	59.300	32	11	2.Maßnahmenbündel
Fürstenrieder Str., Wotanstr.	Laimer Platz - Winfriedstr.	51, 151, 168	Ja	21 Fahrten/h	0,9 Min.	2,2 Min.	45.700	36	11	Parallelprojekt Tram Westtangente
Wotanstr., Fürstenrieder Str.	Winfriedstr. - Fürstenrieder Str.	51, 151, 168	Ja	21 Fahrten/h	0,5 Min.	1,1 Min.	45.700	37	11	Parallelprojekt Tram Westtangente
Rosenheimer Str., Chiemgaustr.	Herrnchiemseestr. - Ottobrunner Str.	55, 59*	Ja	18 Fahrten/h	1,3 Min.	4,6 Min.	43.900	37	11	2.Maßnahmenbündel
Weitlstr.	Rainfarnstr. - Ittlinger Str.	60, 170, 171	Ja	24 Fahrten/h	0,7 Min.	1,8 Min.	33.600	---	11	2.Maßnahmenbündel
Potsdamer Str., Dietlindenstr., Isarring	Potsdamer Str. - Herzogpark	59, 150*	Ja	12 Fahrten/h	5,5 Min.	9,6 Min.	22.100	41	11	Parallelprojekt Tunnel Isarring
Plinganserstr.	Heckenstallerstr. - Am Harras	54*, 134	Ja	15 Fahrten/h	0,9 Min.	3,2 Min.	45.700	60	10	Parallelprojekt Ausbau Plinganserstr.
Pfeuferstr.	Herzog-Ernst-Platz - Margaretenplatz	53, 153	Ja	12 Fahrten/h	1,1 Min.	3,0 Min.	43.300	48	10	
Bergsonstr.	Alte Allee - Bertha-von-Suttner-Weg	56, 143	Ja	24 Fahrten/h	1,2 Min.	1,5 Min.	25.900	27	10	Störungsschwerpunkt beseitigt
Balanstr.	Hochäckerstr. - Thomasiusplatz	139*, 145	Ja	6 Fahrten/h	5,1 Min.	18,5 Min.	24.700	35	10	
Chiemgaustr., Innsbrucker Ring	Langbürgener Str. - Ramersdorf	59	Ja	6 Fahrten/h	4,2 Min.	10,7 Min.	22.100	62	10	
Dietlindenstr., Potsdamer Str.	Osterwaldstr. - Potsdamer Str.	59	Ja	6 Fahrten/h	5,7 Min.	9,2 Min.	22.100	41	10	2.Maßnahmenbündel
Ampfingstr., Leuchtenbergring	Mühdorfstr. - Einsteinstr.	59	Ja	6 Fahrten/h	9,0 Min.	18,0 Min.	22.100	45	10	2.Maßnahmenbündel
Putzbrunner Str.	Waldheimplatz - Im Gefilde	55	Ja	12 Fahrten/h	2,2 Min.	3,4 Min.	21.800	25	10	
Englischalkinger Str., Efferstr.	Arabellapark Nord - Efferplatz	150, 154	Ja	12 Fahrten/h	2,6 Min.	7,2 Min.	19.200	34	10	2.Maßnahmenbündel
Sudetendeutsche Str.	Sudetendeutsche Str. - Gundelkofenstr.	171, 180, 294, 295	Ja	15 Fahrten/h	6,8 Min.	11,9 Min.	12.600	35	10	
Fürstenrieder Str. (Süd)	Waldfriedhof Haupteingang - Drygalski-Allee	51, 151	Ja	12 Fahrten/h	1,1 Min.	2,7 Min.	34.000	44	9	Parallelprojekt Tram Westtangente
Friedenheimer Brücke	Schloßschmidstr. - Landsberger Str.	62	Ja	9 Fahrten/h	0,8 Min.	2,0 Min.	32.400	40	8	Störungsschwerpunkt beseitigt
Luise-Kiesselbach-Platz (Süd)	Luise-Kiesselbach-Platz - Pilsenseestr.	63	Ja	6 Fahrten/h	1,5 Min.	2,7 Min.	22.500	29	8	
Luise-Kiesselbach-Platz (Nord)	Pilsenseestr. - Luise-Kiesselbach-Platz	63	Ja	12 Fahrten/h	1,1 Min.	3,7 Min.	22.500	30	8	1.Maßnahmenbündel
Von-Kahr-Str.	Untermenzing Bf. - Von-Kahr-Str.	164, 165	Ja	9 Fahrten/h	3,1 Min.	10,5 Min.	9.700	27	8	
Knorrstr.	Knorrstr. - Frankfurter Ring	150, 178, 179	Ja	12 Fahrten/h	2,0 Min.	4,9 Min.	2.400	35	8	
Verdistr. (Ost)	Lustheimstr. - Obermenzing Bf.	143, 158, 162	Ja	11 Fahrten/h	0,5 Min.	1,8 Min.	20.000	46	7	
Haberlandstr.	Varnhagenstr. - Volmstr.	57	Nein	12 Fahrten/h	3,1 Min.	8,0 Min.	21.300	44	6	2.Maßnahmenbündel
Riemer Str.	Graf-Lehndorff-Str. - Tierheim	183, 190, 194	Ja	9 Fahrten/h	0,5 Min.	1,5 Min.	16.900	34	6	
Olof-Palme-Str., An der Point	Am Messessee - An der Point	183, 190, 263, 264	Ja	9 Fahrten/h	0,9 Min.	2,1 Min.	16.200	33	6	
Riemer Str., An der Point	Martin-Empl-Ring - Paul-Henri-Spaak-Str.	183, 190	Ja	9 Fahrten/h	0,9 Min.	4,1 Min.	13.000	35	6	
Wendl-Dietrich-Str.	Gudrunstr. - Rotkreuzplatz	62	Nein	9 Fahrten/h	2,4 Min.	5,3 Min.	32.400	37	5	2.Maßnahmenbündel
Von-Kahr-Str., Allacher Str.	Untermenzing - Untermenzinger Str.	164, 165	Ja	9 Fahrten/h	1,1 Min.	3,4 Min.	9.700	30	5	
Chiemgaustr.	Balanstr. - Chiemgaustr.	59, 139	Nein	12 Fahrten/h	0,5 Min.	3,7 Min.	36.500	46	4	
Fürstenrieder Str. (Nord)	Waldfriedhof Haupteingang - Waldfriedhof	51, 151	Nein	12 Fahrten/h	0,7 Min.	3,0 Min.	34.000	48	4	Parallelprojekt Tram Westtangente
Heidemannstr.	Paul-Hindemith-Allee - Bernsteinweg	140, 170, 171, 178, 180	Nein	18 Fahrten/h	0,9 Min.	5,2 Min.	27.400	28	4	Parallelprojekt Tram Münchner Norden
Lortzingstr. (Nord)	Marschnerstr. - Pasing Bf.	56, 159	Nein	13 Fahrten/h	1,8 Min.	8,6 Min.	21.200	31	4	
Alte Allee	Peter-Kreuder-Str. - Marschnerstr.	56	Nein	18 Fahrten/h	0,5 Min.	1,2 Min.	20.800	27	4	
Schellingstr.	Amalienstr. - Barer Str.	153, 154	Nein	18 Fahrten/h	1,6 Min.	1,9 Min.	19.900	39	4	1.Maßnahmenbündel
Ludwigstr.	Oskar-von-Miller-Ring - Odeonsplatz	100, 153	Nein	24 Fahrten/h	0,8 Min.	1,1 Min.	17.000	39	4	2.Maßnahmenbündel
Bajuwarenstr. (Süd)	St.-Augustinus-Str. - Corinthstr.	139	Nein	6 Fahrten/h	3,5 Min.	12,9 Min.	14.400	45	4	
Bajuwarenstr. (Nord)	St.-Augustinus-Str. - Bajuwarenstr.	139	Nein	6 Fahrten/h	3,4 Min.	10,5 Min.	14.400	32	4	
Denninger Str. (Ost)	Arabellastr. - Richard-Strauss-Str.	187, 188, 189	Nein	9 Fahrten/h	4,3 Min.	11,9 Min.	11.100	35	4	
Prinzregentenstr. (Ost)	Possartstr. - Widenmayerstr.	100	Nein	6 Fahrten/h	3,9 Min.	8,0 Min.	10.900	53	4	1.Maßnahmenbündel
Manzostr.	Manzostr. - Korbinian-Beer-Str.	162, 163	Nein	18 Fahrten/h	1,6 Min.	6,0 Min.	10.100	---	4	2.Maßnahmenbündel
Leopoldstr. (Süd)	Hohenzollernstr. - Münchner Freiheit	54	Nein	6 Fahrten/h	0,6 Min.	3,2 Min.	34.800	34	3	
Lortzingstr. (Süd)	Scapinellistr. - Pasing Bf.	160, 162	Nein	12 Fahrten/h	1,2 Min.	7,1 Min.	27.500	31	3	
Drygalski-Allee	Drygalski-Allee - Züricher Str.	151, 132	Nein	12 Fahrten/h	1,1 Min.	4,3 Min.	22.000	36	3	
Schleißheimer Str.	Milbertshofener Platz - Moosacher Str.	177	Nein	6 Fahrten/h	2,5 Min.	5,0 Min.	7.800	33	3	
Zehntfeldstr.	Bergerwaldstr. - Corinthstr.	192	Nein	6 Fahrten/h	2,8 Min.	14,3 Min.	7.400	28	3	
Truderinger Str.	Schwanhildenberg - Baumkirchner Str.	185	Nein	6 Fahrten/h	6,3 Min.	12,3 Min.	1.500	33	3	
Ingolstädter Str. (Nord 1)	Heidemannstr. - Neuherbergstr.	141, 170, 294, 295	Nein	12 Fahrten/h	0,5 Min.	4,9 Min.	18.000	36	2	
Ingolstädter Str. (Nord 2)	Neuherbergstr. - Heidemannstr.	141, 170, 294, 295	Nein	12 Fahrten/h	0,6 Min.	6,9 Min.	18.000	31	2	
Ingolstädter Str. (Süd)	Euro-Industriepark West - Ingolstädter Str.	140, 141	Nein	6 Fahrten/h	1,6 Min.	6,6 Min.	17.800	39	2	
Ittlingerstr.	Weitlstr. - Dülferstr.	60	Nein	12 Fahrten/h	1,2 Min.	3,2 Min.	17.200	27	2	2.Maßnahmenbündel
Baumkirchner Str., Truderinger Str.	Baumkirchner Platz - Berg am Laim Bf.	187, 190, 191	Nein	9 Fahrten/h	1,7 Min.	4,0 Min.	15.600	33	2	
Falkenstr.	Albanistr. - Schweigerstr.	52	Nein	9 Fahrten/h	1,8 Min.	7,0 Min.	14.600	47	2	
Wittelsbacherstr.	Auenstr. - Baldeplatz	132	Nein	6 Fahrten/h	1,9 Min.	5,1 Min.	11.100	42	2	
Prinzregentenstr. (West)	Bruderstr. - Trogerstr.	100	Nein	6 Fahrten/h	1,7 Min.	5,1 Min.	10.900	45	2	
Leopoldstr. (Nord)	Griegstr. - Freiligrathstr.	140, 141	Nein	6 Fahrten/h	1,2 Min.	4,0 Min.	17.800	41	1	
Parzivalstr.	Kölner Platz - Parzivalplatz	140, 141	Nein	6 Fahrten/h	1,1 Min.	5,2 Min.	17.800	39	1	
Verdistr. (West 2)	Wöhlerstraße - Blütenburg	143, 160	Nein	9 Fahrten/h	0,5 Min.	3,0 Min.	17.700	43	1	
Verdistr. (West 1)	Blütenburg - Wöhlerstr.	143, 160	Nein	9 Fahrten/h	0,5 Min.	3,7 Min.	17.700	39	1	
Schlüsselbergstr., Grafinger Str.	Altöttinger Str. - St. Pius	190, 191	Nein	6 Fahrten/h	1,2 Min.	7,3 Min.	11.600	31	1	
Denninger Str. (West)	Newtonstr. - Richard-Strauss-Str.	187, 188, 189	Nein	9 Fahrten/h	0,6 Min.	6,2 Min.	11.100	31	1	
Nymphenburger Str.	Maillingerstr. - Landshuter Allee	453	Nein	6 Fahrten/h	1,8 Min.	6,6 Min.	6.100	33	1	Störungsschwerpunkt beseitigt

Punkte Expressbus Bestand/geplant ja = 5 Pkt. nein = 0 Pkt.	Punkte Taktdichte ab 24 Fahrten/h = 3 Pkt. 18-23 Fahrten/h = 2 Pkt. 12-17 Fahrten/h = 1 Pkt. 6-11 Fahrten/h = 0 Pkt.	Punkte Fahrzeitabweichung ab 2,5 Min. = 3 Pkt. 2,0-2,4 Min. = 2 Pkt. 1,5-1,9 Min. = 1 Pkt. unter 1,4 Min. = 0 Pkt.
---	--	--

Punkte Fahrgäste ab 40.001 = 4 Pkt. 30.001-40.000 = 3 Pkt. 20.001-30.000 = 2 Pkt. 10.001-20.000 = 1 Pkt. 1-10.000 = 0 Pkt.

Anlage 2: Maßnahmenvorschläge

Inhaltsverzeichnis

1. Busspur Trappentreustraße	Seite 3
2. Busspur Herzogstraße	Seite 4
3. Busspur Donnersbergerbrücke	Seite 5
4. Busspur Dietlinden-/ Potsdamer Straße	Seite 6
5. Busspur Ampfingstraße	Seite 7
6. Busspur Ludwigstraße	Seite 9
7. Busspur Frankfurter Ring/ Moosacher Straße	Seite 10
8. Busspur Wendl-Dietrich-Straße	Seite 11
9. Lichtsignalanlage Effnerstraße	Seite 12
10. Lichtsignalanlage Rosenheimer Straße	Seite 13
11. Durchfahrverbot Haberlandstraße	Seite 14
12. Haltverbot Weitzstraße	Seite 15
13. Haltverbot Ittlingerstraße	Seite 16
14. Haltverbot Manzostraße	Seite 17

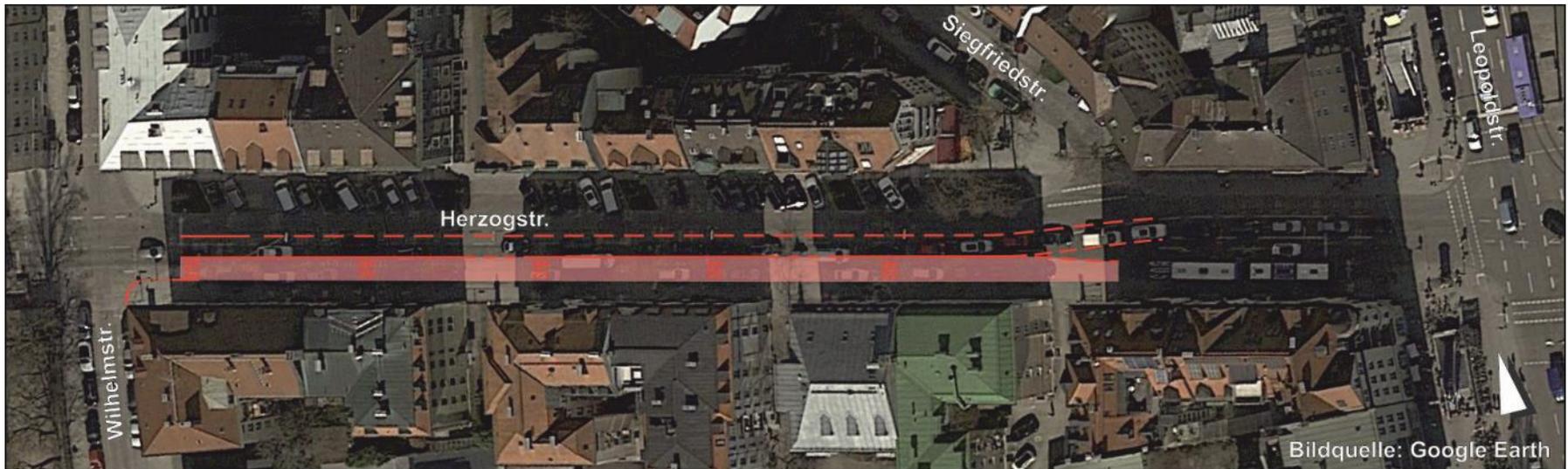
1. Busspur Trappentreustraße

- Die bestehende Busspur kann wegen Rückstau nicht unmittelbar erreicht werden.
- Betroffen sind die Buslinien 53, 63 und 153, im Schnitt fährt alle 3,3 Min. ein Bus.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 2,2 Min. (Spitzenwerte über 7,1 Min.) an.
- Vorschlag: Die Busspur wird zu Lasten des Baumgrabens verlängert.



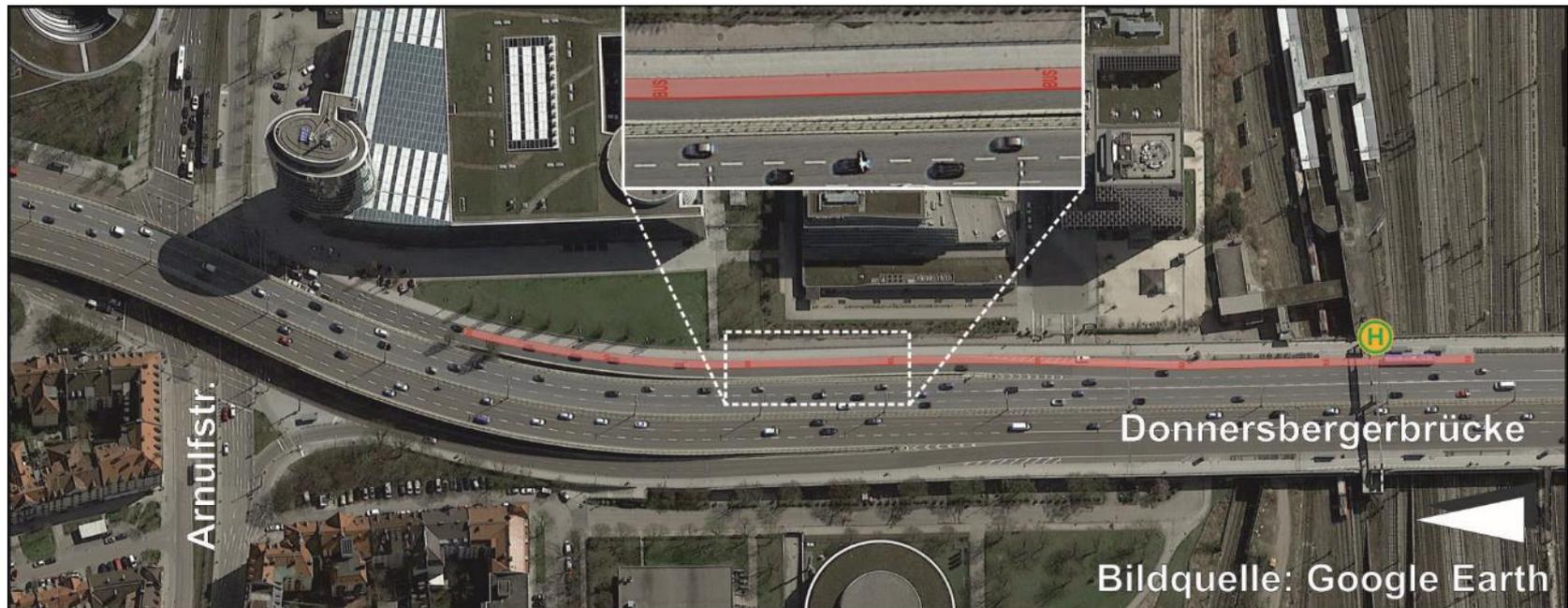
2. Busspur Herzogstraße

- Die bestehende Busspur bzw. Haltestelle kann wegen Rückstau nicht unmittelbar erreicht werden.
- Betroffen sind die Buslinien 53 und 59, im Schnitt fährt alle 5 Min. ein Bus.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 1,5 Min. (Spitzenwerte über 4,0 Min.) an.
- Vorschlag: Es wird eine Busspur zulasten der Stellplätze am Fahrbahnrand eingerichtet.



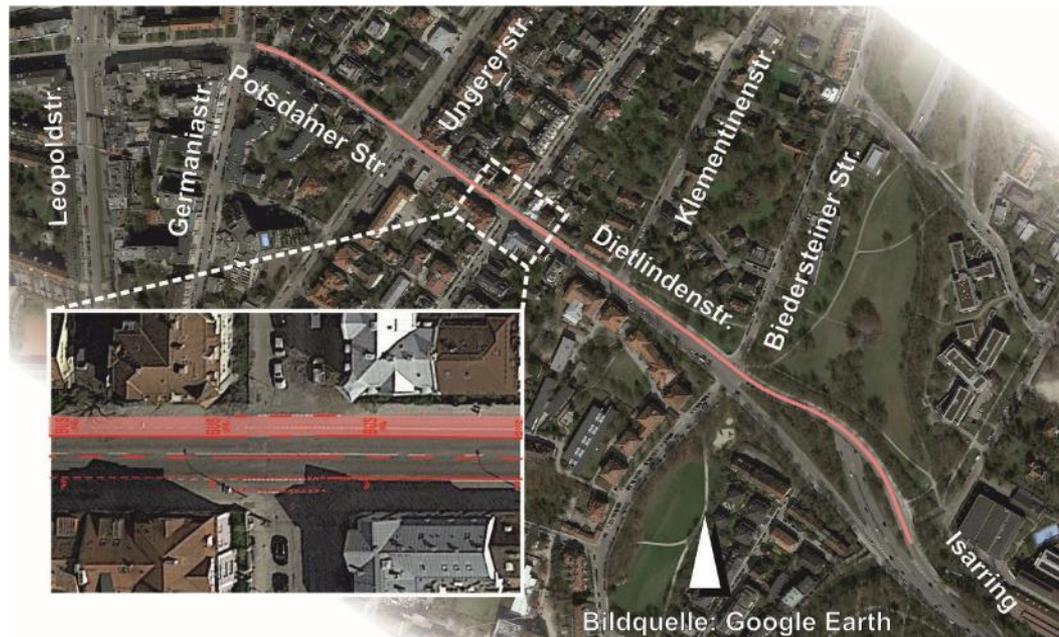
3. Busspur Donnersbergerbrücke

- Durch Rückstau entstehen auf der Abfahrtsrampe zur Arnulfstr. Verspätungen.
- Betroffen sind die Buslinien 53, 63 und 153, im Schnitt fährt alle 3,3 Min. ein Bus.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 3,6 Min. (Spitzenwerte über 5,9 Min.) an.
- Vorschlag: Die überbreite Fahrbahn wird aufgeteilt in eine Busspur und eine Fahrspur.



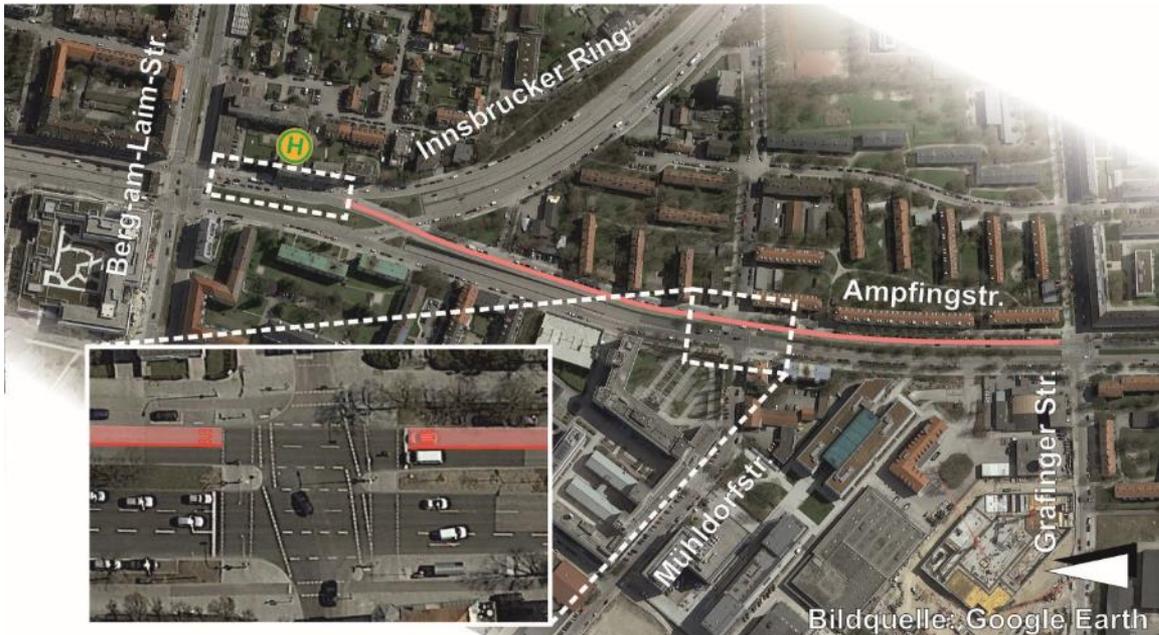
4. Busspur Dietlinden-/ Potsdamer Straße

- Durch hohes Verkehrsaufkommen ist der Straßenzug überstaut.
- Betroffen ist die Buslinie 59 im 10-Minuten-Takt, ein Expressbus ist geplant.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 5,7 Min. (Spitzenwerte über 9,2 Min.) an.
- Vorschlag: Östlich der Klementinenstr. wird die rechte Fahrspur zur Busspur bzw. westlich wird die Radspur verbreitert und für den Busverkehr freigegeben.



5. Busspur Ampfingstraße

- Durch hohes Verkehrsaufkommen ist der Straßenzug überstaut.
- Betroffen ist die Buslinie 59 im 10-Minuten-Takt.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 9,0 Min. (Spitzenwerte über 18 Min.) an.
- Vorschlag a): Die rechte Fahrspur wird zwischen Grafinger Str. und Innsbrucker Ring zur Busspur.



- Vorschlag b) Die Bushaltestelle Ampfingstraße wird barrierefrei ausgebaut.



6. Busspur Ludwigstraße

- Die bestehende Busspur kann wegen Rückstau nicht unmittelbar erreicht werden.
- Betroffen sind die Buslinien 100 und 153, im Schnitt fährt alle 2,5 Min. ein Bus.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 0,8 Min. (Spitzenwerte über 1,1 Min.) an.
- Vorschlag: Die rechte Fahrspur wird zur Busspur.



7. Busspur Frankfurter Rg./ Moosacher Str.

- Durch hohes Verkehrsaufkommen ist der Straßenzug überstaut.
- Betroffen ist die Buslinie X50 sowie abschnittsweise die Buslinien 50, 177, 178 und 180, je nach Abschnitt fährt im Schnitt alle 3,8 bis 2,4 Minuten ein Bus.
- Die Einrichtung von Busspuren ist nur mit dem Entfall von Fahrspuren möglich, die verkehrlichen Auswirkungen wären enorm.
- Ursprünglicher Vorschlag: An den LSA wird statt einer Umlaufzeit von 90 Sekunden eine Umlaufzeit von 104 Sekunden geschaltet, um mehr Grünzeiten zu ermöglichen. Dies lehnt das KVR aus Verkehrssicherheitsgründen ab.
- Neuer Vorschlag: Es werden Busspuren in beiden Richtungen eingerichtet und im Beschluss zum dritten Maßnahmenbündel vorgelegt.

9. Busspur Wendl-Dietrich-Straße

- Durch Rückstau entstehen in der Wendl-Dietrich-Str. Verspätungen.
- Betroffen ist die Buslinie 62 im 7/7/6-Minuten-Takt.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 2,4 Min. (Spitzenwerte über 5,3 Min.) an.
- Vorschlag: Es wird eine Busspur zulasten der Stellplätze am Fahrbahnrand eingerichtet.



10. LSA Effnerstraße

- Durch hohes Verkehrsaufkommen ist der Straßenzug überstaut.
- Betroffen sind die Buslinien 150 und 154, im Schnitt fährt alle 5,0 Min. ein Bus. Zudem ist ein Expressbus geplant.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 2,6 Min. (Spitzenwerte über 7,2 Min.) an.
- Vorschlag: Der Zufluss aus der Effnerstr. wird so gesteuert, dass der staukritische Bereich frei bleibt und der Stau auf einen für den Bus unkritischen Bereich verlagert wird.



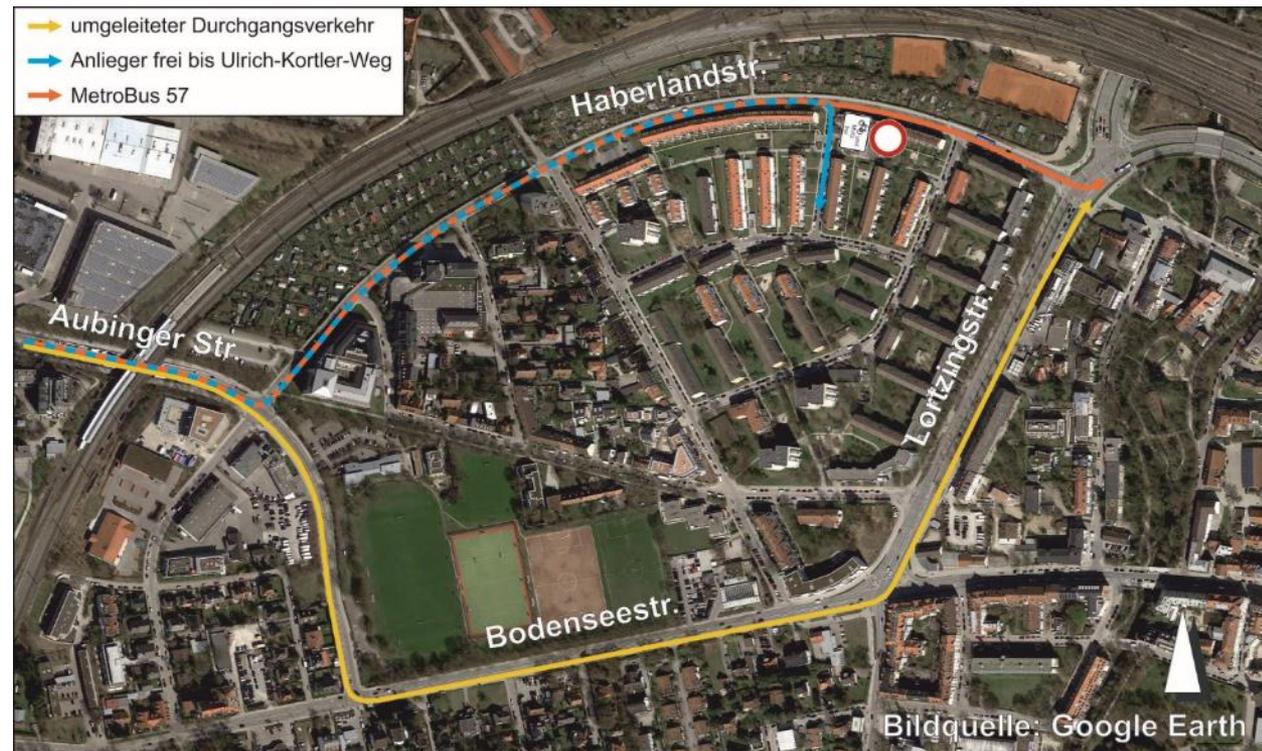
11. LSA Rosenheimer Str./Innsbrucker Rg.

- An der LSA Rosenheimer Straße/Innsbrucker Ring/ BAB A8 wird zu den Hauptverkehrszeiten die Busbeschleunigung deaktiviert.
- Betroffen sind die Buslinien 55 und 59, im Schnitt fährt alle 3,3 Min. ein Bus.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 1,3 Min. (Spitzenwerte über 4,6 Min.) an.
- Vorschlag: Die Busbeschleunigung wird wieder ganztäglich aktiviert.



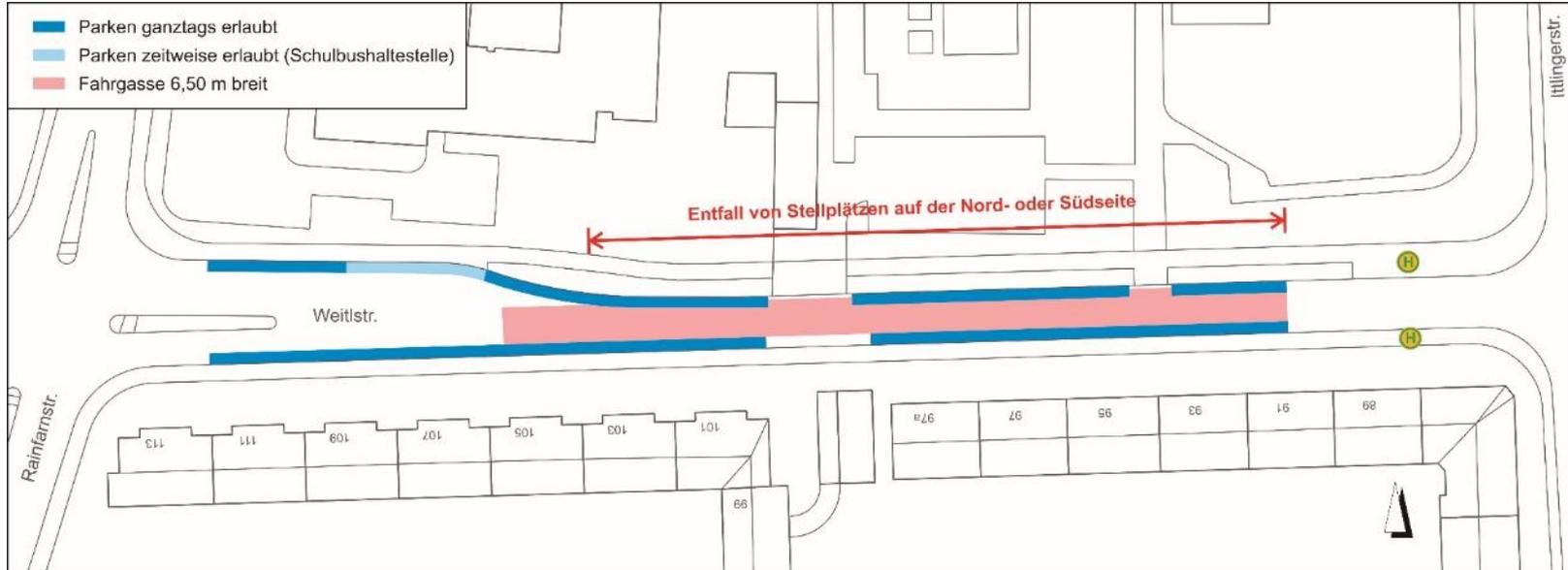
11. Durchfahrverbot Haberlandstraße

- Durch hohes Verkehrsaufkommen ist der Straßenzug überstaut.
- Betroffen ist die Buslinie 57 im 5-Minuten-Takt.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 3,1 Min. (Spitzenwerte über 8,0 Min.) an.
- Vorschlag: Der Durchgangsverkehr wird über das Hauptstraßennetz in Aubinger-, Bodensee- und Lortzingstr. umgeleitet. In der Haberlandstr. fahren nur noch Anlieger, Bus- und Radverkehr.



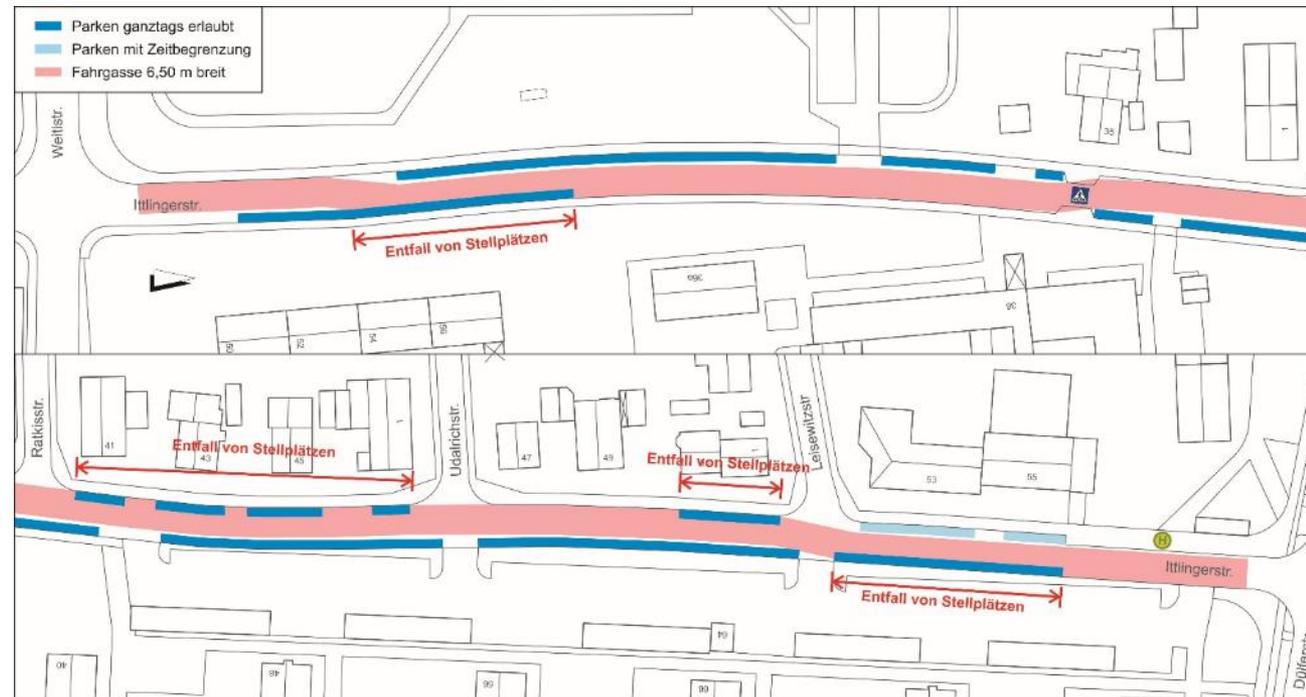
12. Haltverbot Weitlstraße

- Die Fahrgasse ist wegen Stellplätzen am Fahrbahnrand nur 5 Meter breit und damit zu schmal für den Begegnungsverkehr.
- Betroffen sind die Buslinien 60, 170 und 171, im Schnitt fährt alle 2,5 Min. ein Bus.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 0,7 Min. (Spitzenwerte über 1,8 Min.) an.
- Vorschlag: Durch einseitige Haltverbote wird eine ausreichend breite Fahrgasse geschaffen.



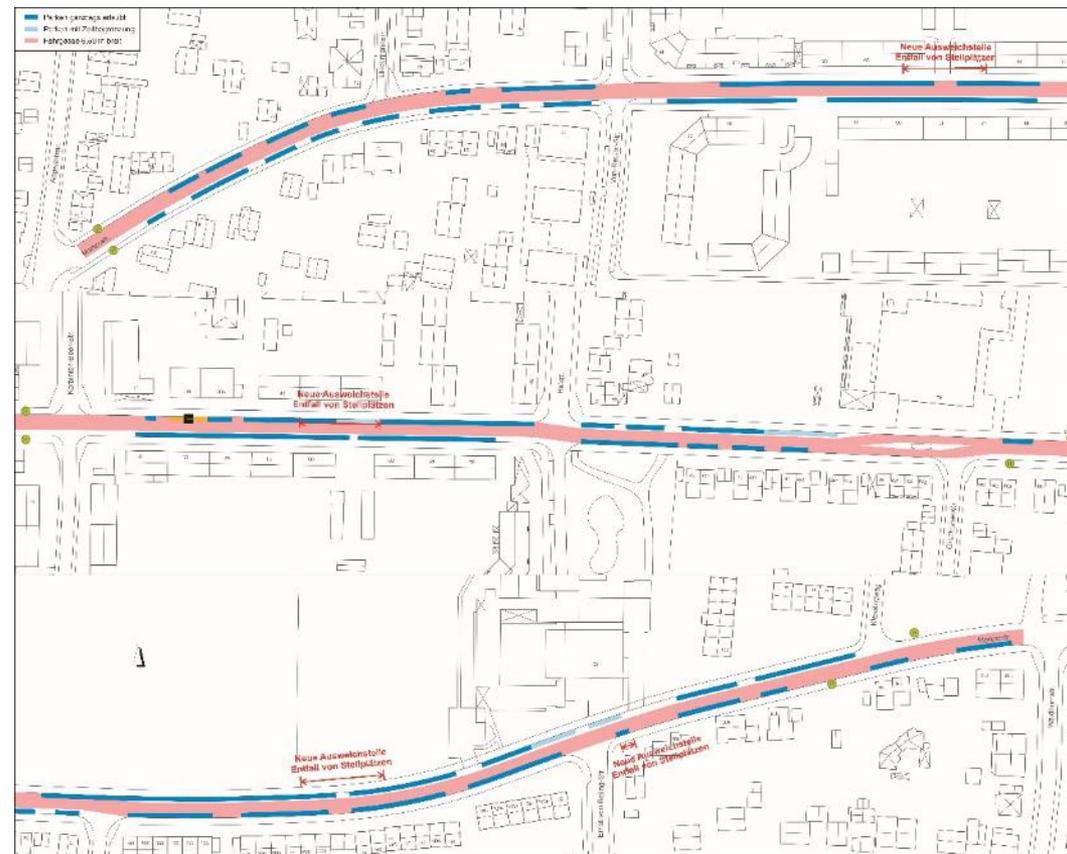
13. Haltverbot Ittlingerstraße

- Die Fahrgasse ist wegen Stellplätzen am Fahrbahnrand nur 5 Meter breit und damit zu schmal für den Begegnungsverkehr.
- Betroffen ist die Buslinien 60, im Schnitt fährt alle 5,0 Min. ein Bus.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 1,2 Min. (Spitzenwerte über 3,2 Min.) an.
- Vorschlag: Durch einseitige Haltverbote wird eine ausreichend breite Fahrgasse geschaffen.



14. Haltverbot Manzostraße

- Die Fahrgasse ist wegen Stellplätzen am Fahrbahnrand nur 5 Meter breit und damit zu schmal für den Begegnungsverkehr.
- Betroffen sind die Buslinien 162 und 163, im Schnitt fährt alle 3,3 Min. ein Bus.
- Es fallen Verspätungen von durchschnittlich 1,6 Min. (Spitzenwerte über 6,0 Min.) an.
- Vorschlag: Durch Haltverbote werden zusätzliche Ausweichstellen geschaffen.



MünchenSPD Stadtratsfraktion ■ Rathaus ■ 80313 München

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Alexander Reissl
Dr. Ingo Mittermaier
Heide Rieke
Jens Röver
Simone Burger

Stadtratsmitglieder

München, 04.10.2017

Öffentlich besser fahren 8 „Taskforce Busoffensive 2018“

Antrag

Zur Umsetzung der Busoffensive 2018 und zur Beschleunigung der Umsetzung des städtischen Handlungsprogramms Elektromobilität gründen die zuständigen Referate mit der MVG eine Taskforce, um eine schnelle Umsetzung von zusätzlichen Expressbussen, Metrobussen und Busspuren zu gewährleisten.

Begründung:

Planung und Bau von zusätzlichen U-Bahnen und Trambahnlinien benötigt neben ausreichenden finanziellen Mitteln vor allem eins: Zeit. Um eine schnelle Ausweitungen des Angebots sicherzustellen, sollen deshalb rasch zusätzliche Express-Bustangenten und Entlastungsbuslinien für überlastete ÖPNV-Linien geschaffen werden sowie der Ausbau von Busspuren intensiviert werden.

Die Taskforce „Busoffensive“ soll diese Aufgabe koordinieren.

gez.

Alexander Reissl
Dr. Ingo Mittermaier
Heide Rieke
Jens Röver
Simone Burger

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Alexander Reissl
Dr. Ingo Mittermaier
Heide Rieke
Jens Röver
Simone Burger

Stadtratsmitglieder

München, 04.10.2017

Öffentlich besser fahren 7 Mit Busspuren schnell ans Ziel

Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der MVG, zum Beschluss des MVG-Leistungsprogramms 2019 (Vollversammlung Juli 2018) ein Konzept vorzulegen, auf welchen bestehenden sowie künftigen Express- und Metrobuslinien zeitnah Busspuren zur Beschleunigung eingerichtet werden können. Dieses Konzept beinhaltet auch eine Priorisierung der von der MVG im Dezember 2016 vorgeschlagenen 51 möglichen Busspuren.

Begründung:

Busse, die im Stau stehen, sind nicht attraktiv. Busse müssen schnell und pünktlich sein, dann werden sie als Alternative zum Auto akzeptiert und mehr genutzt. Dafür haben wir schon viel getan, z. B. mit Busbeschleunigungsmaßnahmen. Die steigende Nutzung, insb. der Busse, zeigt, dass der Weg richtig ist. Mehr Busse für mehr Fahrgäste brauchen allerdings auch mehr Platz. Und deshalb muss es künftig auch in München mehr Busspuren, fallweise auch zu Lasten des Individualverkehrs geben. Schnellere und pünktlichere Busse sind zudem effizienter, denn sie können deutlich mehr Fahrgäste am Tag befördern

gez.

Alexander Reissl
Dr. Ingo Mittermaier
Heide Rieke
Jens Röver
Simone Burger

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89 - 23 39 26 27, Fax: 0 89 - 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 09.02.2018

Bus-Beschleunigung an Haltestellen realisieren – Bus-Beschleunigung light

Antrag

1. Die Verkehrssituation bei Bushaltestellen wird künftig in der Regel so gestaltet, dass der private Kfz-Verkehr hinter dem Bus stehen bleibt und der Bus nach dem Halt freie Fahrt hat anstatt hinter den Kfz im Stau zu stehen.
2. Sofern der Raum dafür vorhanden, werden die Haltestellen mit Mittelinseln ausgestattet, die zum einen das Überholen verhindern und zum andern die Querung für die Fahrgäste erleichtern.
3. Ausgenommen sind Haltestellen, an denen der Bus fahrplanmäßig längere Aufenthalte hat, weil dort Verfrühungen ausgeglichen werden oder es sich um die Endhaltestelle handelt.

Begründung:

Angesichts der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse der Münchnerinnen und Münchner infolge der steigenden Einwohnerzahl kann die Mobilität in der Stadt nur durch eine konsequente Bevorzugung der flächen sparenden Verkehrsmittel aufrechterhalten werden. Wegen der langen Realisierungszeiten von Schienenverkehrsmitteln kommt einem zuverlässigen Busverkehr eine hohe Bedeutung zu. Derzeit sind 50 Busspuren im Gespräch, mit denen der Busverkehr beschleunigt werden soll.

Die vorgeschlagene Bus-Beschleunigung light an Haltestellen lässt sich im Vergleich zu Busspuren äußerst kostengünstig und flächensparend realisieren. In der Standardvariante ohne Mittelinseln wird sogar versiegelte Fläche eingespart.

Nachdem die Stadtratsmehrheit in den letzten Sitzungen des Bauausschusses den Änderungsanträgen der Grünen-rosa liste z.B. in der Wolfratshauser Straße und in der Plinganser Straße in diesem Sinne nicht gefolgt ist, soll dieser Antrag das Thema grundsätzlich unter Abwägung aller Aspekte klären und für die Zukunft ein grundsätzlich ÖV-freundliches Vorgehen herbeiführen.

Der Radverkehr soll durch die haltenden Busse möglichst nicht behindert werden. Bei vorhanden Radwegen wird der Radverkehr möglichst hinter den Bushaltestellenhäuschen vorbeigeführt. Bei Rad- und Schutzstreifen ist zu prüfen, ob der Radverkehr bei dichten Bustakten ähnlich wie an der Barer Straße am Karolinenplatz in Richtung Norden im Haltestellenbereich geführt werden kann.

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher Herbert Danner Anna Hanusch Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

12.02.2018

Antrag
Busspuren auch für Taxi und Carsharing

Der Stadtrat möge beschließen:

Bei der weiteren Einrichtung von Busspuren wird vor allem auf deren Nutzung abgestellt. Deshalb haben neue Busspuren Vorrang, wenn der Bus tagsüber in einem mindestens 5-Minuten-Takt fährt und die Busspuren von Taxis und Carsharing-Autos genutzt werden dürfen. Bestehende Busspuren sollen von Taxis und Carsharing-Fahrzeugen mitgenutzt werden dürfen.

Begründung:

Der kurzfristige Ausbau des ÖPNV in München wird nur durch zusätzliche Busse gelingen. Dabei kommen sowohl deutliche Taktverdichtungen als auch neue Buslinien in Frage. Dies ermöglicht dann auch eine sinnvolle Ausweitung von Busspuren, um die Fahrten mit Bussen zu beschleunigen. Die stiefmütterliche Behandlung von Taxen, die in München nur ausnahmsweise Busspuren mitbenutzen dürfen (im Unterschied zu vielen anderen Städten) muss beendet werden. Taxis sind Teil des ÖPNV.

Wie in dem am 07.02.2018 stattgefundenen Stadtratshearing zum Verkehr deutlich wurde, ist der Platzbedarf von Carsharing (10qm) weniger als ein Drittel des üblichen Individualverkehrs (35qm). Carsharing liegt sogar gleichauf mit dem Fahrrad (ebenfalls 10qm). Daher ist es dringend erforderlich die Attraktivität des Carsharings zu erhöhen. Bei knapp 2.000 Carsharing-Fahrzeugen in München wird es zudem nicht zu Kapazitätsproblemen auf Busspuren führen.

Gez.
Dr. Michael Mattar
Fraktionsvorsitzender

Gez.
Dr. Wolfgang Heubisch
Stadtrat

Gez.
Wolfgang Zeilhofer
Stadtrat

Gez.
Gabriele Neff
Stellv. Fraktionsvorsitzende

Gez.
Thomas Ranft
Stadtrat