

Nahverkehrsplan (NVP) der Landeshauptstadt München (LHM)

- a) Sachstandsbericht**
- b) Vorschlag zur Evaluierung und Fortschreibung der Qualitätsstandards**
- c) Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und weiteres Vorgehen**
- d) Vergabe von Beratungs- und Gutachterleistungen**
- e) Anträge und Empfehlungen**

- 1) Aufnahme weiterer Qualitätsstandards zur Minimierung der Umweltbelastung durch Fahrzeuge in den Nahverkehrsplan
Antrag Nr. 02-08 / A 02070 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL vom 29.10.2004
- 2) Planungen für eine Stadt-Umland-Bahn bzw. RegioTram wieder voranbringen
Antrag Nr. 08-14 / A 00114 von Frau StRin Claudia Tausend, Herrn StR Nikolaus Gradl, Herrn StR Boris Schwartz vom 01.07.2008
- 3) Schöpferische Denkpause für die Stadt-Umland-Bahn-Idee einlegen
Antrag Nr. 08-14 / A 00438 von Herrn StR Dr. Georg Kronawitter und Herrn StR Walter Zöller vom 01.12.2008
- 4) ÖPNV-Offensive I: Den Nahverkehrsplan für München fortschreiben
Antrag Nr. 08-14 / A 00472 von von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Claudia Tausend, Herrn StR Ingo Mittermaier, Herrn StR Nikolaus Gradl, Frau StRin Sabine Nallinger, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Boris Schwartz vom 12.12.2008
- 5) ÖPNV-Offensive V: Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs sichern
Antrag Nr. 08-14 / A 00476 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Claudia Tausend, Herrn StR Ingo Mittermaier, Herrn StR Nikolaus Gradl, Frau StRin Sabine Nallinger, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Boris Schwartz vom 12.12.2008
- 6) Stadtumlandbahn (SUB) bzw. neue (Tram-) Schienentrassen: Verbindung zwischen Putzbrunn, Waldperlach, Neuperlach-Süd, Fasanenpark und Schwanseeplatz (Linie 27); Workshop in den Umlandgemeinden
Antrag Nr. 08-14 / B 01460 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 16.09.2009
- 7) U-Bahnverbindung zwischen Westfriedhof (U1) und Hohenzollernplatz (U2)
Antrag Nr. 08-14 / A 01167 der Stadtratsfraktion der FDP vom 03.11.2009

- 8) Schlössertrambahn in der Verdistraße
Antrag Nr. 08-14 / B 02130 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 04.05.2010
- 9) Schlössertram in der Verdistraße,
Antrag Nr. 08-14 / B 02250 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing
vom 06.07.2010
- 10) Standards im Nahverkehrsplan
Antrag Nr. 08-14 / A 02428 der Stadtratsfraktion der SPD vom
10.05.2011
- 11) Demographische Faktoren als Bewertungskriterium für die Standards im Nahverkehrsplan – Entscheidungshilfe nicht nur für den Metrobus 50 in Moosach
Antrag Nr. 08-14 / A 02492 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL
vom 27.05.2011
- 12) Verlängerung der U-Bahnlinie U4 mit Anschluss an die S8 bis zur unmittelbaren Stadtgrenze zur Gemeinde Aschheim mit einem Park und Ride-Parkplatz an der Endstation
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01142 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen am 27.10.2011
- 13) Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 bis Blütenburg
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01184 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 Neuhausen-Nymphenburg am 24.11.2011
- 14) U-Bahn für München
Antrag Nr. 08-14 / A 03170 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Frau StRin Verena Dietl vom 14.03.2012
- 15) Verlängerung der U1 vom Olympiaeinkaufszentrum bis Fasanerie und der U3 von Moosach bis Untermenzing (Ziffer 5)
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01509 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 10 Moosach am 11.10.2012
- 16) Erschließung Wohngebiet Paul-Gerhardt-Allee
Antrag Nr. 08-14 / B 04646 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 05.03.2013
- 17) Verlängerung der „Tram Steinhausen“ auch in Richtung Berg am Laim prüfen.
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01758 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen am 14.03.2013
- 18) U5-Verlängerung nach Pasing Bahnhof Nordseite über Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee (Antrag Nr.1)

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01790 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 24.04.2013

- 19) ÖV-Ausbau I: Tramnetz 2015 – ein klares und attraktives Tramnetz für München
Antrag Nr. 08-14 / A 04455 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
- 20) ÖV-Ausbau II: Qualitätsmanagement für die ÖV-Beschleunigung im Oberflächenverkehr
Antrag Nr. 08-14 / A 04454 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
- 21) ÖV-Ausbau III: Task-Force ÖV-Ausbau in der Stadtverwaltung
Antrag Nr. 08-14 / A 04453 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
- 22) ÖV-Ausbau IV: Vertiefende Streckenprüfung angehen
Antrag Nr. 08-14 / A 04452 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
- 23) ÖV-Ausbau V: Vergleichende Prüfung U-Bahn
Antrag Nr. 08-14 / A 04451 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
- 24) ÖV-Ausbau VI: Prüfung von (oberirdischen) U-Bahn- und von Trambahnverlängerungen in Kooperation mit Nachbargemeinden mit Entwicklungspotential
Antrag Nr. 08-14 / A 04450 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
- 25) ÖV-Ausbau VII: Weitere Trassen im Nahverkehrsplan sichern
Antrag Nr. 08-14 / A 04449 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
- 26) ÖV-Ausbau VIII: S-Bahn-Ausbau beim Freistaat einfordern
Antrag Nr. 08-14 / A 04448 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
- 27) Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 von der derzeitigen Endhaltestelle Schwanseestraße nach Ottobrunn
Antrag Nr. 08-14 / A 04535 der Stadtratsfraktion der FDP vom 01.08.2013
- 28) Verlängerung der U4 (Arbellapark) bis zur S-Bahn S8 Richtung Flughafen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02045 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 24.10.2013

- 29) U5/U3-Verbindungsspanne für den Münchner Westen:
Laim - Pasing - Blumenburg (P&R-Parkplatz A8) -
Untermenzing - Moosach
Antrag Nr. 08-14 / A 05077 der Stadtratsfraktion
Bürgerliche Mitte – FW/ÖDP/BP vom 05.02.2014
- 30) Die Planungen für die neue U-Bahnstrecke U9 vorantreiben
Antrag Nr. 08-14 / A 05191 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl,
Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Heide Rieke
vom 28.02.2014
- 31) Planung und Freihaltung einer U-Bahntrasse von Pasing nach
Freiham (Antrag Nr. 2)
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00077 der Bürgerversammlung des
Stadtbezirkes 22 Aubing – Lochhausen – Langwied am 03.07.2014
- 32) Verbesserung des ÖV für den Münchner Norden IV
Tramverbindung U-Münchner Freiheit – S-Feldmoching
Antrag Nr. 14-20 / A 00346 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE
GRÜNEN/RL vom 22.10.2014
- 33) U-Bahn für München
Antrag Nr. 14-20 / A 00457 der Stadtratsfraktionen der SPD und
der CSU vom 18.11.2014
- 34) Verlängerung der U1-Strecke von Olympia Einkaufszentrum bis Fa-
sanerie und der U3 um drei Stationen von Moosach bis Untermen-
zing

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00258 der Bürgerversammlung des
Stadtbezirkes 10 – Moosach am 20.11.2014

Sitzungsvorlagen Nr. 14 – 20 / V 03603

Anlagen:

1. Anträge und Empfehlungen 1.1 bis 1.34
2. Änderungen im NVP seit 2003
3. Aktueller Stand des NVP der LHM, Mai 2015
4. Stellungnahmen der Bezirksausschüsse
5. Stellungnahmen der Wirtschaftskammern, Umwelt-, Behinderten und Fahrgastverbände
6. Liste Störungsschwerpunkte im Busnetz
7. Untersuchungsvorschläge zur Fortschreibung des Infrastrukturteils des NVP
8. Paul-Gerhardt-Allee – Variantenuntersuchung
9. Paul-Gerhardt-Allee – Mitfälle Tram
10. Paul-Gerhardt-Allee – Mitfälle U-Bahn
11. Präsentation „U9-Spanne“
12. entfällt
13. Stellungnahme SWM / MVG

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.07.2015 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrats gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München (nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung).

1. Einleitung

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat der Vollversammlung des Stadtrates am 16.03.2011 (Sitzungsvorlagen Nr. 08 – 14 / V - 05592) einen Vorschlag zur Aktualisierung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München und der künftigen Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unterbreitet. Der Stadtrat hat die Beschlussvorlage grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis genommen, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aber vor einer Beschlussfassung u. a. beauftragt, die Bezirksausschüsse, die Wirtschaftskammern und die in München tätigen Umwelt-, Behinderten-, und Fahrgastverbände auf Basis der Vorschläge der Verwaltung zu beteiligen. Das Ergebnis dieser Beteiligung ist zusammen mit der inhaltlichen Würdigung unter Ziffer 4 der Beschlussvorlage ausführlich dargestellt. Zudem wurden die Ergebnisse verschiedener zwischenzeitlich durchgeführter Verkehrs- und Machbarkeitsstudien, wie zum Beispiel die „Untersuchung zur Verbesserung der ÖPNV- Erschließung des Entwicklungsgebiets Paul-Gerhardt-Allee“ und die „Verkehrsuntersuchung der Potentiale einer zusätzlichen Schienenanbindung im Landkreis München“, sowie die Behandlung zahlreicher seit der o. g. Beschlussfassung eingebrachter Anträge und Empfehlungen mit in die nun vorliegende Beschlussvorlage aufgenommen.

Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Stadtrat zunächst die aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sowie der weiteren Beteiligten notwendige **Aktualisierung des aus dem Jahr 2003 stammenden Nahverkehrsplans** empfohlen. Im Anschluss wird der aktuelle Projektstand der Planungen wiedergegeben (S-Bahn und Regionalverkehr nachrichtlich). Basierend auf den Vorschlägen der Bezirksausschüsse und Verbände sowie auf den durch die Siedlungsentwicklung und die hohe Auslastung des Bestandes bedingten Ausbaunotwendigkeiten werden Maßnahmenvorschläge (U-Bahn, Tram, Stadt-Umland-Bahn) zusammengestellt und Vorschläge für ein Arbeitsprogramm zur **Evaluierung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans** unterbreitet.

Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Verkehrsplanung in der wachsender Metropolregion München grundsätzlich vor großen Herausforderungen steht. Für die nächsten 20 Jahre prognostizierte deutliche Zuwachsraten bei der Einwohner- aber auch bei der Arbeitsplatzentwicklung, zum Beispiel in Freiam oder im Gebiet der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten, sowie die großräumigere Ausdehnung von Pendlerströmen lassen höhere ein- und ausströmende Verkehrsmengen über die Stadtgrenze im Bereich des Individual- wie öffentlichen Verkehrs erwarten. Gleichzeitig sind die Netze bereits heute zumindest zu Spitzenzeiten überlastet. Der – früher oder später – auch in München einsetzende

demographische Wandel, die Problematik des Klimawandels und strengere Normen im Bereich der Immissionsbelastung setzen zudem Themen wie Barrierefreiheit und Nahmobilität, CO₂-Einsparung, Luftreinhaltung und Lärmschutz auf die Agenda. Immer mehr setzt sich angesichts dieser Herausforderungen auch die Erkenntnis durch, dass Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung noch stärker integriert betrachtet werden müssen.

Übergeordnete Zielsetzung dabei ist der weitere Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs in München, der einerseits bedarfsgerecht erfolgen muss und andererseits die Erschließung der vorhandenen und zukünftigen Entwicklungsgebiete übernehmen soll. Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2006 (VEP) wurde beschrieben, dass die Mobilitätsfragen bei der Siedlungsentwicklung eine entscheidende Rolle spielen. Auch der Wandel der Bevölkerungsstruktur und von Lebensstilen führt zu einem veränderten Mobilitätsverhalten. So nimmt bei jungen Erwachsenen der Pragmatismus und die Flexibilität in deren Mobilität zu. Damit spielen Multimodalität und Intermodalität in Zukunft eine viel größere Rolle als die Fixierung auf ein Verkehrsmittel. Dies kommt auch der Zielsetzung des VEP's entgegen, den Kfz-Verkehr auf das nötige Maß zu begrenzen und vor allem im Nahbereich mehr auf den Fuß- und Radverkehr zu setzen. Derzeit werden ca. 50% der Wege in München von 2 bis 5 km Länge mit dem Auto zurückgelegt. Diese Wegelängen eignen sich optimal für das Fahrradfahren oder Zufußgehen.

Allerdings muss, vor allem aufgrund des demographischen Wandels, neben neuen Mobilitätsformen, der klassische ÖPNV weiterhin im Vordergrund stehen. Systeme wie Bike- oder Car-sharing können den ÖPNV lediglich sinnvoll ergänzen. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen (Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Behinderung, Eltern mit Kinderwagen, ...) ist hingegen ein flächendeckender attraktiver ÖPNV unabdingbar. Der ÖPNV ist und bleibt damit das Rückgrat der Münchner Verkehrsplanung. Neben zielgerichteten Lösungen zur Entlastung der Innenstadtstrecken wird dabei auch die Stärkung tangentialer Verkehre immer mehr in den Fokus rücken.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass seit einigen Jahren die ersten U-Bahnhöfe und Tunnelstrecken nach mehr als 40 Betriebsjahren grundlegend saniert werden. Die Instandhaltung und Erneuerung ist Aufgabe der Kommune bzw. des Verkehrsunternehmens und muss durch diese finanziert werden. Zusätzlich ist aufgrund der anhaltenden starken Siedlungsentwicklung in der Landeshauptstadt München (LHM) und im Umland jedoch auch die Weiterentwicklung des Münchner ÖPNV-Systems zwingend erforderlich, um das weiter steigende Verkehrsaufkommen, verträglich für Umwelt sowie Einwohnerinnen und Einwohner abwickeln zu können.

2. Aktualisierung des Nahverkehrsplans

Seit der Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München im Jahr 2003 wurden einige Infrastrukturvorhaben hinsichtlich ihrer verkehrlichen, bautechnischen und betrieblichen Machbarkeit weiterentwickelt. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen (vgl. Plandarstellung in Anlage 2):

- Entfall des Abzweigs „Fürstenrieder Straße – Lorettoplatz“ der Tram-Westtangente entsprechend der in der Vollversammlung des Stadtrates am 24.07.2013 (RIS-Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 10105) vorgestellten Vorplanung.
- Aufnahme der Verlängerung der Tram 23 zum Kieferngarten und der Tram 24 neu („Tram Münchner Norden“) von der U2 Am Hart zur U6 Kieferngarten in die Kategorie „Planung / im Bau“ entsprechend dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauord-

nung zum „Verkehrskonzept Münchner Norden“ vom 08.10.2014 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 01145).

- Aufnahme der Tram Steinhausen in die Kategorie „Planung / im Bau“ auf Basis des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.03.2014 („Trassierungsbeschluss“, RIS-Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13789).

Darüber hinaus wurden seit der letzten Aktualisierung des Nahverkehrsplans zahlreiche Projekte fertig gestellt und in Betrieb genommen. Dies sind im Einzelnen:

- U1: Westfriedhof bis Olympia-Einkaufszentrum
- U3: Olympiazentrum bis Moosach Bahnhof
- U6: Garching-Hochbrück – Garching-Forschungszentrum (nachrichtlich)
- Tram 16/18 Effnerplatz – St. Emmeram
- Tram 23 Münchner Freiheit – Schwabing Nord
- Tram 19 Pasing Marienplatz – Pasing Bahnhof

Diese Maßnahmen sind dem entsprechend im aktuellen Nahverkehrsplan als „Bestand“ darzustellen.

Vor diesem Hintergrund wird dem Stadtrat hiermit nun die Aktualisierung des Nahverkehrsplans auf Basis der o. g. Maßnahmen empfohlen (vgl. Ziffer 1 des Antrags der Referentin sowie Plandarstellung in Anlage 3).

3. Sachstand Infrastrukturvorhaben

Für die städtischen Schienenverkehrs-Vorhaben wird im Folgenden der aktuelle Planungs- und Verfahrensstand wiedergegeben (vgl. dazu auch Anlage 3). Über diese Projekte hinaus existieren zahlreiche Prüfungsaufträge, die unter Ziffer 5 beschrieben sind (z. B. U9-Spange).

3.1 U-Bahn

Verlängerung der U5-West nach Pasing

Die Verlängerung der U5-West über den derzeitigen Endpunkt Laimer Platz hinaus bis zum Pasinger Bahnhof stellt nach wie vor einen wichtigen Bestandteil des Nahverkehrsplans dar (Kategorie „in Planung / im Bau“).

Der Bauausschuss der Landeshauptstadt München hat sich in seiner Sitzung am 16.07.2013 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 08-14 / V 12297) eingehend mit der Frage der Verlängerung der U-Bahn nach Pasing befasst. In diesem Beschluss wurde das Baureferat beauftragt, die vorliegende Vorplanung für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 West vom Laimer Platz nach Pasing unter Berücksichtigung der derzeitigen brandschutztechnischen Erfordernisse zu aktualisieren und dabei eine unterirdische Lage des U-Bahnhofes Pasing unter den südlichen DB-Gleisen zugrunde zu legen und eine weitere Verlängerung über den Bahnhof Pasing hinaus offen zu halten. Das Baureferat wurde weiter beauftragt, nach Abschluss der Vorplanungsarbeiten dem Stadtrat über die Planungsergebnisse zu berichten und eine Beschlussfassung über die weitere Verfolgung dieser Planungsvarianten unter Berücksichtigung der Weiterentwicklung der Planungen der 2. Stammstrecke herbeizuführen.

Im Nachgang zur Behandlung der Thematik im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 26.02.2014 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 08-14 / V 13029) hat sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Frage der Freigabe der DB-Gleise 1 und 2 im Bahnhof Pasing an den Konzernbevollmächtigten der DB AG, Herrn Josel, gewandt. Dieser hat mit Schreiben vom 20.03.2014 mitgeteilt, dass ein Verzicht auf das südlichste bisher geplante Gleis 1 für Bahnbetriebszwecke möglich ist, auf das südlichste bestehende Gleis 2 jedoch aus zwingenden bahnbetrieblichen Gründen keinesfalls verzichtet werden kann.

Eine eingleisige Einführung der U-Bahn kann jedoch aus den in o. g. Beschluss ausführlich vom Baureferat und den Stadtwerken München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM / MVG) dargelegten Gründen (u. a. keine Abstell- und Wendeanlage westlich des oberirdischen U-Bahnsteiges möglich) nicht weiter verfolgt werden. Die offen zu haltende Weiterführung der U-Bahn nach Freiham wäre damit nicht mehr möglich.

Im Rahmen einer „Untersuchung zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Entwicklungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee“ wurde inzwischen auch eine alternative Führung der U5 nördlich der DB-Gleise über das Entwicklungsgebiet Paul-Gerhardt-Allee zum Bahnhof Pasing geprüft. Die Ergebnisse sind in Ziffer 5.2 dargestellt.

Die SWM / MVG haben vorsorglich bereits auf die ungeklärte Finanzierung der Folgekosten (Betrieb/Unterhalt) hingewiesen und die Auffassung vertreten, dass das künftige Fahrgastaufkommen der U5 voraussichtlich fast ausschließlich aus der Verlagerung von anderen Verkehrsmitteln resultiert und daher nur sehr geringe Mehreinnahmen zu erwarten sind, die die entstehenden Mehrkosten nicht decken können.

Die SWM / MVG weisen weiter auf den folgenden Sachverhalt hin: „Zum jährlichen Oktoberfest würde es aus Westen kommend zu einer Verlagerung von Fahrgastströmen vom S-Bahn- und Regionalverkehr auf die U-Bahn kommen, da diese weit kürzere Wege zum Festgelände bietet. Dies würde jedoch während des Oktoberfestes am Bahnhof Theresienwiese zu massiven Überlastungssituationen (bei gleichzeitiger Reduzierung der Leistungsfähigkeit infolge längerer Fahrgastwechselzeiten) führen, die nicht mehr nur organisatorisch bewältigt werden können. Somit erscheint aus unserer Sicht ein gleichzeitiger viergleisiger Ausbau des Bahnhofs Theresienwiese eine zwingende Konsequenz.“

Verlängerung der U4-Ost nach Engelschalking

Für die im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München enthaltene ca. 1,9 km lange Strecke der U4-Ost „Arbellapark – Engelschalking“ wurde im Rahmen der bisherigen Untersuchungen u.a. neben der Erschließung mit drei Bahnhöfen auch eine Variante mit zwei Bahnhöfen erwogen, um die Baukosten für diesen Streckenast zu reduzieren. Derzeit wird im Rahmen der umfangreichen Untersuchungen zur „Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten“ die Verlängerung der U4 nach Engelschalking sowie alternativ auch eine Verlängerung der Straßenbahn nach Engelschalking bzw. nach Johanneskirchen im Zusammenhang mit der geplanten Siedlungsentwicklung östlich der S8 weiter untersucht. Dabei wird eine mögliche Verlängerung von U-Bahn oder Straßenbahn über die S8 hinaus nach Osten, zum Beispiel zur Messestadt oder nach Aschheim mit betrachtet, sofern das Siedlungspotential eine derartige Erschließung sinnvoll erscheinen lässt. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden nach Vorliegen (vgl. 2017) in den Nahverkehrsplan übernommen. Aus Sicht der Lan-

deshauptstadt München wird dabei für die bestehende S-Bahnstrecke der Linie S8 im Zuge des im Bereich zwischen Daglfing und Johanneskirchen geplanten 4-gleisigen Ausbaus eine Tunnellösung unterstellt. Eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung ist grundsätzliche Voraussetzung für die Besiedlung der städtebaulichen Entwicklungsflächen östlich der Bahnlinie der S8.

Verlängerung der U 6-West Klinikum Großhadern – Martinsried (nachrichtlich)

Für die ca. 1,0 km lange Verlängerung der U 6-West vom Klinikum Großhadern nach Martinsried (Forschungszentrum) liegt eine standardisierte Bewertung vor, die einen hohen Nutzen-Kosten-Faktor ergeben hat. Das Planfeststellungsverfahren ist seit Oktober 2013 abgeschlossen. Im Hinblick auf die Realisierung der Neubaustrecke ist im Frühjahr 2014 die Gründung einer Projekt GmbH beschlossen worden, an der der Freistaat Bayern zu 51 % beteiligt ist. Damit kann das Risiko für die als Bauherrin auftretende Gemeinde Planegg minimiert werden. Alle Beteiligten sind sich über die große Bedeutung des Projektes einig und stehen daher ausdrücklich hinter dessen Realisierung.

Nach aktuellem Stand soll Ende 2016 mit dem Bau der U-Bahnverlängerung begonnen werden. Die Bauarbeiten sollen rund 4 Jahre in Anspruch nehmen, so dass vsl. 2020 die ersten Züge nach Martinsried fahren werden. Die Kosten werden zu ca. 95 % vom Freistaat Bayern und dem Bund übernommen.

3.2. Straßenbahn

Straßenbahnlinie Neuhausen – Schwabing – Bogenhausen („Tram-Nordtangente“)

Für die Realisierung der künftigen Tram-Nordtangente, die von Neuhausen bis Effnerplatz insgesamt 8 km lang ist, ist der Bau einer Neubaustrecke von insgesamt 2 km vom Elisabethplatz über die künftigen Haltestellen Habsburger Platz, Giselastraße (Anschluss zur U3/6), Thiemestraße und Chinesischer Turm zur Tivolistraße erforderlich. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen haben einen hohen gesamtwirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Nutzen des Straßenbahnprojektes sowohl gegenüber den heutigen Buslinien durch den Englischen Garten als auch gegenüber alternativen Gestaltungen des Busverkehrs nachgewiesen. Die Tram-Nordtangente besitzt aus Sicht der SWM / MVG weiterhin eine hohe verkehrliche Bedeutung im Hinblick auf die notwendige Verbesserung der tangentialen Verkehrsbeziehungen.

Die Planfeststellung durch die Regierung von Oberbayern zu den beiden Planfeststellungsabschnitten Franz-Joseph-Straße – Thiemestraße und Englischer Garten – Tivolistraße wurde allerdings bereits 2001 negativ beschieden. Die von der SWM GmbH eingereichte Klage gegen den Ablehnungsbescheid wurde im März 2006 abgewiesen. Um die Erlangung der Rechtskraft dieses Urteils und des Ablehnungsbescheides zu verhindern, haben die SWM GmbH gemäß dem Beschluss der Vollversammlung vom 26.07.2006 den Planfeststellungsantrag von 1998 zurückgezogen. Damit besteht weiterhin die Möglichkeit, unter veränderten Rahmenbedingungen – z. B. mit einer fahrleitungslosen Querung des Englischen Gartens – im Sinne der Projektziele sowie des Nahverkehrsplanes einen neuen Planfeststellungsantrag zu stellen.

Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 zum Pasinger Bahnhof

Seit dem 14.12.2013 fährt die Linie 19 durch das neue Pasinger Zentrum – bis vor den Bahnhof. Eine mehr als 100 Jahre alte Lücke im Münchner Schienennetz ist damit beseitigt. Durch die Verlängerung der Straßenbahn bis zum Bahnhof Pasing und die Zusammenfassung aller den Bahnhof Pasing anfahrenen Buslinien an einer zentralen Bushaltestelle in der Kafflerstraße konnten die Verknüpfung aller ÖPNV-Verkehrsmittel im Zentrum von Pasing sowie die jeweiligen Umsteigebeziehungen optimiert werden. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der noch fehlende Abschnitt der Linie 19-West zwischen Willibaldplatz und Bahnhof Pasing bzw. Pasinger Marienplatz beschleunigt.

Die Neubaustrecke ist im aktuellen Nahverkehrsplan nun als Bestand dargestellt.

Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 nach Freiam

Die SWM/MVG hat in Abstimmung mit den zuständigen städtischen Dienststellen eine erste Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 nach Freiam durchgeführt, in der neben dem Trassenvorschlag des Strukturkonzeptes mit Anbindung an die S4 in Aubing auch weitere Varianten betrachtet wurden. Dies erfolgte auf Grundlage der Annahmen zu den zukünftigen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Erwerbstätigen in Freiam-Nord aus dem Strukturkonzept Siedlungsschwerpunkt Freiam-Nord.

Im Ergebnis konnte eine Variante ermittelt werden, bei der mit einem positiven volkswirtschaftlichen Nutzen zu rechnen ist. In dieser Vorzugsvariante verläuft die Trasse von Pasing über die einwohnerstarken Gebiete in Neuaubing bis nach Freiam. Die Strecke wird dabei im Wesentlichen auf der bereits heute stark ausgelasteten Route der MetroBuslinie 57 geführt. Die Streckenführung wurde in den Beschlüssen der Vollversammlung vom 16.03.2011 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 08-14 / V 05592) und des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.12.2013 (RIS-Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13573) bereits vorgestellt.

Eine alternative Weiterführung der U5 in das Entwicklungsgebiet in Freiam wird offen gehalten. Der Stadtrat hat in der Vollversammlung am 29.04.2015 im Rahmen der Billigung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2068 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 02532) beschlossen, bis zum Satzungsbeschluss „eine vergleichende Darstellung von Tram und U-Bahn mit möglicher Trassierung, Haltestellen, einer Kosten-Nutzen-Einschätzung und Auswirkungen auf das Busnetz vorzustellen“. Darüber hinaus wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, „im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Verlängerung der U5-West über Pasing hinaus nach Freiam in die Prüfungen im Gesamtnetz-zusammenhang mit einzubeziehen.“ Daher wird die U-Bahn nach Freiam in die Liste der Prüfaufträge für den Infrastrukturteil des NVP aufgenommen (vgl. Ziffer 5.5).

Straßenbahnlinie Neuhausen – Laim – Obersendling („Tram-Westtangente“)

In der Vollversammlung am 24.07.2013 hat der Stadtrat den sogenannten „Vorbereitenden Trassierungsbeschluss“ (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 08-14 / V 10105) für die Tram-Westtangente gefasst. Die Bürgerinnen und Bürger wurden daraufhin im Januar 2014 in öffentlichen Veranstaltungen in den jeweiligen Stadtbezirken über den Stand der Planung informiert. Dabei wurde hervorgehoben, dass die Tram-Westtangente unverzichtbar für den ÖPNV im Münchner Westen ist, da die bestehenden Buslinien (51, 151, 168) in den nächsten Jahren an ihre Kapazitäts- und Leistungsgrenzen stoßen werden. Eine weitere Verdichtung der Busli-

nien ist nur noch in begrenztem Maße machbar. Weiterhin wird die Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper höhere Reisegeschwindigkeiten erzielen und die Zuverlässigkeit verbessern. Dagegen würde sich die Verkehrsqualität ohne Tram für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer aufgrund der Zunahme des Kfz-Verkehrs insbesondere an den Kreuzungen langfristig verschlechtern.

Durch die so genannte Umweltverbundröhre Laim als zusätzliche Querung des Bahnkörpers am S-Bahnhof Laim soll östlich der bestehenden Röhre der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV geführt werden. Eine neue Haltestelle direkt unter den Gleisen des ausgebauten S-Bahnhofs Laim wird die Umsteigewege zwischen S-Bahn und Bus bzw. Tram wesentlich verkürzen. Zudem sollen auch die sich im Zusammenhang mit der Planung Tram-Westtangente ergebenden städtebaulichen Chancen zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Laimer Stadtteilzentrums entlang der Fürstenrieder Straße genutzt werden. Die geplante Umweltverbundröhre ist als Eisenbahnanlage Gegenstand des Planfeststellungsabschnittes 1 für die 2. Stammstrecke. Im Rahmen dieses S-Bahnprojektes ist vorgesehen, den S-Bahnhof Laim von einer 3-gleisigen Bahnhofsanlage in eine 4-gleisige Bahnhofsanlage umzubauen.

Tram nach Steinhausen

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.03.2014 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 08-14 / V 13789) wurde die Trassierung der Tram-Neubaustrecke nach Steinhausen einstimmig genehmigt. Auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung wurde der Antrag auf Planfeststellung am 07. Mai 2014 von der SWM/MVG bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Der Erörterungstermin hat am 19. Dezember 2014 stattgefunden.

Die 1,3 Kilometer lange Neubaustrecke wird eine insgesamt knapp 3 Kilometer lange Straßenbahn-Verbindung vom Max-Weber-Platz zum S-Bahnhof Berg am Laim im Münchner Osten ermöglichen. Die neue Tram Steinhausen soll vom Max-Weber-Platz zum Vogelweideplatz die bestehende Strecke in der Einsteinstraße befahren; diese wird bisher nur zum Ein- und Ausrücken sowie im Umleitungsfall genutzt. Zwischen Vogelweideplatz und S-Bahnhof Berg am Laim (Hultschiner Straße) ist eine ca. 1,3 Kilometer lange Neubaustrecke entlang der Truderinger Straße erforderlich.

Durch die Verlängerung bis nach Berg am Laim wird neben dem „Bogenhausener Tor“ am Vogelweideplatz unter anderem auch der Bürokomplex des Süddeutschen Verlages an der Hultschiner Straße angebunden und dort gleichzeitig die Verknüpfung zur S-Bahn hergestellt. Die neue Strecke soll nach den aktuellen Planungen der SWM/MVG von der Tramlinie 25, die bisher – von Grünwald kommend – am Max-Weber-Platz endet im 10-Minuten-Takt bedient werden. Die Fahrzeit zwischen Max-Weber-Platz und S-Bahnhof Berg am Laim wird etwa 8 Minuten betragen.

Die Projektkosten betragen ca. 17,3 Mio. Euro. Nach einer Verzögerung bei der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses kann die Neubaustrecke nicht – wie ursprünglich geplant – Ende 2015, sondern erst im Jahr 2016 in Betrieb genommen werden.

Gemäß dem o. g. Beschluss der Vollversammlung vom 19.03.2014 (Trassierungsbeschluss), der fortgeschrittenen Planung und dem bereits erfolgten Baubeginn wird der Nahverkehrsplan durch Aufnahme der Tram nach Steinhausen in die Kategorie „Planung / im Bau“ entsprechend angepasst.

Verlängerung der Tramlinie 23 zum Kieferngarten und Neubau einer Tangentiallinie vom Kieferngarten zum U-Bahnhof Am Hart (Tram Münchner Norden)

Im Rahmen der Untersuchungen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Münchner Nordens wurde ein Planfall untersucht, welcher zusätzlich zur Verlängerung der Tramlinie 23 eine tangentielle Straßenbahnverbindung zwischen den U-Bahn-Achsen der U2 und der U6 vorsieht. Die Ergebnisse wurden dem Stadtrat im Rahmen des „Verkehrskonzept Münchner Norden“ ausführlich vorgestellt. Ergänzend wurde dabei die Trassenführung im Bereich des Entwicklungsgebietes Bayernkaserne optimiert.

Es wird aufgrund des positiven Bewertungsergebnisses vorgeschlagen, die Verlängerung der Straßenbahnlinie 23 zum Kieferngarten in Verbindung mit einer neuen tangentialen Linie zwischen der U2 Am Hart und der U6 Kieferngarten in die Kategorie „Planung / im Bau“ des Nahverkehrsplans aufzunehmen. Entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum „Verkehrskonzept Münchner Norden“ am 22.10.2014 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 01145) soll die SWM / MVG im Benehmen mit der Verwaltung die bautechnische Machbarkeit der Trasse vertiefen.

Weiter hat der Stadtrat am 22.10.2014 beschlossen, die Planungen für eine U-Bahnverbindungsspanne zwischen der U2 und der U6 („U26“) weiter zu verfolgen und gemeinsam mit den Planungen zum Bau einer neuen U-Bahn-Entlastungsstrecke im Korridor Implerstraße-Hauptbahnhof - Münchner Freiheit („Projekt U9“) mit einer bautechnisch konstruktiven Grobeinschätzung wieder vorzulegen (weitere Informationen dazu unter Ziffer 5.1). Beide U-Bahn-Projekte wurden daher in die Liste der Prüfaufträge unter Ziffer 5.5 aufgenommen und sollen im Rahmen der Fortschreibung des Infrastrukturteils des NVP weiter untersucht werden.

3.3 Stadt-Umland-Bahn (SUB)

Die grundsätzliche Machbarkeit und die Bewertung des verkehrlichen Potenzials einer Stadt-Umland-Bahn als tangentielle Verbindung verschiedener S-Bahn- und U-Bahn-Äste in der Region München wurde unter Leitung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes bis Ende 2004 im Rahmen einer zweistufigen Machbarkeitsstudie untersucht. Basierend auf dem Ergebnis wurde die SUB im Rahmen einer abschließenden wissenschaftlichen Bewertung im Auftrag der Technischen Universität München als grundsätzlich sinnvoll empfohlen.

Die Untersuchung schlug dabei die folgenden vier Linien vor:

- Dachau – Moosach – (DB-)Nördring – Messe München
- (Aubing –) Pasing – (DB-)Nördring – Ismaning
- (Heimstetten –) Aschheim – Neuperlach – Neubiberg – Taufkirchen
- (Giesing –) Fürstenried – Germering – Gröbenzell

Die Planungen zur Aktivierung des DB-Nördrings für den Schienenpersonennahverkehr wurden im Jahr 2014 wieder aufgenommen. Dabei sollen vorerst das Potential, die betriebliche Machbarkeit und die Kosten für eventuellen Infrastrukturbedarf ermittelt werden (vgl. Ziffer 5.1).

Eine Weiterführung der Überlegungen zur Stadt-Umland-Bahn bzw. zur Verbesserung der stadtgrenzenüberschreitenden ÖV-Beziehungen erscheint aus Sicht der Landeshauptstadt

München grundsätzlich sinnvoll und notwendig. Vor diesem Hintergrund wurde Ende 2014 im Benehmen mit der Oberen Baubehörde und der MVV GmbH mit neuen Überlegungen zu einer denkbaren Bedienung des Eisenbahnindrings mit der S-Bahn begonnen (vgl. Ziffer 5.1). Zudem wurden im Benehmen mit den betroffenen Landkreisen aktuell auch schon an zwei Beispielen die Möglichkeiten zur Verbesserung der Stadt-Umland-Verbindungen geprüft:

Verkehrsuntersuchung der Potentiale einer zusätzlichen Schienenanbindung im Landkreis München

Die im Jahre 2014 gelaufene Untersuchung wurde unter Federführung der MVV GmbH im Auftrag des Landkreises München, der SWM / MVG, der Landeshauptstadt München und des Freistaates Bayern, unter Beteiligung der Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) sowie der Gemeinden Neubiberg, Ottobrunn, Unterhaching und Taufkirchen durchgeführt. Ziel der Untersuchung war es, ergänzend zur S-Bahn ein zusätzliches schienengebundenes ÖV-Angebot für den Süd-Osten des Landkreises München zu entwickeln, welches insbesondere die Universität der Bundeswehr, den Technologie- und Innovationspark (TIP) und den Innovationscampus „Ludwig Bölkow“ in Ottobrunn/Taufkirchen erschließen soll.

Betrachtet wurden die folgenden Varianten:

- Verlängerung der U-Bahn ab Neuperlach Süd
- Verlängerung der Tramlinie 17 ab Schwannseestraße über Bf. Perlach
- Führung einer Tramlinie vom Ostbahnhof über Ramersdorf und Bf. Neuperlach Süd
- Ausschleifungen aus den S-Bahnbestandsstrecke S3 südlich Unterhaching oder S7 südlich Ottobrunn

Endpunkt aller Varianten ist das Gewerbegebiet an der Brunnthaler Straße. Die Linienführungen sowie die Anzahl und Positionierung der Zwischenhalte werden im Rahmen des Gutachtens festgelegt.

Die Varianten wurden sowohl nachfrageseitig als auch kostenseitig bewertet. Das Ergebnis der Untersuchung ist, dass keine der vorgeschlagenen Varianten einen Nutzen-Kosten-Faktor größer 1 erreicht. Somit besitzt keine der Varianten einen volkswirtschaftlichen Nutzen.

Die Variante mit der höchsten Wirtschaftlichkeit ist die S-Bahnvariante mit einer Ausschleifung aus der Linie S3 südlich von Unterhaching. Allerdings kommt auch diese Variante nur auf einen Nutzen-Kosten-Faktor von rund 0,4. Die Variante U-Bahnverlängerung kommt auf rund 0,2, hat allerdings den höchsten verkehrlichen Nutzen. Alle anderen Varianten erzielen einen negativen Nutzen-Kosten-Faktor.

Gründe dafür sind zum einen die hohen Investitionskosten, vor allem für den U- und S-Bahnbau, und zum anderen der geringe Nutzen, da das Untersuchungsgebiet durch die U-Bahn bis Neuperlach Süd und die Regionalbuslinie 210, sowie durch die Expressbuslinie 213 von München aus mit attraktiven Fahrzeiten erreichbar ist.

Der Gutachter hat im Anschluss noch geprüft, ob sich die nähere Untersuchung einer der Straßenbahnvarianten ausschließlich auf dem Stadtgebiet der LHM lohnt. Das Ergebnis war, dass die Untersuchung einer Straßenbahnlinie vom Ostbahnhof nach Neuperlach sinnvoll wäre. Eine konkrete Untersuchung soll im Teil „Infrastruktur“ im Rahmen der Fortschreibung des NVP erfolgen (vgl. Ziffer 5.5 und Anlage 7).

Verbesserung der Verkehrs- und ÖPNV-Situation im Bereich „Dachau – Karlsfeld – Münchener Nordwesten“

Aufgrund der schwierigen bautechnischen Umsetzung einer weiteren Schienenverbindung aus den Gemeinden Dachau und Karlsfeld nach Moosach oder Feldmoching (insbesondere Querung A99 und Rangierbahnhof) haben die Gemeinden vorerst weitere Untersuchungen dazu zurückgestellt. Grundsätzlich besteht aber die Bereitschaft, weitere Überlegungen für eine längerfristige Schienenanbindung z.B. im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrskonzept Münchner Norden, zu unterstützen (vgl. Ziffer 5.1). Kurzfristig haben die MVV GmbH, der Landkreis Dachau sowie die Gemeinden Karlsfeld und Dachau – mit Beteiligung der LHM und der MVG eine Arbeitsgruppe gebildet, die eine Untersuchung zur Ermittlung des Beschleunigungspotentials auf den bestehenden Buslinien, sowie die Einführung von Schnellbuslinien in Richtung München begutachtet hat. Das Gutachten kam Mitte 2014 zu dem Ergebnis, dass auf den Linien 172, 176, 701 und 710 ein Beschleunigungspotential von bis zu 14% gesehen wird. Daher wurde vom Gutachter empfohlen, eine Beschleunigung von Buslinien grundsätzlich weiterzuverfolgen.

Beschleunigung und Ausbau des Stadt-Umland-Regionalbusverkehrs

Der MVV-Regionalbusverkehr ist neben der S-Bahn und den städtischen Verkehrsmitteln der Landeshauptstadt München eine tragende Säule des MVV-Verbundnetzes. Neben der Erschließung der Region, wie der Verbindung zwischen den nicht durch Schienenverkehrsmittel erschlossenen Siedlungsbereiche sowie der Anbindung an die Schnellbahn, übernimmt der MVV-Regionalbusverkehr wichtige Funktionen im Stadt-Umland-Verkehr zwischen der Landeshauptstadt München und den angrenzenden Umlandkreisen. Insgesamt 28 MVV-Regionalbuslinien (Stand: Jahresfahrplan 2015) verkehren über die Stadtgrenze hinaus in das Stadtgebiet der Landeshauptstadt München. Sie binden dort an die Schnellbahn an und übernehmen, neben den städtischen Buslinien, auf ihrem Linienweg Erschließungs- und Verbindungsfunktion im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München wahr. Soweit die regionalen Buslinien eine Erschließungsfunktion im Gebiet der Landeshauptstadt München zukommt, beteiligt sich die MVG in der Regel nach dem Territorialprinzip an deren Finanzierung. Wichtige Verknüpfungspunkte des MVV-Regionalbusverkehrs zur Schnellbahn im Münchner Stadtgebiet sind u.a. Neuperlach Süd (Bus 210, 212, 217, 222, 229, 411), Ostbahnhof (Bus 213), Fürstenried West (Bus 260, 261, 267, 936) und Am Hart (Bus 294, 295) (vgl Anlage 13, Seite 3).

In Folge der siedlungsstrukturellen Entwicklung im Ballungsraum München verzeichnet der MVV-Regionalbusverkehr einen stetigen zum Teil rasanten Zuwachs. So wurde im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans des Landkreis München zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 das Leistungsangebot auf insgesamt 23 MVV-Regionalbuslinien, hierbei zahlreiche in die Landeshauptstadt München verkehrende MVV-Regionalbuslinien (z. B. Bus 210, 231, 263, 266, 295), ausgebaut und die Verkehrsleistung dabei um ca. 25 Prozent erweitert. Vor dem Hintergrund der für den Ballungsraum München prognostizierten und absehbaren weiteren Siedlungsentwicklung wird der MVV-Regionalbusverkehr, besonders in dem näheren Stadt-Umland-Bereich, auch in den kommenden Jahren weitere Zuwachsraten erfahren.

Neben dem Ausbau der radial auf die Landeshauptstadt München zulaufenden MVV-Regionalbuslinien, zu denen auch die „Schnellbuslinien“ 213 (Ostbahnhof) und 732 (Pasing) zählen, liegt ein Schwerpunkt auf der Etablierung neuer oder der Aufwertung vorhandener tangential-

ler Busverbindungen zwischen den radial ausgerichteten Schnellbahnkorridoren. Bereits zum Dezember 2014 wurde die Tangente Taufkirchen – Ottobrunn – Haar (Bus 241) realisiert. Im Dezember 2015 folgt die tangentielle Verbindung Haar – Feldkirchen – Ismaning. Weitere Tangentialbuslinien befinden sich für die folgenden Jahre in der Planung bzw. Prüfung. In diesem Zusammenhang werden auch die Optionen der Etablierung von weiteren Schnellbusverbindungen betrachtet. Wesentlicher Gegenstand der Betrachtung bildet dabei die sich dem Busverkehr bietende Straßenverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf Potentiale zur Busbeschleunigung.

Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wurde die Beschleunigung der Metro-Bus-Linie 55 nach Putzbrunn umgesetzt, wodurch auf Putzbrunner Gemeindegebiet eine Fahrzeiterparnis von bis zu 20% erzielt werden konnte. Darüber hinaus führten die Beschleunigungsmaßnahmen zu einer deutlichen Stabilisierung des Fahrplans in Putzbrunn, indem die Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen reduziert wurden.

Im Zulauf aus dem Landkreis München nach Neuperlach Süd ist für die Carl-Wery-Straße die Einrichtung einer Busspur in Prüfung. Diese Beschleunigungsmaßnahme käme den Buslinien 199, 210, 212, 217, 222 und 229 im Stadt-Umland-Verkehr zugute.

Neben den Regionalbuslinien spielen die Stadt-Umland-Buslinien der MVG eine wichtige Rolle im Stadt-Umland-Verkehr zwischen der Landeshauptstadt München und den angrenzenden Umlandkreisen. Diese Buslinien sind dadurch gekennzeichnet, dass sie grundsätzlich über einen meist längeren Streckenabschnitt im Gebiet der Landeshauptstadt München verfügen, der mit einem kürzeren Streckenabschnitt im Umland kombiniert ist. Auf diese Weise entstehen aus zahlreichen Umlandkommunen umsteigefreie Direktverbindungen bis weit in das Stadtgebiet hinein. Auf diese Weise können jenseits des Schienen- und Regionalbusverkehrs zusätzliche Verkehrspotentiale für den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen werden. Die MVG hat in den vergangenen Jahren in Zusammenarbeit mit den angrenzenden Landkreisen und Kommunen die verkehrliche Verknüpfung zwischen Stadt und Umland durch die Einführung solcher Linien bereits erheblich weiterentwickelt. Die Abstimmung der Planungen im Stadt-Umland-Busverkehr erfolgt im Rahmen von regelmäßigen Besprechungsterminen zwischen den Beteiligten (MVG, Landkreise, Kommunen, MVV GmbH).

Ausblick

Mitte 2014 startete der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) gemeinsam mit der MVV GmbH eine Initiative, den bis zum Jahr 2004 existierenden Arbeitskreis „Stadt-Umland-Bahn“ wieder zu beleben. Die Landeshauptstadt München unterstützt diese Initiative gemeinsam mit der SWM / MVG. Hintergrund der Initiative ist u.a., dass sich vor allem im Landkreis München das Meinungsbild in den letzten Jahren geändert hat. Dadurch ergeben sich für die Zukunft ggf. neue Handlungsspielräume, den Stadt-Umland-Verkehr zu verbessern und das Straßennetz im Zulauf auf die Landeshauptstadt München zu entlasten.

Da aufgrund der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen der Bau einer Stadt-Umland-Bahn derzeit nicht darstellbar ist, wurde in der ersten Sitzung des Arbeitskreises entschieden, sich zunächst auf überwiegend tangentielle Buskorridore zu verständigen, die von attraktiven, beschleunigten Buslinien befahren werden sollen. Der Arbeitskreis wurde daher auch umbenannt und heißt nun Arbeitskreis „ÖV-Tangenten in der Region“. Die Tangentiallinien sollen sowohl stadtnah verlaufen, als auch die Kreisstädte und weitere Gewerbegebiete um München miteinander verbinden.

Derzeit werden die Linienführungen zwischen Buchenau und Dachau, sowie zwischen Höllriegelskreuth und Haar näher auf ihr Fahrgastpotential untersucht.

Das langfristige Ziel aller Beteiligten bleibt weiterhin die Option auf eine Stadt-Umland-Bahn. Diese soll bei ausreichendem Fahrgastpotential auf einzelnen Buslinien abschnittsweise geprüft werden.

Unabhängig von dem oben genannten Arbeitskreis wurde am 22.10.2014 im „Verkehrskonzept Münchner Norden“ beschlossen, dass auf Initiative der Landeshauptstadt München, „in Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern und der Firma BMW eine Aktivierung des DB Nordrings für den Schienenpersonenverkehr“, unter Einbeziehung der Umlandgemeinden und der angrenzenden Bezirksausschüsse, geprüft werden soll. Dazu fanden bereits die ersten Gespräche statt (weitere Informationen siehe Ziffer 5.1.2).

3.4 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (nachrichtlich)

Wie bereits in der Stadtratsvorlage für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 16.03.2011 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 08-14 / V 05592) dargelegt, sind Maßnahmen zum Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) - hierzu gehören der Regionalzugverkehr und die S-Bahn - grundsätzlich nicht Gegenstand der Fortschreibung des städtischen Nahverkehrsplans, da die Aufgabenträgerschaft für den SPNV beim Freistaat Bayern liegt. Planungen zum Regionalzugverkehr und zur S-Bahn sind im Nahverkehrsplan deshalb lediglich nachrichtlich wiedergegeben. Die geplanten Maßnahmen, insbesondere die der S-Bahn, sind aber in jedem Fall hinsichtlich der bestehenden verkehrlichen Wechselwirkungen zu den kommunalen Planungen im Rahmen des Planungsprozesses weiterhin zu berücksichtigen und bilden teilweise die Voraussetzung für städtische Maßnahmen, so dass die LHM auf eine schnelle Realisierung angewiesen ist.

Bereits im Jahr 2010 hat der Bayerische Landtag das Konzept „Bahnknoten München“ verabschiedet, welches neben Projekten auf dem Gebiet der LHM auch Projekte an Zulaufstrecken und im Umland der LHM beinhaltet. Ziel des Konzeptes ist die Ertüchtigung und Steigerung der Leistungsfähigkeit des SPNV in der Metropolregion München. Die Sachstände der wesentlichen Bestandteile werden im Folgenden kurz vorgestellt.

2. Stammstrecke

Das wichtigste Ausbauprojekt im bayerischen Nahverkehr stellt der Bau des 2. Stammstreckentunnels dar. Bekanntermaßen ist die vorhandene S-Bahn-Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof heute mit 30 Fahrten pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet. Aufgrund der dichten Zugfolge können sich Verspätungen einzelner Linien schnell auf andere Linien übertragen, wodurch die Pünktlichkeit des gesamten S-Bahnsystems beeinflusst wird. Infolge der Bündelung aller Linien in einem S-Bahntunnel führt ein Störfall auf diesem Streckenabschnitt oftmals zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt.

Neben der Erhöhung der Betriebsstabilität und der Bypass-Funktion im Störfall eröffnet die 2. Stammstrecke insbesondere Freiheitsgrade hinsichtlich der Ausweitung des Verkehrsangebots. Der Bau der 2. Stammstrecke ist damit Grundvoraussetzung für die Weiterentwicklung

der S-Bahn sowie des gesamten Schienenpersonenverkehrs in der Metropolregion München. Durch die 2. Stammstrecke ist es möglich, Expressverbindungen aus dem weiteren Umland anzubieten, die vor allem für Pendlerinnen und Pendler eine attraktivere Fahrzeit in die Münchner Innenstadt ermöglichen. Die 2. Stammstrecke ist damit alternativlos, um die wachsenden Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt und Umland verträglich abwickeln zu können.

Die ca. 9 km lange zweigleisige 2. Stammstrecke verläuft weitgehend parallel zur vorhandenen Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof bzw. Leuchtenbergring. An den beiden zentralen Stationen Marienhof und Hauptbahnhof, die in Tieflage von ca. 40 m angeordnet sind, bestehen Umsteigemöglichkeiten zu Bus, Tram und allen U- und S-Bahnlinien. Das Projekt gliedert sich in drei Planfeststellungsabschnitte. Für den Planfeststellungsabschnitt 2 Karlsplatz bis Isar – wurde am 24.08.2009 der Planfeststellungsbeschluss erlassen (Rechtskraft seit 07.01.2014). Der Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1, zwischen Laim und westlich Karlsplatz wurde am 09.06.2015 erlassen. Der Beschluss für den östlichen Abschnitt wird voraussichtlich noch im Jahr 2015 erwartet.

Der Freistaat Bayern und der Bund haben sich am 27.11.2012 darauf geeinigt, dass zur Schließung der bei den Bundesmitteln noch bestehenden Finanzierungslücke in Höhe von 700 Millionen Euro das Flughafendarlehen in Höhe von 492 Millionen Euro verwendet wird. Der Bund hat sich bereit erklärt, seinen Anteil in Höhe von 128 Millionen Euro als Zuschuss einzubringen. Der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München werden ihre Anteile für das Projekt ebenfalls als Zuschuss zur Verfügung stellen.

Für die Landeshauptstadt München ist eine schnelle Realisierung umso wichtiger, da weitere Projekte direkt oder indirekt mit der Realisierung der 2. Stammstrecke zusammenhängen. So kann beispielsweise die Tram-Westtangente nur im Zusammenhang mit der im Rahmen der 2. Stammstrecke zu errichtenden Umweltverbundröhre realisiert werden.

Weiterhin werden im Zusammenhang mit dem Bau der 2. Stammstrecke so genannte „Netzergänzende Maßnahmen“ (NEM) realisiert. Dies sind punktuelle infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen auf den Außenästen, mit denen die Leistungsfähigkeit und Betriebsstabilität der S-Bahn nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke verbessert werden kann. Zu nennen sind beispielhaft folgende Maßnahmen:

- niveaufreier Ausbau Westkreuz
- Erweiterung Linienzugbeeinflussung westlich von Pasing
- Ausbau der Strecke Flughafen – Johanneskirchen auf 140 km/h.

Da eine Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke aller Voraussicht nach nicht vor 2024 erfolgen wird, wurde am 09.05.2012 vom Ministerrat ein 13-Punkte-Sofortprogramm des Freistaates Bayern „Qualität im Münchner S-Bahn-System“ mit den folgenden Maßnahmen beschlossen. Dieses beinhaltet innerhalb der Landeshauptstadt München die folgenden Maßnahmen:

- Umbau der Abzweigung Westkreuz zu einer niveaufreien Kreuzung für die S6 und S8 zur Verbesserung der Betriebsqualität.
- Erweiterung der Linienzugbeeinflussung (LZB) bis westlich von Pasing zur Verbesserung der Betriebsqualität.
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen Johanneskirchen und Flughafen auf 140 km/h zur Beschleunigung der Linie S8 zum Flughafen.
- Bau der Sendlinger Spange
- Ausbau Betriebswerk Steinhausen
- Weiterer barrierefreier Ausbau

Regionalzughalt Poccistraße

Auf Wunsch des Ministerrates wurde vom (ehemals zuständigen) Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie sowie von der MVV GmbH überprüft, ob ein Regionalzughalt Poccistraße auf dem Eisenbahn-Südtring in relativer Nähe zur U-Bahnstation Poccistraße das Bahnknotenkonzept des Freistaates sinnvoll ergänzen kann. Die gutachterlich durchgeführten Untersuchungen wurden durch einen Arbeitskreis unter Federführung der MVV GmbH mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern der DB AG, BEG, Landeshauptstadt München und SWM / MVG begleitet. Ergebnis der im Sommer 2013 abgeschlossenen verkehrlichen und baulichen Überprüfungen war, dass ein Regionalzughalt grundsätzlich in das Konzept des Freistaates zum Ausbau des Bahnknotens Münchens passt. Ein Regionalzughalt mit Verknüpfung zum U-Bahnhof Poccistraße ist demnach sowohl baulich möglich als auch verkehrlich sinnvoll.

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 26.06.2013 in Sachen „Bahnknoten München: „2. Stammstrecke und ergänzende Maßnahmen“ (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 08-14 / V 11189) wurden der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn AG u. a. gebeten, unverzüglich den Bau eines Regionalzughaltes Poccistraße mit der Option eines S-Bahn-Haltes im Störfall einzuleiten. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hatte den Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn AG dem entsprechend mit Schreiben vom 17.09.2013 gebeten, diese Position der Landeshauptstadt München bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Entsprechend dem Ergebnis der Untersuchung zur bautechnischen Machbarkeit könnte die Station unmittelbar östlich der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße mit kürzest möglichen Wegebeziehungen zur U-Bahnstation Poccistraße errichtet werden. Nach gutachterlicher Einschätzung würden sich die Gesamtkosten für die Schaffung eines Regionalzughaltes auf rund 40 Mio. € belaufen.

Die verkehrliche Bewertung des Regionalzughaltes Poccistraße, welche die MVV GmbH im Auftrag des Freistaates Bayern veranlasst hat, erfolgte unter zwei Szenarien. Das erste Szenario unterstellte das mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke geplante Startkonzept (Mitfall 6T). Im zweiten Szenario wurden – wie in den weiteren Ausbaustufen des Bahnknoten-Konzeptes vorgesehen – direkte Zugverbindungen aus Richtung Dorfen/Mühldorf und Rosenheim zu den an der 2. Stammstrecke liegenden zentralen Stationen Ostbahnhof, Marienhof und Hauptbahnhof berücksichtigt. In beiden Szenarien wurde unterstellt, dass alle über den Südtring verkehrenden Regionalzüge an der Station Poccistraße halten.

Im ersten Szenario würden gemäß den Untersuchungsergebnissen rund 7.700 Ein-/Aussteigende pro Werktag und im zweiten Szenario rund 5.900 Ein-/Aussteigende pro Werktag den Regionalzughalt Poccistraße nutzen. Allerdings resultieren die an sich guten Ein-/Ausstiegswerte weitestgehend aus Verlagerungen innerhalb des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), so wird zum Beispiel die U 3/U 6 im Abschnitt Marienplatz – Poccistraße um bis zu 2.500 Personenfahrten je Werktag entlastet. Der Mehrverkehr im ÖV, also der verlagerte Individualverkehr zuzüglich des induzierten Verkehrs, fällt dagegen relativ gering aus. Im Szenario 1 können nur rund 890 Personenfahrten je Werktag und im Szenario 2 nur rund 200 Personenfahrten je Werktag im ÖV dazugewonnen werden.

Der Regionalzughalt trägt somit zu einer gewissen Entlastung der U-Bahn und v.a. der Umsteigeknoten in der Innenstadt und am Ostbahnhof bei und ist daher verkehrlich sinnvoll, um den zunehmenden Pendlerverkehr im Stadtgebiet besser im innerstädtischem ÖPNV Netz verteilen zu können.

Die volkswirtschaftliche Bewertung fällt trotz des relativ geringen Mehrverkehrs zugunsten des ÖV in beiden Szenarien positiv aus. Der Nutzenüberschuss resultiert im Wesentlichen aus den hohen Reisezeitgewinnen, welche durch den Entfall des Umsteigezwangs am Ostbahnhof auf die S-Bahn sowie den kurzen Fahrzeiten zwischen Ostbahnhof und dem Regionalzughalt Poccistraße zustande kommen.

Weiteres Vorgehen:

Vor dem Hintergrund der nach wie vor bestehenden Unsicherheiten bei der Realisierung des 2. Stammstreckentunnels besteht von Seiten der Landeshauptstadt München u. a. noch Klärungsbedarf hinsichtlich der bisherigen Aussage des damaligen Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, wonach die verkehrlich sinnvolle Positionierung des Regionalzughalts am Eisenbahn-Südring künftig den Ausbau für einen S-Bahn-Südring ausschließt. Die Planungen könnten aber vorerst so weitergeführt werden und wären für den Fall, dass der 2. Stammstreckentunnel wider Erwarten nicht realisiert wird, entsprechend zu überarbeiten. Der Regionalzughalt Poccistraße ist zudem bei den Planungen zum Neubau der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße mit zu berücksichtigen. Das weitere Vorgehen wird dem Stadtrat in den nächsten Monaten in einer gesonderten Beschlussvorlage zur Behandlung entsprechender Stadtratsanträge dargestellt.

S-Bahn-Haltepunkt Freiham

Am 14. September 2013 wurde der neue S-Bahn-Haltepunkt Freiham auf der S8 nach Herrsching in Betrieb genommen. Der neue S-Bahn-Haltepunkt zwischen Neuaubing und Harthaus konnte somit zeitnah mit der geplanten Bebauung des Areals Freiham realisiert werden und trägt damit wesentlich dazu bei, den zukünftig entstehenden Verkehr aus dem Entwicklungsgebiet mit dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln.

Freiham verfügt damit schon vor Beginn der Bebauung im nördlichen Teil über 2 Schnellbahnanschlüsse (Freiham und Aubing). Diese sind gemeinsam mit der geplanten Tram-Verbindung ausreichend leistungsfähig, um das durch die Siedlungsentwicklung entstehende Fahrgastpotential nachhaltig zu bewältigen.

Sendlinger Spange mit Regionalzug / S-Bahn-Haltepunkt Mengerschwaige

Der Ausbau der Sendlinger Spange schafft unter anderem die infrastrukturelle Voraussetzung, die Strecke Pasing – Mittersendling – Deisenhofen oder Teile hiervon im 30-Minuten-Takt zu bedienen. Gleichzeitig ermöglicht sie eine ausreichende Rückfallebene bei Störungen auf der Stammstrecke für auf den Westästen verkehrende S-Bahnzüge.

Der Ausbau der Sendlinger Spange geschieht aufwärts kompatibel, d. h. sie ist unter Zugrundelegung sowohl des heutigen als auch künftiger Angebotskonzepte mit der 2. Stammstrecke betrieblich sinnvoll.

In einer ersten Stufe wurde zum Fahrplanwechsel 2001/2002 am Gleis Pasing – Mittersendling in Höhe des Haltepunktes Heimeranplatz ein neuer Bahnsteig in Betrieb genommen. Damit kann im Störfall eine S-Bahnlinie von Pasing zum Heimeranplatz mit Umsteigemöglichkeiten zu den U-Bahnlinien U4 und U5 abgeleitet werden.

In einer zweiten Stufe wird die Sendlinger Spange zunächst dahingehend weiter ausgebaut werden, dass im Störfall zwei S-Bahnlinien zum Heimeranplatz abgeleitet werden können.

In einer dritten Ausbaustufe ist u. a. die Einrichtung eines S-Bahnhaltepunktes an der Menter-schwaige vorgesehen. Nach Mitteilung des Freistaates Bayern ist ggf. alternativ hierzu auch die Einrichtung eines Regionalzughaltes an der Menter-schwaige möglich.

Die Landeshauptstadt München unterstützt dieses auch für den innenstädtischen Verkehr wichtige Projekt und setzt sich weiterhin für eine zeitnahe Realisierung ein. Ein Realisierungszeitpunkt kann derzeit seitens des zuständigen Freistaats Bayern nicht genannt werden.

Flughafenanbindung / Ausbau der S8 Ost zwischen Daglfing und Johanneskirchen

Der 4-gleisige Ausbau der S8 auf dem Abschnitt Daglfing – Johanneskirchen ist ein wesentliches Element des Gesamtkonzeptes zum „Bahnknoten München“ und dient der Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens. Zudem nutzt der Ausbau auch dem Güterverkehr, da sich – neben dem künftig unabhängigen Betrieb von S-Bahn und Güterverkehr im Abschnitt Daglfing – Johanneskirchen – die Streckenkapazität durch ein zweites Gleis südlich der BAB A 94 zwischen Daglfing und Trudering deutlich erhöht.

Weitere Maßnahmen sind der Bau einer Kurve zwischen Daglfing und Riem (Daglfinger Kurve) und der Bau der Verbindung zwischen Riem und Trudering (Truderinger Kurve). Diese beiden Maßnahmen ermöglichen damit die direkte Zufahrt vom DB-Nordring sowie der Strecke aus Rosenheim zum Containerbahnhof Riem.

In einer Machbarkeitsstudie zum 4-gleisigen Ausbau der S8 wurden im Auftrag des Freistaates Bayern unter Mitwirkung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung verschiedene Alternativen zu Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Schallschutz und der Höhenfreimachung der Bahnquerungen untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass die Tunnellösung wesentliche Voraussetzung ist, um den Bereich östlich der Bahnlinie besiedeln zu können. Die Vollversammlung des Stadtrates hat sich am 29.02.2012 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 08-14 / V 08238) und 02.05.2013 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 08-14 / V 10857) mit der Thematik befasst und eine Entscheidung über die Bereitschaft der Stadt, erhebliche Mehrkosten für die Realisierung einer Tunnelvariante gegenüber der sogenannten „Amtslösung“ zu tragen, getroffen. Über den Stand der seitdem laufenden notwendigen Abstimmungen der Verwaltung der Landeshauptstadt München mit Freistaat, Bahn und Bund wird dem Stadtrat in einer gesonderten Vorlage voraussichtlich im Herbst 2015 berichtet.

Der 4-gleisige Ausbau der S8-Ost wird dem entsprechend im Nahverkehrsplan als „in Planung / in Bau“ dargestellt (siehe Anlage 3).

4-gleisiger Ausbau der S2-Ost München – Markt Schwaben / Messeverschwenkung

Der Freistaat Bayern betreibt nach wie vor die Planungen zum sog. „Ringschluss Erding“. Ziel des Projektes ist die bessere Anbindung des Flughafens München durch den Ausbau der bestehenden Strecken sowie den Lückenschluss der Strecke Erding – Flughafen München – Freising. Das Projekt umfasst drei Planungspakete (A, B und C), die jeweils in mehrere Lose unterteilt sind. Beim Los C2 ist ein viergleisiger Ausbau der bisher zweigleisigen Strecke München Ost – Markt Schwaben mit Varianten zur Anbindung der Messe München unterstellt. Hierzu stehen allerdings noch die im Jahr 2015 zu erwartenden Entscheidungen zur Ausbaustrecke (ABS) 38 im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans aus. Neben der optionalen Messeverschwenkung der S2-Ost ist zur Realisierung des Projektes im Münchner Stadtgebiet der Neubau der Straßenüberführungen und des Bahnhofs Riem vorgesehen.

Weitere Informationen finden sich auf der Homepage des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren, für Bau und Verkehr unter folgendem Link:
<http://www.stmi.bayern.de/vum/schiene/infrastruktur>

Der 4-gleisige Ausbau der S2-Ost ist dementsprechend im Nahverkehrsplan als "in Untersuchung" dargestellt (siehe Anlage 3).

Ausbau der S4-West Pasing – Eichenau:

Um auf dem verkehrlich stark belasteten Streckenast nach Geltendorf (Bahnstrecke München – Buchloe – Lindau) sowohl die Betriebsstabilität als auch das Verkehrsangebot verbessern zu können, ist die Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Regional-, Fern- und Güterverkehr anzustreben. Durch den Ausbau des Streckenabschnittes Pasing – Eichenau kann die erforderliche Streckenkapazität geschaffen werden. In 2012 wurde für diese Maßnahme der volkswirtschaftliche Nutzen anhand einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nachgewiesen. Grundlage ist, dass im Mitfall zusätzliche Expresszüge in die 2. Stammstrecke verkehren.

Auf Basis eines Optimierungsprozesses mit Prüfung der Angebotskonzeption hat sich gezeigt, dass ein 3-gleisiger Ausbau zwischen Pasing und Eichenau ausreichend ist und damit ein stabiler Nutzen-Kosten-Faktor erreicht werden kann. Entsprechend dieser Planung sind die beiden äußeren Bahnsteiggleise für die S-Bahn reserviert, das mittlere Gleis ist für den Fern-, Regional-, und Güterverkehr für beide Richtungen vorgesehen. Als Betriebskonzept liegt ein 15-Minuten-Takt, mit Express-S-Bahnen im 30 Minuten-Takt, zugrunde – abgestimmt auf das Betriebskonzept der 2. Stammstrecke.

Ein entsprechender Planungsauftrag an die DB ist ergangen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung unterstützt die Planungen der DB und des Freistaats.

Der 3-gleisige Ausbau der S4-West ist dem entsprechend im Nahverkehrsplan nachrichtlich als "in Planung / in Bau" dargestellt (siehe Anlage 3).

4. Beteiligung der Bezirksausschüsse, der Wirtschaftskammern und der in München tätigen Umwelt-, Behinderten und Fahrgastverbände

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat gemäß dem Auftrag der Vollversammlung des Stadtrats vom 16.03.2011 die Bezirksausschüsse, die Wirtschaftskammern und die in München tätigen Umwelt-, Behinderten- und Fahrgastverbände auf Basis der dem Stadtrat unterbreiteten Vorlage beteiligt. Ergänzend wurden auch die angrenzenden Landkreise München, Dachau und Fürstentum Bruck hinsichtlich möglicher Planungen einer Stadt-Umland-Bahn beteiligt.

Im Einzelnen liegen folgende Rückäußerungen vor:

- Alle Bezirksausschüsse der Landeshauptstadt München
- Straßenbahnfreunde München e.V.
- Behindertenbeauftragter der Landeshauptstadt München
- Verkehrsclub Deutschland VCD
- Regionaler Planungsverband
- Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern
- Kreisjugendring München Stadt
- Pro Bahn Regionalverband München und Oberbayern e.V.

- Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr/Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse, der Wirtschaftskammern und der in München tätigen Umwelt-, Behinderten- und Fahrgastverbände aus dem Sommer 2011 sind weiterhin relevant. Sollten sich Randbedingungen oder Tatsachen seitdem geändert haben, ist dies in den Antworten erwähnt bzw. entsprechend kommentiert.

4.1 Bezirksausschüsse

Zunächst werden die Stellungnahmen mit den Vorschlägen der Bezirksausschüsse (vgl. Anlage 4) kurz wiedergegeben und dann jeweils von der Verwaltung beantwortet.

Bezirksausschuss 1 Altstadt Lehel

Der Bezirksausschuss 1 Altstadt Lehel hat die Stadtratsvorlage vom 16.03.2011 zur Kenntnis genommen.

Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt

Forderung des BA 2:

- 10-Minuten-Takt der Tram bis 22:00 Uhr
- 10-Minuten-Takt bei U- und S-Bahnen bis 1:00 Uhr
- Ausbau des S-Bahn-Südrings mit Regionalzughalt Poccistraße

Antwort:

Die Forderung nach einer Ausweitung von Takt 10 bei der Straßenbahn bis 22 Uhr ist inzwischen erfüllt. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 fährt die Straßenbahn auf allen Linien (außer Verstärkerlinien) bis 22h im 10-Minuten-Takt. Diese Taktausweitung wird durch die LHM finanziert. Die Forderung nach einer Ausweitung von Takt 10 bei der U-Bahn bis 1 Uhr wird im Rahmen der Aufstellung der Bedienungsstandards im NVP geprüft.

Für die Forderung nach Taktverdichtungen bei der S-Bahn kann der NVP der LHM lediglich Empfehlungen abgeben. Zuständig ist allerdings die BEG als Aufgabenträgerin für den SPNV im Freistaat Bayern.

Bezüglich der Einrichtung eines Regionalzughaltes Poccistraße wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4 verwiesen.

Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt

Der Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt hat der Stadtratsvorlage vom 16.03.2011 einstimmig zugestimmt.

Bezirksausschuss 4 Schwabing-West

Forderung des BA 4:

Der BA 4 fordert neben dem Bau der Tram-Nordtangente, eine bessere Anbindung des Ackermannbogens durch eine U-Bahnverbindung zwischen Hohenzollernplatz und Westfriedhof oder einer Straßenbahn.

Antwort:

Straßenbahn-Nordtangente:

Die geforderte Tram-Nordtangente ist bereits Bestandteil des derzeitigen NVP und wird bei einer Fortschreibung entsprechend beibehalten (siehe auch Ausführungen unter Ziffer 3.2).

U-Bahnverbindung Hohenzollernplatz und Westfriedhof:

Die Erschließung des Olympiaparks durch eine U-Bahn zulasten des dicht bebauten Norden erscheint nicht zielführend. Als zusätzliche Linie wäre diese betrieblich nicht integrierbar, da zwischen Hohenzollernplatz und Zentrum auf der U2 keine freien Fahrplantrassen zur Verfügung stehen. Sollten Züge der U2 ab Hohenzollernplatz Richtung Westfriedhof abgeleitet werden, würden diese für dringend notwendige Kapazitäten im Norden des Linienastes fehlen. Ähnliches gilt für den Linienast der U1-Nord. Taktverdichtungen Richtung Olympia-Einkaufszentrum wären dann nicht möglich.

Trambahn Werkbundsiedlung, Ackermannbogen und neues Olympisches Dorf:

Der Bereich Werkbundsiedlung, Ackermannbogen und neues Olympisches Dorf ist durch die Trambahnlinie 12 und die dort bereits verkehrenden Buslinien gut erschlossen, eine weitere Trambahnerschließung erscheint nicht tragfähig.

Bezirksausschuss 5 Au - Haidhausen

Die Forderung nach einer Tramstrecke vom Orleansplatz nach Ramersdorf ist insbesondere vor dem Hintergrund der Bebauung entlang der Ottobrunner Straße sowie der Ortskernumgestaltung und -aufwertung von Ramersdorf zu sehen. Die Busachse Ostbahnhof – Ramersdorf ist die stärkst belastete Busachse im Münchner Stadtgebiet. Angesichts der räumlich bedingten Kapazitätsengpässe am Ostbahnhof und aus Gründen der Leistungsfähigkeit kann das System Bus nur noch bedingt zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Vor diesem Hintergrund sind alleine aus Kapazitätsgründen Überlegungen zur künftigen Abwicklung des ÖV in dieser Achse nötig. Eine Straßenbahn zwischen dem Ostbahnhof und Neuperlach wird zu den Prüfungsvorschlägen (Ziffer 5.5) hinzugefügt.

Tram Steinhausen: Dieses Projekt befindet sich bereits in der Realisierung, die Eröffnung ist im Jahr 2016 vorgesehen (siehe auch Ziffer 3.2).

Bezirksausschuss 6 Sendling

Der Bezirksausschuss 6 Sendling hat die Stadtratsvorlage vom 16.03.2011 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Bezirksausschuss 7 Sendling-Westpark

Der Bezirksausschuss 7 Sendling-Westpark hat die Aufnahme der „Sendlinger Spange“ in die Planungen gefordert. Das Projekt „Sendlinger Spange“ liegt in der Aufgabenträgerschaft des Freistaates Bayern und ist Teil des Konzeptes zum Bahnknoten München (siehe auch Ausführungen unter Ziffer 3.4). Die LHM unterstützt die Planungen und ist an einer zeitnahen Realisierung des Projekts interessiert.

Bezirksausschuss 8 Schwanthalerhöhe

Die Untersuchung einer U-Bahnverbindung Rotkreuzplatz – Donnersbergerbrücke – Schwanthalerhöhe – Implerstraße, wie vom BA 8 gefordert, erscheint aus Sicht der SWM/MVG und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wenig aussichtsreich im Hinblick auf eine ausreichende Wirtschaftlichkeit.

Bezirksausschuss 9 Neuhausen-Nymphenburg

Der Bezirksausschuss 9 Neuhausen-Nymphenburg hat der Stadtratsvorlage vom 16.03.2011 mehrheitlich zugestimmt.

Bezirksausschuss 10 Moosach

Forderung des BA 10:

Qualitätsstandards im Hinblick auf die demografische Entwicklung überprüfen und fortentwickeln:

„Konkret sind dabei aus Moosacher Sicht die Versorgungsradien der U-Bahnstationen zu überprüfen. Es erscheint nicht mehr zeitgemäß, den Versorgungsbereich eines U-Bahnhofes starr an geographischen Radien zu orientieren. Es müssen in die Bewertung, welchen Bereich eine U-Bahnstation versorgt, künftig auch andere Kriterien wie Bevölkerungsstruktur, Siedlungsdichte und Mobilitätsalternativen (Kfz-Zulassungszahlen, Radverkehr) einfließen.

Der demographische Wandel, immer mehr ältere Menschen in den Stadtvierteln, erfordert eine Neubewertung der Erreichbarkeit von Haltestellen und ÖPNV-Angeboten zu Zielen, die im Stadtviertel von zentraler Bedeutung sind. Besonders geprüft werden sollte die Einrichtung von Quartiersbussen und Aufnahme von Taxibus-Systemen: Ruftaxi und Linientaxi ins integrierte Verkehrskonzept. Die Lösungen anderer Städte wie z.B. von ÜSTRA Hannover mit der Taxibus Hannover GmbH ermöglichen sehr individuelle Lösungen und sollten zu einer Neubewertung von Qualitätsmerkmalen und Erbringung von Verkehrsleistungen im integrierten Verkehrssystem hinzugezogen werden.“

Antwort:

Die SWM / MVG haben ergänzend zu den Standards des NVP auch weitere Kriterien (z.B. Bevölkerungsstruktur) untersucht. Auch hier weicht der Stadtteil rund um die entfallenen Haltestellen in Moosach nicht wesentlich von anderen Fällen ab. [...] Unterschied zu vergleichbaren Fällen ist, dass hier zuletzt bestehende Angebote zugunsten der neuen U-Bahn reduziert wurden. Dies war jedoch im Zuge des U-Bahn-Baus bei nahezu sämtlichen U-Bahneröffnungen innerhalb der letzten 40 Jahre in ähnlicher Weise der Fall (z.B. Thalkirchen, Gern, Augustenstraße, etc.). Nur so konnte die Wirtschaftlichkeit und damit die Finanzierung des U-Bahnausbaus ermöglicht werden.

Individuelle Lösungen sind im Einzelfall zu prüfen und bedarfsgerecht zu gestalten, können jedoch nicht als Standard definiert werden und sind in der Regel außerhalb des regulären Linienangebots des ÖV durch Stadtratsbeschluss gesondert zu finanzieren. So fährt seit Dezember 2013, probeweise für 2 Jahre, die Stadtbuslinie 143 vom Olympia-Einkaufszentrum (OEZ) kommend eine Runde über die Feldmochinger und Andernacher Straße zurück zum OEZ. Somit wird Moosach in diesem Bereich besser erschlossen. Eine generelle Festlegung würde konkrete Lösungen im Einzelfall erschweren.

Bezirksausschuss 11 Milbertshofen - Am Hart

Forderung des BA 11:

Tramverlängerung Linie 23 zum Goldschmiedplatz unter Berücksichtigung „aller“ Faktoren. „Die bisher im Nahverkehrsplan enthaltene Verlängerung der Tram 23 zwischen Bayernkaserne und Goldschmiedplatz hat einen großen verkehrlichen Nutzen für eine optimale ÖPNV-Erschließung der Wohngebiete in der Umgebung der Neuerbergstraße im Norden des Stadtbezirks Milbertshofen-Am Hart und für die Erreichbarkeit des geplanten FC Bayern Trainingsgeländes im Bereich der ehemaligen Fürst-Wrede-Kaserne. Um entgegen den bis-

herigen Untersuchungen eine ausreichende Wirtschaftlichkeit zu erreichen, sollten insbesondere folgende Parameter intensiver geprüft werden:

- steigendes Fahrgastaufkommen durch Wohnungsneubau,
- steigendes Fahrgastaufkommen durch Bau von großen Sporthallen (mehrere 1.000 Plätze) und Trainingsflächen des FC Bayern
- Möglichkeit das Fahrgastaufkommen durch P&R-Parkplätze für Einpendler zu erhöhen, z.B. an der Ingolstädter Straße und evtl. nördlich der Schleißheimer Straße,
- Möglichkeit der Reduzierung des lt. NVP-Entwurfs zu hohen Kapitaldienstes für neue Straßenbahnfahrzeuge durch Einsatz preiswerter oder gebrauchter Straßenbahnfahrzeuge.

Antwort:

Die Straßenbahn zum Goldschmiedplatz wurde in den letzten Jahren in mehreren Varianten geprüft. Ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ist bei den vorliegenden Strukturdaten und -entwicklungen nicht erkennbar. Erst im Falle einer weiteren Entwicklung könnten sich geänderte Rahmenbedingungen ergeben, die zu gegebener Zeit eine Neubewertung sinnvoll erscheinen lassen.

Bezirksausschuss 12 Schwabing - Freimann

Forderung des BA 12:

Der Bezirksausschuss befürwortet Zweirichtungstrams, da diese keine platzfressende Wendeschleife benötigen. Die Streckenführung der Tram 23 soll so gestaltet werden, dass sowohl der Euro-Industriepark in seiner Breite (V-Markt, Mediamarkt, Real) als auch das ehemalige DB-Ausbesserungswerk (Halle 55) angebunden werden. Die Entwicklungen im ehemaligen Ausbesserungswerk und dessen Umfeld müssen unbedingt bei der Streckenführung beachtet werden. Des Weiteren sind das neue FC Bayern Sportgelände (nördlich Fürst-Wrede Kaserne) und die Grusonsiedlung in die Planungen einzubeziehen.

Antwort:

Detailaussagen zu Fahrzeugbeschaffungen und Fahrzeugausstattungen (wie z. B. Zweirichtungstrambahnen) sind nicht Bestandteil der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Im Februar 2012 haben die SWM / MVG eine Aktualisierung der Verkehrswertabschätzung in Auftrag gegeben. Das Ergebnis der Untersuchung zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Münchner Nordens vom Dezember 2008 wurde dabei bestätigt, d.h. für den Tramausbau durch das Gelände der Bayernkaserne liegt ein positiver Verkehrswert vor. (Vgl. Ziffer 5.1) Ohne zentrale Führung der Tram durch die Bayernkaserne wäre mit deutlich mehr Autoverkehr und einer deutlich geringeren Akzeptanz des umweltfreundlichen ÖPNV zu rechnen. Daher wird auch im Sinne einer gesamthaft nachhaltigen Stadtentwicklung eine Konzentration und Verdichtung von Wohnnutzung und Arbeitsplätzen um die Achse der öffentlichen Erschließung als notwendig und sinnvoll erachtet.

In Ost-West-Richtung verläuft die Trasse im Bereich der Heidemannstraße.

Bezüglich einer Streckenführung der Tram 23 von der Heidemannstraße aus weiter nach Norden wird auf die Stellungnahme zum BA 11 verwiesen.

Bezirksausschuss 13 Bogenhausen

Der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat der Stadtratsvorlage vom 16.03.2011 einstimmig zugestimmt.

Bezirksausschuss 14 Berg am Laim

Der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim hat der Stadtratsvorlage vom 16.03.2011 zugestimmt.

Bezirksausschuss 15 Trudering - Riem

Forderungen des BA 15:

1. Stadtumlandbahn mit Endpunkt in der Messestadt und Trambahn Max-Weber-Platz-Gewerbegebiet Moosfeld:
„Der BA begrüßt die Aufnahme des Projekts einer Tramverlängerung über den Vogelweideplatz ins Moosfeld in den NVP der LHM und bittet um frühzeitige Beteiligung an den Vorüberlegungen. Bei dieser Gelegenheit sollte auch geprüft werden, ob eine Tram auch nach Riem (S) geführt werden kann, um eine direkte schnelle Schienen-Verbindung zum Max-Weber-Platz zu erhalten. Dabei sollte auch die S-Bahntrasse mit benutzbar sein. Dies erfordert Stadtbahnfahrzeuge nach dem Karlsruher Modell, die aber für allfällige Stadt-Umland-Bahnen ohnehin beschafft werden müssten. Der Stadtbahnast nach Riem könnte daher in weiter Zukunft bis nach Aschheim verlängert werden.“
2. Regionalbahnhof Trudering im Hinblick auf die Verknüpfung mit S- und U-Bahn.
3. S 2 Ost Verschwenkung über das Messegelände nach Feldkirchen:
„Der BA spricht sich dafür aus, dass möglichst bald geklärt wird, ob es im Zuge des Erdinger Ringschlusses zur Realisierung der so genannten Messeverschwenkung der S2 zwischen Riem und Feldkirchen kommen wird oder nicht. Der BA hält seine Forderung aufrecht, in jedem Fall die U2-Ost mit der S2-Ost in Feldkirchen zu verknüpfen, wobei möglichst lange eine oberirdische Trasse zugrunde zulegen ist (am Besten weitgehend dieselbe Trasse wie „Verschwenkungstrasse“)
4. „Auch nachts keine Taktbrüche:
Der BA spricht sich dafür aus, dass zur Verbesserung der Attraktivität der ÖV-Nutzung auch im Tagesrandbereich der Takt von Buslinien, die eine Zubringer/Abnehmer-Funktion zur U-Bahn haben dem U-Bahn-Takt angepasst wird, was also in der Regel weit nach 20h noch einen 10-Minuten-Takt bedeutet. Allerdings sollten in dieser Betriebszeit in den Stadtrandgebieten die Standard-Busse im Gegenzug durch kleinere City-Busse ersetzt werden, wo dies vom Fahrgastaufkommen her möglich ist.“
5. „Lärmdämmung und Verbrauchsoptimierung im ÖV vorantreiben:
Angesichts der Tatsache, dass der CO₂-Verbrauch für einen Personenkilometer im ÖV immerhin noch halb so groß ist wie beim MIV und angesichts der zu erwartenden CO₂-Verbrauchsminderungen bei den MIV-Fahrzeugen müssen sich die ÖV-Betreiber anstrengen, diesen heutigen Öko-Vorteil des ÖV gegenüber dem MIV nachhaltig zu sichern. Insofern appelliert der BA 15 an die LHM sich massiv für den Einsatz elektrisch betriebener Busse speziell in der Nachtzeit einzusetzen, wobei der Einsatz von City-Bussen (siehe BA 15.4) diesem Ziel entgegenkommt.“
6. „Demographische Belange explizit berücksichtigen – Nahmobilität fördern:
Angesichts der immer älter werdenden Bevölkerung steigt für diesen Personenkreis die Bedeutung des ÖV. Insbesondere der Busbetrieb muss daher nicht nur auf die Zubringerfunktion zur U-/S-Bahn ausgerichtet sein, sondern auch gezielt die Nahmobilitätswünsche abdecken. Hierzu gehört auch ein Masterplan „Quartiers- oder Bürgerbus in München“, wie der BA Trudering-Riem ihn als erster thematisiert hat.
Der BA 15 spricht sich auch dafür aus, das Berichtswesen im ÖV so zu erweitern, dass ausgewiesen wird, in welchem Maße eine Buslinie den Nahmobilitätswünschen dient, z.B.

durch den Anteil an täglichen Fahrten, die nicht in Verbindung mit U- oder S-Bahn-Fahrten stehen.

Antwort:

Zu Ziffer 1:

Stadt-Umland-Bahn und Tram Moosfeld: Eine Mitbenutzung der DB-Gleise nach Riem scheidet aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen von Straßenbahn und DB-Fahrzeugen in München aus.

Zu Ziffer 2:

Regionalbahnhof Trudering: Die Einrichtung eines Regionalbahnhofs Trudering wurde im Auftrag des für den Regionalverkehr zuständigen Freistaats Bayern bereits in der Vergangenheit geprüft und konnte auf Grund des zu geringen verkehrlichen Nutzens nicht empfohlen werden.

Aus Sicht der SWM / MVG könnte eine weitere Umsteigemöglichkeit zwischen Regionalverkehr und U-Bahn jedoch sinnvoll sein, um den Umsteigeknoten Ostbahnhof und die Innenstadt zu entlasten. Der Regionalbahnhof Trudering sollte daher im Hinblick auf die Kapazitätsengpässe der U5 rund um den Ostbahnhof und der U-Bahnen rund um den Hauptbahnhof nochmals geprüft werden.

Zu Ziffer 3:

S2-Ost-Verschwenkung über das Messegelände nach Feldkirchen: Die Überlegungen des Freistaates Bayern zur Verschwenkung der S 2 Ost zur Messe Nord stehen im Zusammenhang mit der Ausbaustrecke (ABS) 38.

Eine Verlängerung der U2 nach Feldkirchen erscheint im Falle, dass der S2-Verschwenk nicht realisiert wird, durchaus zweckmäßig, muss aber mit einer alternativen Führung der U4 von Engelschalking über Riem zur Messe abgewogen werden. Zudem lehnt die Gemeinde Feldkirchen eine derartige Verlängerung bislang ab.

Zu Ziffer 4:

Nachts keine Taktbrüche: Bei Buslinien in Außenbereichen, die selbst tagsüber oft im 20-Minuten-Takt verkehren, ist eine Angleichung der Taktfolge im Spätverkehr an die im 10-Minuten-Takt verkehrende U-Bahn aufgrund der geringen Nachfrage, selbst im dichteren Takt, nach Aussage der SWM/MVG wirtschaftlich nicht zu vertreten. Im Rahmen der Evaluation der Qualitätsstandards wird dieses Thema beispielhaft für einige Linien untersucht und monetär bewertet.

Der Einsatz von Kleinbussen reduziert die Gesamtkosten nur unwesentlich durch einen geringfügig niedrigeren Energieverbrauch, die Personalkosten als Hauptanteil an den Gesamtkosten sind unabhängig von der Fahrzeuggröße. Da in der Hauptverkehrszeit nur sehr wenige Kleinbusse im Einsatz sind bzw. ausreichen, wäre zudem eine doppelte Vorhaltung an Fahrzeugen (kleine und große Busse) mit entsprechenden Kosten nötig.

Zu Ziffer 5:

Lärmdämmung und Verbrauchsoptimierung: Die Forderung nach erhöhten Anstrengungen der ÖV-Betreiber, den bisherigen Öko-Vorteil gegenüber optimierten MIV-Fahrzeugen aufrecht zu erhalten, wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die SWM GmbH arbeitet fortlaufend an diesem Thema (z. B. Energie-Effizienz von Anlagen und Fahrzeugen, neue Fahrzeugkonzepte wie die Erprobung und den Einsatz von Hybrid- und Elektrobussen). Das Thema „Fahrzeuge“ und deren Umweltfreundlichkeit wird im Rahmen der weiteren kundenrelevanten Standards im Nahverkehrsplan angesprochen.

Zu Ziffer 6:

Demografische Belange, Nahmobilität: Die SWM/MVG unterstützt Bürgerbusinitiativen als die kleinräumige Form der Nahmobilität und wirkt an der Planung mit. Eine Finanzierung ist aber in der Regel nur möglich außerhalb des regulären Linienverkehrs. Diese Verkehre sollten daher auch nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans sein.

Generell lässt sich der Anteil der Nahversorgungswege, die mit dem ÖPNV je Linie zurückgelegt werden nicht anhand von Fahrgastzahlen ermitteln. Dazu wären Fahrgastbefragungen zur Ermittlung der Wegezwecke und von Quelle und Ziel erforderlich. Derartige Erhebungen sind – auch finanziell – sehr aufwendig und rechtfertigen ein derartiges Berichtswesen nicht, insbesondere, wenn sinnvollerweise eine Liniendifferenzierung erfolgt.

Bezirksausschuss 16 Ramersdorf - Perlach
Forderungen des BA 16:

Der BA 16 fordert, „im Rahmen der Fortentwicklung des Nahverkehrsplans, eine Verlängerung der Trambahnlinie 19 von der aktuellen Endhaltestelle St.-Veit-Str. zum Haltepunkt Neuperlach Zentrum oder weiter (etwa Neuperlach Süd, Putzbrunn, Neubiberg) zu prüfen.

Eine Verlängerung des Ostastes der Tram 19 würde eine bisher nicht bestehende Direktverbindung zwischen Berg am Laim und Perlach ermöglichen. Diese könnte für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Schülerinnen und Schüler sowie Einkäuferinnen und Einkäufer (PEP, Life) gleichermaßen interessant sein und ein Pendant zur Linie 59 zwischen Berg am Laim und Ramersdorf bilden. Mit Blick auf die geplante Entwicklung des Hanns-Seidel-Platzes zum urbanen und kulturellen Zentrum dürfte das Fahrgastpotenzial mittelfristig weiter steigen. Für die Streckenführung böten sich beispielsweise die noch aus früheren Trambahnzeiten bestehenden Grünstreifen an und auch für eine optionale Fortführung über Neuperlach Zentrum hinaus gäbe es vielerorts ausreichende Trassen. Analog zur Trambahnlinie 23 und der Station Münchner Freiheit könnte mit einer Tramführung nach Neuperlach Zentrum auch der dortige Busbahnhof architektonisch aufgewertet werden und damit dem geplanten modernen Charakter des neuen Hanns-Seidel-Platzes Rechnung tragen.“

Antwort:

Eine Führung der Tram durch die Heinrich-Wieland-Straße auf der alten Tramtrasse ist aufgrund der Bebauungsstruktur wenig sinnvoll. Infolge der hohen Belastung der Buslinie 55 ist jedoch eine Tramführung ähnlich der heutigen MetroBuslinie 55 zu prüfen. (siehe Antwort zum BA 5).

Bezirksausschuss 17 Obergiesing-Fasangarten

Der Bezirksausschuss 17 Obergiesing-Fasangarten hat der Stadtratsvorlage vom 16.03.2011 einstimmig zugestimmt.

Bezirksausschuss 18 Untergiesing-Harlaching

Der BA weist darauf hin, dass das MVG-Projekt „topbus“ bereits im Jahr 2004 von Seiten des Bezirksausschusses unterstützt wurde.

Frage des BA 18:

„In der Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan“ wurde weiter festgestellt, dass in der LHM der Abstand zu den jeweiligen ÖPNV-Haltestellen zum Teil zu groß ist. Hier bittet der BA um Auskunft, ob dies auch in Untergiesing-Harlaching der Fall ist“

Antwort:

In der o.g. Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Qualitätsstandards und damit auch die Erschließungsqualität des Münchner ÖPNV zu evaluieren. Vorfestlegungen über mögliche zu große Haltestellenabstände bzw. eine schlechte Erschließungsqualität wurden unseres Erachtens nicht getroffen.

**Bezirksausschuss 19 Thalkirchen – Obersendling – Forstenried - Fürstenried – Solln
Forderungen des BA 19:**

1. Die „Straßenbahn-Westtangente soll um den Auftrag ergänzt werden, den Streckenverlauf der Tramlinie 12 über die Aidenbachstraße hinaus in Richtung Süden zu prüfen.“
2. Die „S-Bahn Planung soll um den Auftrag ergänzt werden, zusammen mit der MVG Möglichkeiten zu erarbeiten, die einen 10-Minuten-Takt der S7 während der Hauptverkehrszeiten ermöglicht.“
3. Bei der „S-Bahn Planung soll der S-Bahn-Haltepunkt Mengerschwaige und die übrigen mit der „Sendlinger Spange“ geplanten Maßnahmen aufgeführt werden.“

Antwort:

Zu Ziffer 1: Verlängerung der Tram-Westtangente: Eine Verlängerung der Tram 12 zur S7 wurde im Rahmen der Untersuchungen zur Tram-Westtangente in mehreren Varianten geprüft, könnte jedoch bei der aktuell von der Landeshauptstadt München geplanten Bebauung, den fehlenden Freihaltetrassen und der ungünstigen Lage des S-Bahnhofs Siemenswerke nur sehr wenige Fahrgäste auf sich ziehen.

Eine Verlängerung der Tram-Westtangente von der Aidenbachstraße in Richtung Süden in die Parkstadt Solln wurde bereits am 27. Januar 2010 im Rahmen des Beschlusses zum Antrag Nr. 02-08 / A 01902 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL behandelt. Die darin untersuchte Variante hätte analog der Metrobuslinie 63 zur Gulbranssonstraße geführt, um dort die verdichtete Bebauung der Parkstadt Solln an der Drygalski-Allee zu erschließen. Diese Variante hätte zwar mehr Verkehr auf den ÖPNV gelenkt, allerdings waren die Kosten im Verhältnis höher.

Zu Ziffer 2: Bezüglich der Forderung nach einem Takt 10 in der Hauptverkehrszeit auf der S7 wird auf die BEG als Aufgabenträgerin des SPNV verwiesen. Für den Korridor Hauptbahnhof / Pasing – Solln liegen dort bereits langfristige Planungen vor (vgl. Ausführungen unter Ziffer 3.4 zur „Sendlinger Spange“). Die Einführung des 10-Minuten-Taktes auf der S7 ist von Seiten des zuständigen Aufgabenträgers nicht vorgesehen. Derzeit verkehren während der Hauptverkehrszeit zwischen Heimeranplatz und Solln bis zu 9 Züge (S7, S20, BOB und Meridian) pro Stunde und Richtung mit verschiedenen Haltemustern. Damit ist die Strecke ausreichend bedient.

Zu Ziffer 3: Ein Bahnhalt Mengerschwaige auf der Bahnstrecke München – Holzkirchen wird als grundsätzlich sinnvoll erachtet, da Isarquerungen im ÖPNV in diesem Bereich fehlen. Zudem würden sich dadurch kurze Reisezeiten für Pendler aus dem Oberland Richtung Giesing, Grünwald und Harlaching ergeben. Der Aufgabenträger für den Regionalverkehr sieht die Einrichtung eines Regionalzughaltes Mengerschwaige allerdings als langfristige Option. Der Bau sollte daher offengehalten werden.

Bezirksausschuss 20 Hadern

Der Bezirksausschuss 20 Hadern hat die Stadtratsvorlage vom 16.03.2011 mehrheitlich abgelehnt (ohne Begründung).

Bezirksausschuss 21 Pasing – Obermenzing

Forderung des BA 21: „Das Neubaugebiet an der Paul-Gerhard-Allee soll sinnvoll und attraktiv mit dem ÖPNV angebunden werden. Deshalb fordert der BA die Zurückstellung des Wegfalls des S-Bahnhaltepunktes Berduxstraße bis zur Klärung der Erschließung des Wohngebietes.“

Antwort:

Der S-Bahnhalt Berduxstraße soll langfristig als Option offengehalten werden (siehe Ausführungen unter Ziffer 5.2).

Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied

Der Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied hat der Stadtratsvorlage vom 16.03.2011 einstimmig zugestimmt „mit der Anmerkung, dass in Langwied und Lochhausen die Anbindungssituation verbessert werden soll.“

Antwort:

Die Anbindung von Langwied durch eine neue reguläre Buslinie wurde durch die MVG geprüft. Die Einrichtung dieser Linie ist als Zusatzaufgabe Linienverkehr bei einer Finanzierung durch die Landeshauptstadt München möglich. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat am im Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft am 12.05.2015 eine entsprechende Entscheidung herbeigeführt (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 02937), so dass ab Herbst 2015 bis Dezember 2017 ein Probetrieb der neuen StadtBuslinie 159 zwischen Lochhausen Bf. - Langwied Ort – Paulaner Brauerei – Pasing Bf. aufgenommen werden kann.

Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing

Forderung BA 23:

„Der BA fordert nach wie vor, die Verlängerung der U3 von Moosach zum S-Bahnhof Untermenzing bzw. Allach weiterhin zu verfolgen und nicht aus dem Nahverkehrsplan zu streichen. Der BA ist der Meinung, dass die stark kommende Nachverdichtung und Entwicklung im Stadtbezirk Allach-Untermenzing bei der Berechnung des Kosten-Nutzen-Faktors unbedingt berücksichtigt werden muss. Bedingt durch die großen Firmen in Allach und Karlsfeld und deren“ Mitarbeiterinnen und „Mitarbeitern, die den ÖPNV verstärkt nutzen könnten, ist eine Verlängerung der U3 von Moosach in unseren Stadtbezirk langfristig notwendig.

Dies gilt auch für die zu erwartende rege Nutzung durch viele“ Pendlerinnen und „Pendler. Es wird davon ausgegangen, dass eine verlängerte U3 von bedeutend mehr“ Pendlerinnen und „Pendlern aus dem Umland genutzt werden würde, wenn es nicht nur die S2 in Richtung Innenstadt, sondern eine Querverbindung von Westen nach Osten und umgekehrt geben würde.

Die Anfahrt von Allach-Untermenzing aus zum U-Bahnhof Moosach mit dem Bus dauert wegen der langen Strecke bei weitem zu lang, um die Probleme, die auf der S-Bahn-Strecke der S2 und der Stammstrecke immer wieder entstehen, zu immunisieren. Diese Wirkung würde nur durch die Verlängerung der U3 erreicht. Sie wird deshalb seitens des Bezirksausschusses für den Stadtbezirk auch aus diesem Grund als mittel- bis langfristig für dringend erforderlich angesehen. (...)

Der BA bittet schließlich um Darlegung der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, insbesondere um die zu Grunde gelegten Fahrgastzahlen aufgeschlüsselt nach deren Herkunft. Des Weiteren wird um eine aktualisierte Aufstellung des Fahrgastaufkommens unter Berücksichtigung aller relevanter o.g. Gesichtspunkte gebeten.“

Antwort:

Die Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten ist maßgeblich von der siedlungsstrukturellen Entwicklung eines Gebietes sowie den Angeboten an Straßen und Parkraum für den motorisierten Individualverkehr abhängig. Aufgrund der Strukturen im Siedlungsbereich rund um eine potentielle verlängerte Streckenführung der U3 von Moosach Bahnhof nach Untermenzing Bahnhof lässt sich eine U-Bahnverbindung wirtschaftlich auch in Zukunft nicht darstellen. Es soll allerdings eine Verlängerung nach Pasing geprüft werden, um so eine Tangente aus dem Münchner Norden in den Münchner Westen zu schaffen (vgl. Anlage 7). Allerdings ist auch die Wirtschaftlichkeit einer solchen U-Bahnverbindung aufgrund der sehr hohen zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten in Frage zu stellen.

Bezirksausschuss 24 Feldmoching-Hasenberg

Der Bezirksausschuss 24 Feldmoching-Hasenberg hat der Stadtratsvorlage vom 16.03.2011 einstimmig zugestimmt.

Bezirksausschuss 25 Laim

Der Bezirksausschuss 25 Laim hat der Stadtratsvorlage vom 16.03.2011 zur Kenntnis genommen mit dem Hinweis, „dass die Terminplanung zur Trambahn-Westtangente überarbeitet werden muss, da die Ergebnisse der Workshops – die später als geplant stattfinden werden – in der weiteren Planung berücksichtigt werden müssen.“

Antwort:

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Weitere Informationen zur Tram Westtangente unter Ziffer 3.2.

4.2 Wirtschaftskammern, Umwelt-, Behinderten und Fahrgastverbände

Von Seiten der Kammern und Verbände wurden z. T. umfangreiche Stellungnahmen abgegeben. Die Stellungnahmen sind im Original in Anlage 5 dokumentiert. Die wesentlichen Anliegen sind im Folgenden zusammen mit der Beantwortung durch die Verwaltung wiedergegeben.

Straßenbahnfreunde München e.V. (vgl. Anlage 5.1)

Die Straßenbahnfreunde München e.V. haben eine Stellungnahme abgegeben, in der Sie grundsätzlich anmerken, dass der U-Bahn-Bau abgeschlossen sei. Weiter gehen sie in Ihrer Stellungnahme auf einzelne SPNV-, U-Bahn- und Tramprojekte sowie auf Fragen der Fahrzeugbeschaffung ein.

Detailaussagen zu Fahrzeugbeschaffungen und Fahrzeugausstattungen sind nicht Bestandteil der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (s. auch BA 12), sondern liegen in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen.

Zu den Aussagen zu U-Bahn-Maßnahmen wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei lediglich um Prüfaufträge handelt.

Zu den Forderungen im SPNV hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft wie folgt Stellung genommen:

1. Pasinger Kurve mit Anschluss für die Ost-/ Nordverbindung Pasing Bahnhof zur S1 Moosach – Freising (Flughafen) bzw. S2 Allach – Petershausen und weiter.
Die Pasinger Kurve ist Bestandteil des Konzeptes „Bahnknoten München“ der Staatsregierung. Hierüber sollen Fernzüge aus Richtung Augsburg direkt zum Flughafen geführt werden. Eine Realisierung ist erst langfristig zu erwarten. Der Einsatz von S-Bahnen ist nicht vorgesehen.
2. Haltepunkt Menterschwaige mit Anschluss an die Tram 25 nach Grünwald. Dieser neue Halt und Deisenhofen soll auch am Wochenende bedient werden:
Die Bahnlinie München-Solln – Deisenhofen wird auch in Zukunft von den Zügen ins Oberland ohne Halt befahren werden. Zusätzlich verkehren seit Dezember 2013 Montag bis Freitag, als Ersatz für die Fahrten der S 27, Regionalzüge von München ins Mangfalltal. Diese Züge halten u.a. in München-Solln und Deisenhofen. Ein Halt der Mangfalltalbahn-Züge an einem neu zu bauenden Haltepunkt Menterschwaige wäre grundsätzlich möglich. Zum Ausbau wird auf Ziffer 3.4 verwiesen.
3. S-Bahnhaltepunkt Messe:
Siehe Ziffer 3.4.

Zu den bisher noch nicht in den Maßnahmenvorschlägen enthaltenen Tram-Maßnahmen hat die SWM / MVG wie folgt Stellung genommen:

- Das Gebiet Barlachstraße ist aktuell durch den Stadtbus 142 ausreichend erschlossen.
- Eine Verlängerung der Tram 12 zur S7 wurde im Rahmen der Untersuchungen zur Tram-Westtangente mit mehreren Varianten geprüft, kann aber keine nennenswerte Nachfrage auf sich ziehen (siehe auch BA 19).
- Einer Verlängerung der Linie 18 Gondrellplatz – Wastl-Witt-Straße werden keine großen Realisierungschancen eingeräumt. Einer näheren Untersuchung steht aber nichts im Wege. Die SWM / MVG würden jedoch eine modifizierte Linienführung durch die Senftener Straße zur Wastl-Witt-Straße vorschlagen.
- Einer Verlängerung St.-Veit-Str. – Michaelibad werden ebenfalls keine großen Realisierungschancen eingeräumt. Einer näheren Untersuchung steht aber nichts im Wege.
- Gegenüber der im Prüfungsumfang gemäß Beschlussvorlage bereits enthaltenen Verlängerung der Linie 20 von Bahnhof Moosach zum S-Bahnhof Untermenzing kann nach Einschätzung der SWM / MVG auch eine Verlängerung vom Westfriedhof zum S-Bahnhof Untermenzing ein ähnlicher Nutzen erreicht werden.
- Eine Verlängerung der im NVP enthaltenen geplanten Strecken der Linie 24 über den Kieferngrund hinaus nach Fröttmaning erscheint, wegen der bereits von der U-Bahn abgedeckten Einzugsbereiche, als wirtschaftlich nicht tragfähig. Von einer Aufnahme dieser Streckenführung in das Paket der zu prüfenden Maßnahmen wird daher abgeraten.
- Bezüglich der Streckenführung bei einer Verlängerung der Tram 23 nach Norden wird auf die Stellungnahme zum BA 11 verwiesen.

Behindertenbeauftragter der Landeshauptstadt München (vgl. Anlage 5.2)

Der Behindertenbeauftragte der Landeshauptstadt München fordert in seiner Stellungnahme einen maximalen Einzugsradius zur nächsten Haltestelle von 300 m und den weiteren barrierefreien Ausbau des ÖPNV.

Die derzeitigen Erschließungsstandards berücksichtigen die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste im Rahmen der nach Nutzungskategorien unterteilten Einzugsbereiche. In Gebieten sehr hoher Nutzungsdichte sind bereits 300 Meter Standard. Eine grundsätzliche Senkung auf 300 Meter hätte eine kostenintensive hohe Anzahl zusätzlicher Linien und Angebote zur Folge. In konkreten Einzelfällen sind daher bedarfsgerechte Lösungen und gesonderte Finanzierungen außerhalb des regulären Linienangebots zu entwickeln. Eine generelle Festlegung im Nahverkehrsplan erscheint nicht sinnvoll.

Die Belange der Barrierefreiheit sind laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ohnehin bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen. Insofern spielen diese Belange natürlich auch bei der Definition von Qualitätsstandards zwangsläufig eine Rolle, müssen aber nicht zusätzlich vereinbart und damit wiederholt werden.

Auf die Ausführungen zum Thema Barrierefreiheit unter Ziffer 7.2 wird hingewiesen.

Verkehrsclub Deutschland VCD (vgl. Anlage 5.3)

Der VCD hat mit Schreiben vom 15.07.2011 eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben.

Zu den **SPNV-Vorschlägen** hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft Stellung genommen. Zusammenfassend kann darum Folgendes mitgeteilt werden.

Thema: „Gröbenzeller Spange“ als Alternative zum 4-gleisigen Ausbau Pasing - Buchenau mit der Führung von Fern- und Regionalzügen von Eichenau über eine zu reaktivierende Strecke über Gröbenzell. Schwerwiegende Eingriffe in die trassennahen Wohnquartiere in Aubing, welche durch die Trassenverbreiterung entstehen, könnten somit ausgeschlossen werden.

Antwort: Die Überlegungen für eine Gröbenzeller Spange als Alternative für einen Ausbau der Strecke Pasing - Eichenau sind nicht neu. Sie wurden auch im Rahmen der Planungen bei Bahn und Freistaat in die Ausbauüberlegungen mit einbezogen. Eine Realisierung hat sich allerdings als nicht zielführend herausgestellt, da neben ähnlich hohen Kosten längere Fahrzeiten für die Passagiere die Folge wären. Außerdem ist die Bestandsstrecke zwischen München und Gröbenzell schon sehr stark ausgelastet.

Zu den **ÖPNV-Maßnahmen** wird wie folgt Stellung genommen:

Zwischen der MVV GmbH, der SWM / MVG und den ÖPNV-Aufgabenträgern des Umlandes finden regelmäßig Abstimmungen zur Weiterentwicklung des Stadt-Umland-Verkehrs statt. Soweit diese Verkehre das Gebiet der Landeshauptstadt München berühren, bringt sich die SWM / MVG mit ihrer Kompetenz bezüglich Angebot und Infrastruktur sowie Verkehrsmanagement / ÖPNV-Beschleunigung ein. Dabei ist eine engere Zusammenarbeit mit dem Umland bei der Angebotsplanung von Buslinien angestrebt, auch um den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr über die Stadtgrenze zu erhöhen und einen Beitrag zur Lösung innerstädtischer Ver-

kehrprobleme zu leisten. Dies wurde z. B. im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Landkreises München praktiziert.
Siehe dazu auch die Ausführungen zur Stadt-Umland-Bahn unter Ziffer 4.3

Die U5 nach Pasing und die U4 nach Englschalking sind im gültigen Nahverkehrsplan enthalten (vgl. Ziffer 3.1).

Die Verlängerung der Tramstrecke Max-Weber-Platz – Steinhausen – Moosfeld ist im Paket der zu prüfenden Maßnahmen enthalten. Ausführungen zu einer denkbaren Tramstrecke Amalienburgstraße – Obermenzing (– Blütenburg) sind in Ziffer 5.2 zu finden.

Tram Münchner Norden (Tram 23/24): Eine Führung nur bis zur Bayernkaserne ohne Verknüpfung mit der U-Bahn würde die Kosten für die Querung der Bahnanlagen nicht rechtfertigen. Daher ist die Kombination mit einer Ost-West führenden Strecke notwendig, um das Vorhaben förderfähig und damit finanzierbar zu machen.

Eine Verlängerung der Tram 23 Richtung Süden kann im Rahmen einer näheren Untersuchung geprüft werden.

Südtangente: Eine neue Tram-Südtangente über die Brudermühlbrücke (MetroBus-Linie 54 und Expressbus-Linie X30) ist in der Liste der Prüfungsvorschläge für den neuen Nahverkehrsplan enthalten (vgl. Ziffer 5.5).

Als weitere **Maßnahmen zur Beschleunigung von Bussen** sind unter anderem Busspuren zu nennen, welche von der Stadtwerke München GmbH (SWM) unterstützt werden (siehe hierzu Ziffer 9.20). Eine Liste von sinnvollen Busspuren liegt bei (vgl. Anlage 6). Eine Umsetzung dieser Busspuren soll im „Interfraktionellen Arbeitskreis zur Busbeschleunigung“ vorangetrieben werden, welcher aus Vertretern der betroffenen Referate und der SWM / MVG besteht.

Stadt-Umland-Bahn: Hinsichtlich einer Prüfung der vom VCD aufgeworfenen Fragestellungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.3 hingewiesen.

Regionaler Planungsverband München (vgl. Anlage 5.4)

Der Regionale Planungsverband hat am 23.05.2011 eine Stellungnahme zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München abgegeben.

In der Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes München gehen die in der Beschlussvorlage vorgesehenen Maßnahmen zum Ausbau des U-Bahn- und Straßenbahnnetzes sowie des S-Bahnnetzes (nachrichtlich) konform mit der Regionalplanung. Im Hinblick auf die angesprochenen Überlegungen für eine Stadt-Umland-Bahn weist der regionale Planungsverband auf die noch nicht geklärte finanzielle Lastenverteilung hin. Aus regionaler Sicht wird aber eine Fortführung der Planungsüberlegungen ausdrücklich befürwortet und begrüßt (vgl. Ziffer 3.3).

Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern IHK (vgl. Anlage 5.5)

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) unterstützt in Ihrer Stellungnahme grundsätzlich den Ausbau des Münchner ÖPNV sowie das S-Bahn-Ausbauprogramm.

Eine Vernetzung der städtischen Buslinien mit Busverkehren aus den Umlandkreisen ergibt sich aus einer fachlichen Koordination der SWM / MVG mit den Umlandkreisen und der MVV GmbH in deren Auftrag. Dies findet beispielsweise im Rahmen regelmäßiger Gespräche statt, an denen der Landkreis München, die MVV GmbH und die SWM / MVG teilnehmen und bei denen der interkommunale ÖPNV der Stadt-Umland-Linien abgestimmt wird. Zudem flossen Anregungen und Empfehlungen der MVV GmbH, der SWM/MVG und der Landeshauptstadt München in den Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis München mit ein. Neue Stadt-Umland-Angebote im ÖPNV, wie die Verlängerung der Linie 172 als Gemeinschaftsprojekt der Landeshauptstadt München und der SWM / MVG mit dem Landkreis Dachau, sind Ergebnis der engeren Kooperation.

Die Stellungnahme verweist ansonsten auf die bereits im Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen, sowie auf die SPNV-Planungen des Freistaats und unterstützt diese ausdrücklich.

Kreisjugendring München Stadt (vgl. Anlage 5.6)

Der Kreisjugendring hatte zum Nahverkehrsplan keine Anmerkungen.

PRO BAHN Regionalverband München und Oberbayern e.V. (vgl. Anlage 5.7)

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat im Mai 2011 eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben, die sich mit zahlreichen Facetten des Nahverkehrs in München beschäftigt.

Demographische Herausforderungen: Die demografischen Veränderungen fließen bereits jetzt in die Planung ein. Die demographische Entwicklung läuft allerdings in München etwas langsamer, als im restlichen Bundesgebiet, da München im Gegensatz zu anderen Ballungsräumen ebenfalls von einem Anstieg der Schüler- und Studentenzahlen betroffen ist, so dass sich mehrfache Herausforderungen stellen. Auf das Wachstum der betagteren Bevölkerungsschicht wird bereits jetzt z.B. durch den weiteren barrierefreien Ausbau von Haltestellen und die Errichtung zusätzlicher Haltestellen auf bestehenden Linien zur Verkürzung der Zugangswege reagiert.

Die Forderung nach systematischem **Mobilitätsmanagement** ist grundsätzlich zu unterstützen und wird auch schon in großem Umfang praktiziert (Neubürgerinnen und Neubürger, Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren, Unternehmen), ist aber nicht Regelungsgegenstand des NVP. Diese Maßnahmen wurden aus dem Verkehrsentwicklungsplan abgeleitet.

Integriertes Verkehrssystem: Hinsichtlich der Aussagen zur Beibehaltung des Integrierten Verkehrssystems im Stadtverkehr wird auf die Ausführungen unter Ziffer 7 hingewiesen. Aussagen zum Gemeinschaftstarif im MVV sind im geltenden NVP bereits enthalten.

Bewertungsverfahren und Finanzierung: Die SWM / MVG und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stimmen PRO BAHN insbesondere darin zu, dass die methodische Ungleichbehandlung von Straßen- und Schienenprojekten zu nicht sinnvollem Mitteleinsatz führt und geführt hat. Ein eigener Gleiskörper ist in der Regel vorteilhaft für den ÖV, darf je-

doch sinnvollerweise kein Ausschlusskriterium für eine Förderung von Schienenprojekten des ÖPNV bei entsprechend kurzen Abschnitten als Ausnahme sein.

Auch werden Modernisierungsmaßnahmen und Bestandsverbesserungen mit erheblichen Vorteilen für bestehende ÖV-Nutzerinnen und Nutzer meist unzureichend im System der Standardisierten Bewertung abgebildet. Die entsprechenden Ausführungen von PRO BAHN sind daher grundsätzlich zu unterstützen.

Qualitätskriterien Spätverkehr:

In Gebieten mit hoher Nachfrage besteht bereits heute ein Angebot, das weit über die vorgesehenen Kriterien hinaus reicht. Im Gegenzug wäre eine Ausweitung in Gebieten mit geringer Nachfrage im Spätverkehr wenig zielführend und würde nach Einschätzung der SWM / MVG auch keine signifikante Nachfrageerhöhung auslösen.

Haltestelle Im Tal: Die Haltestelle Im Tal wird seit 11. Dezember 2011 bedient.

Haltestellenabstände (betrifft auch Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr): Grundsätzlich ist im Einzelfall eine stärkere Differenzierung nach Verkehrsmittel und angebotenen Takten sinnvoll. Es entspricht auch Ergebnissen der SWM / MVG, dass Fahrgäste im Zweifel lieber weiter zu Fuß gehen, wenn dort eine höhere Taktichte besteht (Summe aus Fußweg und durchschnittlicher Wartezeit). Dies wird von der SWM / MVG im Einzelfall anhand der jeweils gegebenen Umstände bei der Erstellung des jährlichen Leistungsprogramms berücksichtigt. Eine Änderung der bestehenden, generalisierenden Standards ist nicht erforderlich; die bestehenden Aussagen des NVP lassen die Differenzierung im Einzelfall bereits zu.

Eine Verbesserung der **Umsteigesituation zwischen U3 und S7/BOB** wäre zwar grundsätzlich erstrebenswert. Eine Verschiebung des Haltepunktes Siemenswerke nach Norden wurde jedoch in der Vergangenheit bereits von der BEG untersucht, sie scheidet aber inzwischen alleine wegen der Erschließungsnotwendigkeit der neuen städtebaulichen Entwicklungen auf dem ehemaligen Siemensareal aus.

Die Hinweise von PRO BAHN zur **Trassensicherung** werden grundsätzlich im Rahmen der Bauleitplanung unterstützt. Voraussetzung ist allerdings der grundsätzliche Nachweis der baulichen, betrieblichen und verkehrlichen Machbarkeit. Projekte, die in den Nahverkehrsplan aufgenommen wurden, erfüllen diese Bedingungen. Hierfür werden auch vorausschauend Trassen freigehalten.

Zentrale Knoten/Umsteigebahnhöfe: Es bestehen beispielsweise Planungen der SWM / MVG zu einer Ertüchtigung des U-Bahnhofs Sendlinger Tor, die das Umsteigen zur Oberfläche mit einschließen. Derartige Detailprojekte zur Ertüchtigung des Bestandes sind jedoch nicht Gegenstand des NVP. Gleiches gilt für den Netzausbau der Tram für 2,65 m breite Fahrzeuge. Prüfungen haben bisher ergeben, dass auf allen Linien Bereiche existieren, die mit vertretbarem Aufwand nicht entsprechend ertüchtigt werden können. Die SWM GmbH / MVG konzentriert sich daher in ihren Überlegungen aktuell auf den Einsatz längerer Züge.

Sendlinger Spange & Nordring München: siehe Ausführungen in Ziffer 3.3 und 3.4

Untersuchungen zu einer südlichen Isarquerung durch die Tram werden aufgrund der baulichen Randbedingungen auf der Tierparkbrücke dort als nicht weiterführend eingeschätzt.

Eine Südtangente über die Brudermühlbrücke soll im Rahmen des Nahverkehrsplans bewertet werden.

Eine Verlängerung der Tram 12 zur S7 und / oder nach Solln wurde im Rahmen der Untersuchungen zur Tram-Westtangente mit mehreren Varianten geprüft, ist jedoch nicht aussichtsreich (siehe auch Stellungnahme zum BA 19).

Die Prüfung einer **Tram-Führung in der Würmtalstraße** mit langfristigem Hintergrund erscheint ebenso sinnvoll wie eine erneute Untersuchung einer Tram auf der Linienführung der Metrobuslinie 58, die bereits heute sehr stark nachgefragt ist (Vgl. Ziffer 5.5).

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr AAN/Bund Naturschutz (vgl. Anlage 5.8)

Der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr hat am 26.05.2011 eine Stellungnahme abgegeben.

Die Landeshauptstadt München unterstützt grundsätzlich den Ausbau der Schieneninfrastruktur und damit einhergehende Angebotsverbesserungen in der Metropolregion München. Konkret ist zu den SPNV- Vorschlägen auf Basis einer Stellungnahme der BEG auf Folgendes hinzuweisen:

Oberlandbahn, zusätzliche Einführung des 30-Minuten Taktes

Die Einführung des 30-Minuten-Taktes ganztägig in beiden Richtungen erfordert die Elektrifizierung zumindest der Strecke nach Schliersee – Bayrischzell und den Zugbegegnungsbahnhof in Fischbachau. Für die Elektrifizierung gibt es bislang keine Finanzierung. Zu Fischbachau gibt es Verhandlungen mit DB-Netz. Eine Realisierung der Maßnahmen ist derzeit nicht absehbar.

Ausbau München – Mühldorf – Burghausen/Freilassing

Der Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing (teilweise 2-gleisiger Ausbau, Elektrifizierung) ist ein Ziel des Freistaates. Die Maßnahme ist im derzeit noch gültigen Bundesverkehrswegeplan (ABS 38) hinterlegt und wird darüber hinaus im Rahmen der laufenden Untersuchungen zum neuen BVWP 2015 geprüft.

Ausbau München – Kempten – Oberstdorf / Lindau und zweigleisiger Ausbau Buchloe – Memmingen

Neigetechnik Ausbau

Der Neigetechnik Ausbau auf der Strecke Augsburg – Kaufbeuren – Kempten – Hergatz – Lindau ist bis 12/2011 erfolgt.

Zweigleisiger Ausbau Buchloe – Memmingen

Der 2-gleisige Ausbau des Abschnitts Buchloe – Türkheim wurde vom Freistaat für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Für einen zweigleisigen Ausbau der Strecke Türkheim – Memmingen gibt es bislang kein Projekt und damit auch keine Finanzierung.

Ausbau München – Weilheim – Garmisch. 2-gleisiger Ausbau südlich von Tutzing. Streckenausbau Werdenfels

Der Streckenausbau auf dem Streckenabschnitt Tutzing – Garmisch-Partenkirchen wurde zum größten Teil Ende 2010 abgeschlossen. Der Streckenausbau zwischen Hechendorf und Ohlstadt erfolgt aufgrund einer 3,5 km langen Moorinsel erst in den nächsten Jahren. Durch

den Einbau einer Weichenverbindung zwischen dem bestehenden durchgehenden Gleis Tutzing – Wilzhofen und dem parallel verlaufenden Gleis Tutzing – Kochel im Bereich Unterzeismering wurde in diesem Bereich eine Zweigleisigkeit hergestellt. Eine Fortführung der 2-Gleisigkeit in Richtung Weilheim ist derzeit nicht geplant.

Einführung von Direktzügen München – Landsberg am Lech

Direktzüge München – Landsberg am Lech wären nach der Elektrifizierung der Strecke Geltendorf – Lindau dann möglich, wenn auch der Abschnitt nach Landsberg elektrifiziert und ggf. die Bahnsteighöhen angepasst würden. Konkrete Planungen hierzu gibt es nicht.

Verbesserung der Verbindungen ins benachbarte Ausland, v.a. München – Zürich, München – Italien und München – Prag

Auf der Brennerachse verkehren derzeit Eurocityzüge im 2-Stunden-Takt. Für die Strecke nach Zürich und nach Prag ist ein 2-Stunden-Takt nach Fertigstellung der Elektrifizierungen bzw. Ausbaumaßnahmen im Allgäu bzw. nördlich von Regensburg vorgesehen. Ein darüber hinausgehendes Verkehrsbedürfnis wird auf diesen Relationen nicht gesehen.

Umbau des Bahnhofs Laim auf zwei Bahnsteigkanten je Richtung mit gleichzeitigem Bau der Umweltverbundröhre

Die Maßnahmen sind Bestandteil des Projektes 2. Stammstrecke.

Kreuzungsfreier Ausbau des Westkopfs Pasing

Der Ausbau des Westkopfs des Bahnhofs Pasing ist Bestandteil des geplanten 3-gleisigen Ausbaus der Strecke Pasing – Eichenau.

Höhenfreie Ausfädelung der S-Bahn nach Herrsching am Westkreuz

Der Umbau der Ausfädelung ist als „Netzergänzende Maßnahme“ Bestandteil des Projektes 2. Stammstrecke sowie eine „Sofortmaßnahme S-Bahn-München“ aus dem Jahr 2012 (vgl. Ziffer 3.4).

Umbau Ostbahnhof: Gleis 6 für die S-Bahn

(vgl. Ausführungen unter Ziffer 9.26)

Bau der Sendlinger Spange

Der Ausbau der Sendlinger Spange ist Bestandteil des Bahnknoten-Konzeptes der Bayerischen Staatsregierung (vgl. Ausführungen unter Ziffer 3.4).

Ausbau der Strecken nach Geltendorf, Freising, Markt Schwaben und Johanneskirchen.

Pasing – Geltendorf: Ein 3-gleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Pasing – Eichenau ist von Seiten des Freistaats vorgesehen (vgl. Ausführungen unter Ziffer 3.4).

Laim – Freising: Ein viergleisiger Ausbaubedarf zwischen Laim und Freising wird seitens des Bundes und der Bahn nicht gesehen.

Riem – Markt Schwaben: Der Ausbau der Strecke München – Mühlhof – Freilassing ist ein Ziel des Freistaates und wird von der LHM unterstützt. Die Realisierung ist abhängig von der Bereitstellung der Finanzmittel durch den Bund. Ein 4-gleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Riem – Markt Schwaben besteht als langfristige Perspektive.

Daglfing – Johanneskirchen: Der 4-gleisige Ausbau ist Bestandteil des Konzeptes „Bahnknoten München“ der Staatsregierung (vgl. Ausführungen unter Ziffer 3.4).

Ausbau der Strecke Markt Schwaben – Erding

Der Bau eines zweigleisigen Begegnungsabschnittes ist als „Netzergänzende Maßnahme“ Bestandteil des Projektes 2. Stammstrecke.

S-Bahn von Markt Schwaben bis Dorfen durch Teilung in Markt Schwaben analog der Linie A in Dachau

Die Einbeziehung der Strecke Markt Schwaben – Dorfen in das Netz der Münchner S-Bahn durch Teilung einzelner, bis Erding verkehrender S-Bahnen bzw. Verlängerung einzelner, in Markt Schwaben endender S-Bahnen ist Bestandteil der Planungen für die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing.

Verlängerung der S-Bahn von Wolfratshausen nach Geretsried

Die Verlängerung der S-Bahn bis Geretsried ist ein Ziel der Staatsregierung. Der Zeitpunkt der Realisierung hängt entscheidend vom Fortgang des Genehmigungsverfahrens ab.

Bau eines Kreuzungsgleises in Steinebach / Wörthsee

Der Bau eines zweigleisigen Streckenabschnittes Steinebach – Wörthsee ist als „Netzergänzende Maßnahme“ Bestandteil des Projektes 2. Stammstrecke.

Verlängerung des Wendegleises in Dachau auf Langzuglänge

Die Maßnahme ist wünschenswert, um die betriebliche Flexibilität zu erhöhen. Ein entsprechendes Projekt besteht bei der Bahn jedoch nicht.

Elektrifizierung der Strecke von Dachau nach Altomünster

Die Elektrifizierung der Strecke Dachau – Altomünster wurde Ende 2014 fertig gestellt.

Zu den weiter angesprochenen Punkten wird von Seiten der **SWM/MVG** und dem **Referat für Stadtplanung und Bauordnung** wie folgt Stellung genommen:

Keine Umverteilung von Flächen im Umweltverbund

Die Forderung wird grundsätzlich unterstützt, Abwägungen im Einzelfall sind aber für eine sachgerechte Beurteilung notwendig.

Stadt-Umland-Bahn

Hinsichtlich einer Weiterführung der Planungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.3 verwiesen.

Trassenfreihaltung

(siehe Antwort zu PRO BAHN)

Veröffentlichung von Fahrgastzahlen

Dieses Thema betrifft nicht den Nahverkehrsplan sondern wird im Rahmen der Stadtratsberichterstattungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zur „Entwicklung des Verkehrs in München“ behandelt.

Tram als städtebauliche Maßnahme

Die Anerkennung der stadtgestalterischen Maßnahmen im Rahmen der Tram St. Emmeram wird dankend zur Kenntnis genommen. Auch bei den anstehenden Projekten (z. B. Tram-

Westtangente) ist eine Gesamtschau im Sinne einer städtebaulichen Aufwertung der betroffenen Straßenräume vorgesehen.

Verlängerung U5-West Pasing

(siehe Ausführungen unter Ziffer 3.1)

Verlängerung U4-Ost Engelschalking

(siehe Ausführungen unter Ziffer 3.1)

Verlängerung der Tram St. Emmeram nach Unterföhring

Die Verlängerung ist bautechnisch offengehalten, die Gemeinde Unterföhring hat jedoch 2010 gegenüber der Landeshauptstadt München und der SWM GmbH / MVG erklärt, dass derzeit keine Planungsabsichten bestehen.

Verlängerung der Linie 19 nach Freiham und Tram Münchner Norden (23/24)

Die Tram nach Freiham und die Verlängerung der Linie 23 mit einer neuen tangentialen Linie vom Kieferngarten zu Am Hart wurden in der aktualisierten Fassung des NVP in die Kategorie „In Planung/in Bau“ hochgestuft. Diese Projekte stehen daher in der Prioritätenreihung der SWM / MVG für zukünftige Planungsprojekte mit auf den vordersten Plätzen.

Tram Westtangente

Der Planungsprozess für die Tram-Westtangente läuft. Der maßgebende Grundsatzbeschluss des Stadtrats ist Mitte 2013 gebilligt worden (vgl. Ausführungen unter Ziffer 3.2).

S-Bahn-Planungen – Sofortmaßnahmen S-Bahn

(siehe Ausführungen unter Ziffer 3.4)

Bypass U9 – Tramalternativen

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen auf der für die „U9“ ins Auge gefassten Relation ist langfristig sehr hoch, so dass hier die Untersuchung für das Verkehrsmittel U-Bahn sinnvoll erscheint (vgl. Ausführungen unter Ziffer 5.3). Die vergleichende Untersuchung von Tramalternativen zur Entlastung der bestehenden U-Bahnstrecken ist sicher ebenfalls in manchen Fällen sinnvoll, falls eine U-Bahn volkswirtschaftlich nicht tragfähig ist. Es bleibt aber zu befürchten, dass das Kernproblem der an die Leistungsgrenzen gebrachten Innenstadtabschnitte der U-Bahn damit bestenfalls kurz- bis mittelfristig abgemildert werden könnte.

U-Bahnverbindung Westfriedhof – Hohenzollernplatz

Als zusätzliche Linie wäre diese betrieblich nicht integrierbar, daher wird diese nicht weiterverfolgt (siehe auch Ziffer 4.1)

Straßenbahn-/Stadt-Umland-Bahn-Maßnahmen

Die genannten Maßnahmen sind bereits Bestandteil der zur Prüfung für eine Fortschreibung vorgeschlagenen Maßnahmen. Neu ist lediglich eine Verbindung Freiham – Germering. Diese Relation wird jedoch schon durch die S-Bahn bedient, eine Untersuchung scheint daher wenig sinnvoll.

Neue Finanzierungsmöglichkeiten

Siehe dazu die Ausführungen in Ziffer 8.

Haltestelleneinzugsbereiche

(siehe Stellungnahmen zu PRO BAHN und zum BA 10)

Taktzeiten, Verkehrszeiten und Fahrzeugauslastung

Bezüglich des Wunsches der Verdichtung der Taktfolgen unter dem Punkt Verkehrszeiten wird auf die Stellungnahme zum BA 2 verwiesen. Die Anregungen zur Änderung der Definition über Auslastungsgrade werden im Rahmen der Evaluation der Qualitätsstandards mit berücksichtigt.

Fahrzeugstandards

Die meisten der genannten Forderungen sind bereits heute Bestandteil des Nahverkehrsplans. Bei der Setzung von neuen Standards sind auch die unterschiedlichen Nutzungsdauern der einzelnen Fahrzeugkategorien zu berücksichtigen.

Die Fahrkartenautomaten in den Fahrzeugen sind für die Fahrgäste konzipiert, die keine Fahrkarte im Vorverkauf erworben haben und Bus oder Tram nutzen wollen. Schrittweise werden neue Geräte eingebaut, die über eine EC-Cash-Schnittstelle verfügen und Kreditkarten akzeptieren. Außerdem werden auch Banknoten in Zahlung genommen. Über Touch-Bedienoberflächen werden alle im MVV-Gebiet gültigen Einzel- und Tageskarten angeboten. Die Belange von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen, darunter auch Sehbehinderte und Gehörlose sind ohnehin im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung zu berücksichtigen.

Haltestellen

Spritzschutz kostet im Verhältnis zum eingeschränkten Nutzen unverhältnismäßig viel Platz wegen der zu berücksichtigenden Abstandsmaße von der Fahrbahn. Dadurch wird die vorhandene Nutzbreite der Haltestellen übermäßig eingeschränkt. Hinzu kommen Sicherheitsprobleme wie bei Geländern. Die Anwendung von Spritzschutzelementen ist daher einer Einzelfallbetrachtung vorbehalten und sollte keinesfalls als Ausstattungsvorgabe in den NVP aufgenommen werden.

Den Forderungen zur besseren oder zeitgemäßerer Gestaltung von Haltestellen ist durch die bisherigen Festsetzungen im NVP bereits ausreichend Rechnung getragen.

Die konkrete Haltestellenlage ist stets als Kompromiss aus Bequemlichkeit, Sicherheit und weiteren Anforderungen entsprechend den schon bestehenden Festsetzungen des gültigen NVP festzulegen. Dem Vorrang des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr wird dabei über den Art. 3 (1) Bayerischen ÖPNV Gesetz ausreichend Rechnung getragen.

Beschleunigung

Die Stellungnahme bezieht sich auf betriebliche Probleme, die nicht innerhalb des NVP zu lösen sind. Grundsätzlich unterstützt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Forderung (vgl. Ausführungen unter Ziffer 9.20).

4.3 Beteiligung der Umlandlandkreise

Im Hinblick auf eine im Rahmen verschiedener Anträge geforderte Weiterverfolgung der Planungen zu einer Stadt-Umland-Bahn hatte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Landkreise Fürstfeldbruck, Dachau und München sowie den Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München im Jahr 2011 um grundsätzliche Meinungsbildung gebeten. Von Seiten des Planungsverbandes (PV) werden die Überlegungen zur Einrichtung einer Stadt-Umland-Bahn grundsätzlich begrüßt. Die Landkreise haben darauf hingewiesen, dass

sie sich aus Kostengründen finanziell nicht an weiteren Planungen beteiligen können. Der Landkreis München hat außerdem auf die städtebauliche Integration einer Stadt-Umland-Bahn und damit auf die primäre inhaltliche Zuständigkeit der Gemeinden verwiesen (vgl. auch Antwort zur Stellungnahme des VCD in Ziffer 4.2).

Inzwischen hat man sich gemeinsam mit den Landkreisen darauf verständigt, die Planungen für die Stadt-Umland-Bahn vorerst nicht weiterzuverfolgen und stattdessen zunächst tangentielle Busverkehrslösungen zu betrachten (vgl. Ziffer 3.3). Unabhängig davon sind die Umlandkreise nach wie vor an einer schnellen Umsetzung der 2. Stammstrecke interessiert, um so den steigenden Verkehr von und zur LHM besser bewältigen zu können.

Die verkehrliche Infrastruktur der Region war ein wichtiges Thema der Regionalen Wohnungsbaukonferenz, die am 18.03.2015 auf Einladung von Herrn Oberbürgermeister Reiter im Alten Rathaus München stattfand. Mehr als 400 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und Vereinen diskutierten über die Herausforderungen der Zukunft: Weil nicht nur München, sondern auch weite Teile der Region in den kommenden Jahren stark wachsen, muss mehr bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden. Es wird aber vor allem auch darum gehen, mit den immer stärker werdenden Pendlerströmen umzugehen und ausreichend Schulen zu bauen. Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in der Region hat man sich bei der Konferenz unter anderem darauf verständigt, einen parlamentarischen Abend in Berlin zu veranstalten, um auf Bundesebene für eine bessere Schieneninfrastruktur in der Metropolregion zu werben (Projekt „Busse nach Berlin“) sowie im Münchner Norden die verkehrlichen Belange stärker aufeinander abzustimmen und gemeinsam mit den nördlich angrenzenden Kommunen und Landkreisen ein interkommunales Verkehrskonzept zu entwickeln (Projekt „Verkehrskonzept Münchener Norden“).

5 Prüfungsaufträge des Stadtrates und von Bezirksausschüssen

5.1 ÖV-Anbindung des Münchner Nordens

5.1.1 ÖPNV

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung am 01.06.2011 beauftragt, Maßnahmen zur Verbesserung der ÖV Anbindung des Münchner Nordens zu prüfen.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 22.10.2014 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 01145 „Verkehrskonzept Münchner Norden“) wurden vom Stadtrat umfangreiche Planungsaufträge an die Verwaltung beschlossen sowie die ersten Ergebnisse von bisher durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖV-Projekte vorgestellt. Die Beschlüsse zu den einzelnen Maßnahmen sind im Folgenden kurz aufgeführt:

- Der Bau einer Straßenbahnverbindung zwischen Kieferngarten und Am Hart, mit Anschluss an die aus Schwabing kommende Linie 23 sollen in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans in die Kategorie „in Planung / in Bau“ aufgenommen werden. Diese Straßenbahnlinie soll vom Süden kommend durch das Neubaugebiet „Bayernkaserne“ zur Heidemannstraße führen. Optional ist eine Weiterführung der Linie 24 durch das BMW-Gelände vorzuhalten, damit eine Verlängerung der Trambahnlinie in südlicher

Richtung über die Schleissheimer Straße bis zum Petuelring erfolgen kann. Ebenfalls ist die Weiterführung der Tramlinie von Am Hart durch das Gelände des BMW FIZ und weiter nach Westen und auf die Schleissheimer Straße nach Norden offen zu halten. .

Die Stadtwerke München GmbH (SWM) werden entsprechend dem o.g. Stadtratsbeschluss vom 22.10.2014 gebeten, in Zusammenarbeit mit der Verwaltung eine bautechnische und betriebliche Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der Tram 23 zum Kieferngarten und für die Tram 24 vom Kieferngarten zum U-Bahnhof Am Hart zu erstellen.

- Des Weiteren werden die Planungen zur U26 weiterverfolgt und dem Stadtrat gemeinsam mit den Planungen zum Bau einer neuen U- Bahn- Entlastungsstrecke im Korridor Implerstraße- Hauptbahnhof - Münchner Freiheit („Projekt U9“) und zusammen mit einer bautechnisch konstruktiven Grobeinschätzung wieder vorgelegt.
- Weiter sollen auch Maßnahmen wie eine Verbesserung und Beschleunigung des Busverkehrs, sowohl innerstädtisch, als auch in die Umlandgemeinden, im Rahmen des Verkehrskonzeptes geprüft werden:

Kurz- und mittelfristig sollen eine Beschleunigung der Buslinien im Münchener Norden und in Richtung Karlsfeld / Dachau, sowie der Ausbau des Busnetzes vorangetrieben werden. Auch bauliche Maßnahmen, wie Busspuren und -schleusen sind vorzusehen. Bereits umgesetzt wurde z.B. die Verlängerung der Buslinie 172 von Karlsfeld zum Bahnhof Dachau, im Rahmen der Betrauung der SWM/MVG als Zusatzaufgabe Linienerverkehr. Der Landkreis Dachau beteiligt sich an den Kosten. Im nächsten Schritt wurde Ende 2014 die Buslinie 172 von Feldmoching entlang der Schleißheimer Straße bis zum U-Bahnhof Am Hart verlängert werden. Langfristig ist eine Verlängerung bis zum U-Bahnhof Studentenstadt denkbar.

Neben der Verlängerung der Buslinie 172 beinhaltet das Verkehrskonzept Münchner Norden Optimierungen und Beschleunigungen von 14 weiteren Buslinien im Münchner Norden.

Zur besseren Anbindung des Umlandes mit dem Norden der Landeshauptstadt München wird die Einführung von Schnellbussen oder einem Bus-Rapid-Transit System (BRT) aus Dachau, Ismaning, Ober- und Unterschleißheim untersucht (vgl. Ziffer 3.3). Bereits umgesetzt wurde z.B. die Verlängerung der MVG-Buslinie 172 von Karlsfeld zum Bahnhof Dachau seit Dezember 2013 (Finanzierungsträger Landkreis Dachau) und die Verlängerung dieser Linie von Feldmoching entlang der Schleißheimer Straße bis zum U-Bahnhof Am Hart seit Dezember 2014 (Beträuung der SWM / MVG als Zusatzaufgabe Linienerverkehr). Langfristig ist eine Verlängerung bis zum U-Bahnhof Studentenstadt denkbar.

- Des Weiteren sollen Taktverdichtungen bei den im Münchner Norden verkehrenden U- und S-Bahn untersucht werden.
Die SWM / MVG plant im Rahmen des Verkehrskonzeptes Münchner Norden Taktverdichtungen bei der U-Bahn sowohl zwischen Scheidplatz und Harthof/Feldmoching als auch zwischen Fröttmaning und Garching. Ab 2019 soll eine neue Verstärkerlinie (Arbeitstitel U10) von der Münchner Freiheit bzw. der Innenstadt kommend in Richtung Milbertshofen verkehren. Zur Bitte, die U10 „in der Hauptverkehrszeit schnellstmöglich

und nicht erst 2019 zu realisieren“, haben die SWM /MVG darauf hingewiesen, dass die Einführung der neuen Linie U10 erst bei ausreichend zur Verfügung stehenden Neufahrzeugen realisiert werden kann. Des Weiteren verkehrt die U6 seit Dezember 2014 ganztägig im 10-Minuten-Takt nach Garching-Forschungszentrum.

Besonders hervorgehoben hat der Stadtrat die Notwendigkeit der Prüfung einer Bedienung des Eisenbahn-Nordrings durch den schienengebundenen Personennahverkehr (siehe nachfolgende Ziffer 5.1.2).

5.1.2 SPNV

Im Bereich des SPNV sollen neben einer Taktverdichtung auf der S-Bahnlinie S1 auch die Möglichkeiten für einen schienengebundenen Personennahverkehr auf dem DB Nordring (z. B. S-Bahn, Regionalbahn) untersucht werden.

Konkret hat der Stadtrat mit o.g. Beschluss am 08.10.2014 Folgendes beauftragt:

- Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern eine Einführung des 15-Minuten-Taktes auf der S1 und vermehrte Regionalzughalte in Moosach und Feldmoching zu prüfen. Dabei darf es zu keinen unzumutbaren Erhöhungen der Schrankenschließzeiten an den Querungen Feldmochinger Straße, Lerchenstraße und Lerchenauer Straße kommen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern und der Firma BMW eine Aktivierung des DB-Nordrings für den Schienenpersonenverkehr zu prüfen. Die Umlandgemeinden sowie die Bezirksausschüsse 10, 11, 12 und 24 werden in die Prüfungen einbezogen. Es wird ein Regionalzughalt beim FIZ und auf Höhe der Ungererstraße geprüft.

„Takt 10“ auf der S 1:

Die für die SPNV-Planung zuständige BEG hat dazu Ende 2012 folgendes mitgeteilt: „Mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke soll das Münchner S-Bahnsystem schrittweise auf ein neues und den Verkehrsströmen besser gerecht werdendes Angebotskonzept auf Basis eines 15-Minuten-Taktes mit Express-S-Bahnen auf Strecken mit entsprechender Verkehrsnachfrage und den dafür notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen umgestellt werden. Die S 1 soll mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke auf einen 15-Minuten-Takt zwischen Neufahrn und München umgestellt werden (Mitfall 6T - Startkonzept: alternierende halbstündliche Bedienung Freising / Flughafen, Entfall der Flügelung in Neufahrn).

Mit dem 15-Minuten-Takt stehen den Fahrgästen dann deutlich mehr Fahrmöglichkeiten mit der S-Bahn zur Verfügung.“ Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass ein 10-Minuten-Takt auch nach Eröffnung der 2. Stammstrecke mit der derzeitigen Infrastruktur zwischen Laim und Freising nicht fahrbar ist. Ein Ausbau der S1 ist derzeit nicht vorgesehen.

Als weiterer Punkt für eine bessere Anbindung des Münchener Nordens und der Entlastung der S-Bahn wurde der Halt von mehr Regionalzügen in Feldmoching und Moosach im Beschluss zum Verkehrskonzept Münchner Norden genannt, umso den Anschluss an die dort verkehrenden U-Bahnlinien zu verbessern. Dies verkürzt die Reisezeiten für die Fahrgäste,

die von den Gemeinden nördlich von Freising das Ziel Hasenberg, Milbertshofen oder Am Hart.

S-Bahn-Nordring:

Bei einem denkbaren Ausbau des DB-Nordrings für den Personenverkehr geht es neben Verbindungen aus dem Münchner Norden in Richtung Dachau, Freising und Flughafen auch um die Erreichbarkeit von Zielen im Osten (Ostbahnhof) und Westen (Pasing) der Landeshauptstadt München. Die Untersuchungen zum Nordring laufen parallel zur Aufstellung des Nahverkehrsplans und werden bei dieser berücksichtigt.

5.2 ÖPNV-Erschließung des Entwicklungsgebiets Paul-Gerhardt-Allee

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung am 13.07.2011 „beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken und der MVG folgende Maßnahmen bald möglichst zu untersuchen und entsprechende Umsetzungsvorschläge dem Stadtrat vorzulegen:

- a) Ein Fußgänger – und Radfahrersteg zum Knie als Anbindung zur Tram- und oder U-Bahn mit baldmöglichster Realisierungsstudie und schneller Umsetzung
- b) Die Überprüfung der überörtlichen Radwegeverbindung ... nördlich der Bahn Richtung Hauptbahnhof
- c) Die Freihaltung der Trassen im Gebiet für eine schnelle und attraktive Busverbindung zum Pasinger Bahnhof (Nord- und Südseite)
- d) Die Überprüfung der Anbindung des Baugebiets durch die Trambahn entweder über eine Brücke vom Knie oder über eine alternative Führung von den bereits bestehenden Trambahnstrecken zum Pasinger Bahnhof bzw. zur Amalienburgstraße aus
- e) Die Überprüfung der Anbindung des Baugebiets durch eine Verlängerung der U5“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat daraufhin Ende 2012 gemeinsam mit der SWM / MVG und dem Baureferat einen Werkvertrag für eine „Untersuchung zur Verbesserung der ÖPNV- Erschließung des Entwicklungsgebiets Paul-Gerhardt-Allee“ an die Firma Intraplan Consult GmbH (Itp) vergeben.

Da bereits im Jahr 2010 der Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes Pasing – Obermenzing um Prüfung einer Verlängerung der Straßenbahn von der Amalienburgstraße aus gebeten hatte (sog. „Schlössertram“) und mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.03.2011 empfohlen wurde, diese Untersuchung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans durchzuführen, erschien es zweckmäßig, diesen Prüfungsauftrag im Rahmen des o.g. Werkvertrags mit zu untersuchen, zumal sich auch Überschneidungen im Untersuchungsraum (Amalienburgstraße / Verdistrasse) ergeben.

Des Weiteren wurde im projektbegleitenden Arbeitskreis empfohlen, ergänzend die verkehrliche Tragfähigkeit eines S-Bahn-Haltespunktes „Berduxstraße“ mit zu untersuchen. Diese Untersuchung wurde im Auftrag der MVV GmbH ebenfalls von der Firma Intraplan durchgeführt. Für das Entwicklungsgebiet Paul-Gerhardt-Allee wurden somit alternative ÖPNV-Erschließungen für S-Bahn, U-Bahn, Trambahn und Bus untersucht.

Zugrunde gelegt wurden dabei die Ergebnisse des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs für die Paul-Gerhardt-Allee. Für das engere verkehrliche Untersuchungsgebiet (Bereich östlich der Paul-Gerhardt-Allee/Baumbachstraße bis zum Bahngelände) wurde von insgesamt ca. 5.500 Einwohnern und Einwohnerinnen und 800 Arbeitsplätzen ausgegangen. Unter der Annahme einer möglichen künftigen Erschließung mit einem leistungsfähigen schienengebundenen Verkehrsmittel (S-Bahn, U-Bahn oder Trambahn) wurde von Seiten der Stadtentwicklungsplanung damit eine bewusst hohe Entwicklung skizziert. Darüber hinaus können damit auch bereits mögliche Entwicklungen über den zugrunde gelegten Planungshorizont 2020 hinaus mit abgebildet werden.

Die Ergebnisse der Untersuchung sind dem Gutachterbericht der Firma Itp in Anlage 8 zu entnehmen.

Zusammenfassend ergab sich folgende gutachterliche Empfehlung:

Aus Sicht des Gutachters ist weder die U-Bahn noch die Straßenbahn geeignet, die Erschließung des Entwicklungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee zu übernehmen. Das Ergebnis ist so eindeutig, dass auch eine Variation von Eingangsgrößen zu keiner anderen Beurteilung führen wird. Grundsätzlich sind schienengebundene Verkehrssysteme mit hohen einmaligen Investitionskosten und hohen laufenden Betriebskosten immer dann im Vorteil gegenüber einer Busbedienung, wenn Verkehrsmengen groß genug sind und die Nachfrageströme gebündelt werden können. Vor diesem Hintergrund wird für die ÖV-Erschließung des Entwicklungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee Folgendes vorgeschlagen:

- Busbedienung entsprechend der heutigen Führung der Linie 162 mit Übergängen zu schienengebundenen Verkehrssystemen in Pasing und Obermenzing;
- Einführung eines Bus-Shuttles zwischen dem Entwicklungsgebiet Paul-Gerhardt-Allee und dem Bahnhof Pasing Nord bereits zu Beginn der Besiedlung. Zusätzlich sind in der Nusselstraße eine Busspur und am Vorplatz des Pasinger Bahnhofs eine zusätzliche Bushaltestelle erforderlich;
- Weiterverfolgung des Projektes Bahnquerung, prioritär zur Straßenbahn-/Bushaltestelle „Am Knie“;
- Flächenfreihaltung im östlichen Teil des Entwicklungsgebiets für einen zukünftigen S-Bahn-Halt Berduxstraße einschließlich der Zuwegungen.

5.3 U9-Spange

Im Rahmen einer Pressekonferenz hat die SWM / MVG am 11.02.2014 die Ergebnisse einer von ihr bei den Münchner Ingenieurbüros SSF Ingenieure und Vössing sowie INTRAPLAN Consult GmbH beauftragten Machbarkeitsstudie zur sogenannten „U9-Spange“ vorgestellt. Demnach ist die als U-Bahn-Entlastungsstrecke im Korridor Implersstraße – Theresienwiese – Hauptbahnhof – Pinakotheken – Giselastraße (– Münchner Freiheit) konzipierte, ca. 6 km lange Spange grundsätzlich baulich möglich und hätte erhebliche positive Auswirkungen im Hinblick auf eine langfristige Sicherung der Leistungsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Systems. Die Ergebnisse sind im Einzelnen der Präsentation der SWM/MVG (Anlage 11) zu entnehmen.

Zusammengefasst eröffnet die neue U-Bahnstrecke folgende Verbesserungen:

- Entlastung der meist belasteten Abschnitte und Bahnhöfe des U-Bahn-Bestandsnetzes durch deutliche Kapazitätssteigerung im Nord-Süd-Verkehr (vor allem der U-Bahn-Achsen U2 und U3/6 im Bereich des Hauptbahnhofes und des Marienplatzes).
- Attraktivitätssteigerung durch neue Direktfahrmöglichkeiten und erhebliche Fahrzeitgewinne
- Schaffung neuer Liniennetzverknüpfungen, wie zum Beispiel:
 - Garching-Forschungszentrum – Fröttmaning (Stadion) – Münchner Freiheit – Hauptbahnhof – Implerstraße – Klinikum Großhadern – Martinsried (Arbeitstitel „U9“),
 - Mit Spange U9/U2: OEZ – Rotkreuzplatz – Hauptbahnhof – Kolombusplatz – Innsbrucker Ring – Messestadt oder Neuperlach (Arbeitstitel „U11“),
 - Mit Spange U9/U2: Harthof oder Milbertshofen – Hauptbahnhof – Implerstraße – Harras (Arbeitstitel „U12“).
- Bei Realisierung der Verbindung U9/U2 zusätzliche Möglichkeiten zur Verdichtung der U2-Nord sowie der U1-Nord
- Entzerrung des Fußballverkehrs durch zusätzliche, umsteigefreie Verbindung Hauptbahnhof – Fröttmaning
- Kapazitätssteigerung für die Bedienung des Oktoberfestes
- Massive Steigerung der Netzflexibilität (z. B. bei Störungen und Baustellen)
- Neue Optionen für die Erschließung im Bereich Hauptbahnhof und die Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr durch den zusätzlichen U-Bahnhof Hauptbahnhof unterhalb des DB-Gleisfeldes.

Die Planung sollen von Seiten der SWM / MVG auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie weiter vertieft werden. Notwendig sind dazu als nächstes detaillierte Untersuchungen zur Ausgestaltung der neuen Bahnhöfe. Das Betriebskonzept soll weiter verfeinert und noch genauer auf seine Auswirkungen hin überprüft werden. Wesentliche Grundlage für alle weiteren Planungsschritte ist zudem die Fortschreibung der Strukturdaten als Bewertungsgrundlage. Zudem sind die baulichen Abhängigkeiten etwa zum geplanten neuen DB-Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes sowie zur 2. Stammstrecke mit allen Beteiligten, nicht zuletzt auch dem Freistaat Bayern und der DB AG, zu klären.

5.4 Weiterer Prüfungsauftrag „Ringlinie“

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 05.06.2013 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14/V 11217) hat der Stadtrat von der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung der PERSPEKTIVE MÜNCHEN und ihren Ergebnissen Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde u. a. beauftragt, insbesondere die Vorschläge

- „Der MVV braucht eine Ringlinie“ (Schaffung einer Ringverbindung im MVV zur Entlastung und Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit zum Auto),
- „Das München der zweiten Reihe“ (Bau einer Ringbahn in München zur Erschließung von Wohngebieten und räumlicher und infrastruktureller Integration von Bildung, Arbeitsmarkt, Bevölkerungsgruppen, Freizeit...)

genauer zu prüfen und weiter zu verfolgen.

Im Rahmen der weiteren Untersuchungen zu den „Tangenten in der Region“ (vgl. Ziffer 3.3) bzw. der Verkehrsuntersuchung Münchner Norden (DB Nordring) sollen Möglichkeiten zu einer zumindest auf Teilstücken realisierbaren Ringbahn in München eruiert werden, die über die geplanten Tram-Tangenten hinausgehen.

5.5 Zusammenfassende Übersicht über die Prüfungsvorschläge zur Infrastruktur

Im Rahmen der Beschlussvorlage vom 16.03.2011 wurden bereits Untersuchungsvorschläge u. a. aus dem Verkehrsentwicklungsplan sowie aus Stadtrats- und BA-Anträgen vorgestellt. Nach Anhörung der Bezirksausschüsse, Verbände und Kammern sowie nach Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung der PERSPEKTIVE MÜNCHEN sind weitere Vorschläge hinzugekommen.

Im Einzelnen sind nunmehr folgende – über die im Rahmen des Verkehrskonzeptes Münchner Norden und der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten zu untersuchenden Maßnahmen hinausgehende – Prüfungsvorschläge weiter zu betrachten:

U-Bahn-Maßnahmen:

- „U9-Spange“ Implerstraße – Hauptbahnhof – Münchner Freiheit
- U-Bahn-Verbindung zwischen der U2 Am Hart und der U6 Kieferngarten („U26“)
- Mangfallplatz – Solln
- Moosach – Untermenzing – Pasing
- Pasing – Freiam
- U6 Martinsried - Planegg

Straßenbahnmaßnahmen:

- Verlängerung ins Moosfeld
- Verlängerung in die Blumenau
- Verlängerung zum Michaelibad
- Waldfriedhof nach Planegg
- Tram auf der Linie des Metrobus 58
- Südtangente Aidenbachstraße / Waldfriedhof – Tegernseer Landstraße – Ostbahnhof / Giesing
- St.-Veit-Str. nach Trudering mit Verlängerungsoption nach Haar
- St. Emmeran – Unterföhring
- Schwannseestraße – Klinikum Harlaching (– Großhesseloher Brücke)
- Alte Messe – Nordbad
- Verlängerung der Straßenbahn von der Endhaltestelle Moosach bzw. Westfriedhof zum S-Bahnhof Untermenzing
- Südverlängerung der Tram 23 zum Elisabethplatz / Innenstadt

Im Rahmen des zu erstellenden integrierten Strukturkonzeptes für die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten sollen insbesondere folgende ÖPNV-Maßnahmen untersucht werden (vgl. Ausführungen unter Ziffer 3.1):

- Verlängerung der U4-Ost nach Engelschalking und weiter in Richtung Riem
- Verlängerung der Straßenbahn nach Engelschalking

- Abzweig von der Straßenbahnstrecke St. Emmeram auf Höhe der Johanneskirchner Straße zum Bahnhof Johanneskirchen
- Tram Steinhausen – Daglfing

Im Rahmen der Untersuchungen zum „Verkehrskonzept Münchner Norden“ werden insbesondere folgende ÖPNV-Maßnahmen betrachtet (vgl. Ausführungen unter Ziffer 5.1):

- Vertiefende Planungen zur Tram Münchner Norden (23/24).
- Untersuchung von Regionalzughalten (z.B. Feldmoching, Moosach, FIZ)
- Untersuchungskorridor DB-Nordring mit einer Führung schienengebundener Verkehrsmittel z.B. im Korridor Moosach DB-Nordring/Frankfurter Ring – Messe und einer Tram auf der Linie des Metrobus 50

Folgende Maßnahme hat sich im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung der Potentiale einer zusätzlichen Schienenanbindung im Landkreis München“ als weiter untersuchungswürdig erwiesen (vgl. auch Ausführungen unter Ziffer 3.3):

- Tram vom Ostbahnhof entlang der Rosenheimer Straße und Weiterführung bis Neuperlach

Eine Übersicht der Vorschläge gibt die Plandarstellung in Anlage 7.

6 Vorschlag für ein Arbeitsprogramm zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan

6.1 Teil „Qualitätsstandards“

Aufgrund des fortschreitenden demographischen Wandels, der neuen Anforderungen an die Barrierefreiheit von Seiten der EU und des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022) sowie den Anforderungen an die Qualitätssteigerungen des ÖPNV in München, die auch der neue VEP enthalten wird, sollen im ersten Teil der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die derzeit gültigen Qualitätsstandards des Münchner ÖPNV evaluiert und bedarfsgerecht angepasst werden. Dazu liegen bereits mehrere Beschlüsse des Stadtrates vor:

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 01.10.2003 „NVP - Definition von Qualitätsstandards“ (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 02-08 / V 02656):

- (Punkt 4-neu) „Das Planungsreferat wird gebeten, Qualitätsstandards zur ÖPNV-Erreichbarkeit der Stadtteil- und Quartierszentren zu entwickeln, die aktuelle Situation auf diese Standards hin zu analysieren und dem Stadtrat das Ergebnis und ggf. einen Vorschlag zur Aufnahme dieses Qualitätsstandards in den NVP vorzulegen“.
- (Punkt 5) „Das Planungsreferat wird beauftragt, über die noch ausstehenden Ergebnisse der Schwachstellenanalyse mit Handlungsempfehlungen nach Abschluss des MVG-Projektes „topbus“ baldmöglichst zu berichten. Dabei ist auch auf – beide Teile des Nahverkehrsplanes betreffende – aktuelle Entwicklungen und sich daraus eventuell ergebende Fortschreibungsnotwendigkeiten einzugehen“.

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 18.02.2004 „topbus“ (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 02-08 / V 03710):

(Punkt 5-neu) „Das Planungsreferat wird gebeten, die Bewertung des ÖPNV-Netzes mit den Änderungen durch topbus anhand der Qualitätskriterien des Nahverkehrsplanes durchzuführen und mit der Bewertung vom Juli 2002 (Beschluss des Planungsausschusses vom 10.07.2002) zu vergleichen“.

Da seit der Umsetzung des Busnetzes „topbus“ zahlreiche Optimierungen und Anpassungen vorgenommen wurden, wird vorgeschlagen, die Analyse des Busnetzes auf Basis des bei der Bearbeitung des Nahverkehrsplans gültigen Leistungsprogramms der SWM / MVG vorzunehmen. Die Untersuchung des Busnetzes sollte in eine Gesamtevaluierung der Qualitätsstandards integriert werden, welche zunächst das gegenwärtige Leistungsprogramm an den vorhandenen Standards spiegelt. Anschließend sollen die Qualitätsstandards auf ihre Aktualität und Sinnhaftigkeit hin überprüft werden, um Defizite aufzuzeigen und diese zu beseitigen.

Des Weiteren liegen mehrere Anträge zum Thema „Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan“ vor. Diese fordern neben dem Abgleich des ÖPNV-Netzes mit den Qualitätsstandards in München auch die Einführung von Standards zur „Erreichbarkeit“ von Stadtteil- oder Quartierzentren sowie wichtigen Punkten in der Stadt (z. B. Bahnhof mit Fernverkehrsanschluss). Die dem Nahverkehrsplan zugrundeliegende „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ sieht als Qualitätsindikator eine Erreichbarkeit von übergeordneten Orten - entsprechend der landesplanerischen Typisierung - zentraler Orte vor. Dieses Schema ist auf das Münchner Stadtgebiet aber nur begrenzt übertragbar.

Zur Anwendung eines Kriteriums „Erreichbarkeit“ sind daher verschiedene Ansätze zu diskutieren. So ist z. B. die Ausweisung der Fahrzeit, des Taktes und der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen verschiedener zentraler Einrichtungen der Innenstadt oder von Stadtteil- und Quartierzentren denkbar.

Neben dem Qualitätskriterium „Erreichbarkeit“ sollen gemeinsam mit der SWM / MVG weitere Kriterien, wie z. B. Bedienhäufigkeit, Erschließung und Auslastung neu erarbeitet werden. In der Vergangenheit gab es beispielsweise des öfteren Diskussionen über das Qualitätsmerkmal „Erschließung“ im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel. Ein Einzugsradius von bis zu 1000 m ist für ältere Menschen in der Regel zu groß. Daher sollte überprüft werden, inwieweit eine generelle Verringerung des Radius, z.B. auf den bisher beim U-Bahn-Bau in München üblichen Wert von 600 m, entsprechend 10 Min. Fußweg, oder 750 m, entsprechend 12,5 Min. Fußweg, jeweils bei normaler Gehgeschwindigkeit, sinnvoll und finanzierbar ist oder alternativ in Einzelfällen von einem 1000 m Radius abgewichen werden kann.

Grundsätzlich entsprechen die Qualitätsstandards im NVP der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung des Freistaats Bayern und den Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Sie bilden die Basis für eine wirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen. Eine Anhebung der Qualitätsstandards wäre mit höheren Kosten z. B. für zusätzliche Linien und Angebote verbunden, die voraussichtlich nicht durch die SWM/MVG finanzierbar sind und somit durch den Haushalt der Landeshauptstadt München getragen werden müssten. Vor diesem Hintergrund müssen, neben den eventuellen verkehrlichen Auswirkungen, auch finanzielle Belange, die mit einer Ausweitung von Qualitätsstandards verbunden wären, zwingender Bestandteil eines beabsichtigten Werkauftrags sein. Ein qualitativ hochwertiges Angebot bietet jedoch Anreize zum Umstieg vom Individualverkehr zum ÖPNV und hilft somit die internen und externen Kosten des Individualverkehrs (Ausbau von Infrastruktur, Luftreinhaltung) zu senken. Dies entspricht ebenfalls den Zielen des VEP, möglichst viel Verkehr auf

den ÖPNV zu verlagern. Vor allem bei der Erschließung neuer Entwicklungsgebiete sollte diese Zielsetzung berücksichtigt werden.

Die SWM / MVG weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, „dass die Flächenerschließung des Stadtgebietes sich seit der letzten Fassung des NVP durch zusätzliche Buslinien (z.B. Linie 100, Linie 132 entlang der Isar, Linie 175 in die Fasanerie) deutlich verbessert hat. Insgesamt hat sich seit 2003 alleine die Anzahl der Bushaltestellen von damals 835 auf nun 968 erhöht, es kamen also 133 neue Bushaltestellen hinzu, ferner 19 Tramhaltestellen und 11 U-Bahnhöfe. Wir regen hierzu auch an, die Qualität der Flächenerschließung auch durch zusätzliche Kennzahlen wie z. B. Haltestellenabfahrten je Flächeneinheit oder Einwohner/Arbeitsplätze zu evaluieren und ggf. zu benchmarken, damit eine objektivierte Beurteilung des Status quo und der bisherigen Standards möglich ist.“

Neben den bereits enthaltenen Qualitätsstandards soll auch die Sinnhaftigkeit gewisser Mindestanforderungen für die Merkmale Pünktlichkeit, Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit geprüft werden. Diese Merkmale sollten zeitlich und räumlich differenziert untersucht werden, um möglichst sinnvolle Handlungsoptionen aufzeigen zu können. Diese Eigenschaften sollen vor allem bei den straßengebundenen Verkehrsmitteln Bus und Tram evaluiert werden und dazu Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie die Betriebsstabilität z. B. mittels mehr eigener ÖV-Fahrstreifen gesteigert werden kann.

Die neu erarbeiteten Qualitätsstandards werden anschließend zusammen mit dem Ergebnis deren Evaluierung dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Unabhängig von den festgeschriebenen Standards sollen in konkreten Einzelfällen weiterhin bedarfsgerechte Lösungen und gesonderte Finanzierungen außerhalb des regulären Linienangebots entwickelt werden. Aussagen im Nahverkehrsplan zu Einzelfällen erscheinen auch zukünftig nicht sinnvoll.

6.2 Teil „Infrastruktur“

Die aus der Untersuchung zu den Qualitätsstandards gewonnenen Erkenntnisse sind Grundlage für die Überlegungen zum notwendigen weiteren ÖPNV-Infrastrukturausbau in der Landeshauptstadt München.

Ziel ist es, aufbauend auf den Ergebnissen des ersten Teils, Infrastrukturprojekte zu identifizieren und zu bewerten. Vor allem die Ergebnisse der Auslastung im Zusammenhang mit der Bedienhäufigkeit spielen dabei eine wichtige Rolle. Zusätzlich sollen die von den Stadträtinnen und Stadträten, den Bezirksausschüssen und den Bürgerversammlungen eingebrachten Vorschläge zum Ausbau der U- und Straßenbahninfrastruktur (vgl. Ziffer 5) bewertet werden. Aus den gesammelten Vorschlägen sollen ein oder mehrere Zielnetze für das Jahr 2030 entwickelt werden, für die anschließend eine verkehrliche Bewertung durchgeführt wird. Dabei soll auch die Weiterentwicklung des Straßennetzes (KFZ- und Fahrradverkehr) und anderer Mobilitätsformen Berücksichtigung finden. Einen hohen Stellenwert hat hierbei insbesondere die qualitativ hochwertige Erschließung der städtebaulichen Entwicklungsgebiete. So sollen auch die Untersuchungsergebnisse aus den parallel laufenden Untersuchungen zum Münchener Norden und Nord-Osten in die Zielnetze einfließen.

Neben dem verkehrlichen Nutzen soll auch die grundsätzliche bautechnische Machbarkeit überprüft und in die Bewertung mit einbezogen werden. Die Kosten für die einzelnen Projekte werden überschlägig anhand vergleichbarer Projekte aus der Vergangenheit kalkuliert. Die Projekte aus dem Zielnetz mit dem besten Nutzen-Kosten-Faktor werden abschließend zur Realisierung in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

Bereits in der Beschlussvorlage am 16.03.2011 wurde dem Stadtrat zur Erarbeitung sachgerechter und finanzierbarer Infrastrukturvorhaben zunächst die Durchführung von Sensitivitätsuntersuchungen mit verschiedenen Szenarien empfohlen, die sich mit der Frage auseinandersetzen, ob in den nächsten 15 bis 20 Jahren Abweichungen von den am Status Quo orientierten Prognosen denkbar sind und welche Auswirkungen dies auf die Nachfrageentwicklung im ÖPNV haben könnte.

In Anbetracht der aktuell bestehenden Herausforderungen hinsichtlich der Anwendung der Planungsmethodik und der Finanzierung von Infrastrukturprojekten (vgl. Ausführungen unter Ziffer 8) erscheint es sinnvoll, aufbauend auf eine erste Bewertung der Projekte ein umfangreiches Untersuchungsprogramm mit verschiedenen Entwicklungsszenarien auf Basis der künftigen wirtschaftlichen und soziodemographischen Entwicklung zu entwerfen. Weitere Einflussfaktoren können z.B. Maßnahmen zum Klimaschutz sein.

Neben den üblichen Herangehensweisen für Entwicklungsszenarien, die sich schwerpunktmäßig mit den Energiekosten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) beschäftigen, sollen auch Parameter, wie Luftreinhaltung oder die gezielte Verringerung des Modal-Split Anteils im Motorisierten Individualverkehr zur Einsparung von Kosten für den weiteren Ausbau der IV-Infrastruktur bei der Definition der Zielszenarien berücksichtigt werden. Ein konkretes Arbeitsprogramm zum Teil „Infrastruktur“, das auch die weitere Stadtentwicklung bei allen Szenarien mit berücksichtigt, wird dem Stadtrat im Rahmen der o.g. Vorlage zum Teil „Qualitätsstandards“ unterbreitet. Auf dieser Grundlage soll dann eine weitere Werkauftragsvergabe (mit entsprechender Mittelbereitstellung) erfolgen.

6.3. Vergabe von Beratungs- und Gutachterleistungen

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beabsichtigt, auf Basis dieser Stadtratsvorlage einen Werkauftrag zur Evaluierung und Fortschreibung der Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan zu vergeben. Die Inhalte des Werkauftrages und die zur Bearbeitung des Werkauftrages und zur auftragsgemäßen Bewertung des Verkehrsangebots notwendigen Rahmenbedingungen werden im Vorfeld (vor Ausschreibung und Vergabe) mit der SWM / MVG und der MVV GmbH abgestimmt.

SWM / MVG und der MVV GmbH haben mitgeteilt, dass sie grundsätzlich zur Mitwirkung und Mitauftraggeberschaft des Werkauftrags bereit sind. Die SWM / MVG wird dem Werkauftragnehmer die zur Bearbeitung erforderlichen Daten zweckgebunden auf Basis einer Datenverwendungs- und Vertraulichkeitsvereinbarung überlassen.

Da es sich bei diesem Werkauftrag um die Vergabe von Gutachter- und Beratungsleistungen handelt, ist gemäß der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München ab einer Wertgrenze von 50.000.00 € einschließlich Mehrwertsteuer eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbe-

zogenheit vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

In der Beschlussvorlage werden auch Angaben über Kosten, den geschätzten Auftragswert und die Kalkulationsgrundlagen gemacht. Diese Angaben könnten die Bewerberinnen und Bewerber bei der Kalkulation beeinflussen und den Wettbewerb einschränken. Der Tagesordnungspunkt ist daher in einen öffentlichen und nichtöffentlichen Teil aufgeteilt.

Finanzierung

Der geschätzte Auftragswert der auszuschreibenden Leistungen wird aus Wettbewerbsgründen in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03604 im nichtöffentlichen Teil dargestellt.

Vergabeverfahren

Die zu vergebenden Leistungen fallen unter die Verfügung des Herrn Oberbürgermeisters vom 22.08.2008. Ihre Vergabe kann nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der Vergabestelle 1.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt das Vergabeverfahren nach Erteilung des Einvernehmens durch die Vergabestelle 1 auf eigenen Wunsch selbst durch. Der geschätzte Auftragswert liegt ohne Mehrwertsteuer unterhalb des Schwellenwertes von 207.000,00 €. Die Vergabe unterliegt dem nationalen Vergaberecht. Die Leistung wird deutschlandweit öffentlich ausgeschrieben (§ 3 Abs. 2 VOL/A).

Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt überregional auf www.bund.de, www.baysol.de und www.muenchen.de/vgst1. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf www.muenchen.de/vgst1 eingestellt. Jedes interessierte Unternehmen kann die Vergabeunterlagen herunterladen oder schriftlich beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung anfordern und ein Angebot abgeben. Die Bietenden erhalten eine Frist von mindestens fünf Wochen, um ein Angebot abgeben zu können.

Die sich Bewerbenden müssen ihre Eignung anhand von Unterlagen zur Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit nachweisen. Dazu müssen sie folgende Nachweise einreichen z.B.

- Eigenerklärung zur Eignung, Umsätze/Personalzahlen und Referenzen
- Darstellung der Qualifikation und Erfahrung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bietenden mit dem Angebot ein Konzept über die beabsichtigte Art und Weise der Aufgabenbearbeitung und eine Kostenermittlung einreichen.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Wertungskriterien zugrunde gelegt:

- | | |
|---|------|
| ➤ Qualität des Grobkonzeptes zur Umsetzung / Bearbeitung der ausgeschriebenen Aufgabe | 70 % |
| ➤ Gesamtpreis | 30 % |

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt.

Die Auftragsvergabe an das wirtschaftlichste Angebot ist bis Ende 2015 geplant. Eine erneute Befassung des Stadtrats ist erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 25 % übersteigen sollte.

7 Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

7.1 Allgemeines

Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist am 01.01.2013 in Kraft getreten. Wesentliche Inhalte sind die Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs, die Anpassung an die EU-Verordnung 1370 / 2007 sowie die Aufnahme des Themas Barrierefreiheit in die Nahverkehrspläne.

Die Landeshauptstadt München ist auch im neuen Ordnungsrahmen in einer Doppelrolle: Einerseits ist sie Aufgabenträgerin, andererseits ist sie Eigentümerin eines kommunalen Verkehrsunternehmens. In der Wahrnehmung dieser Rollen hat sie einerseits gesetzliche Verantwortlichkeiten, andererseits auch Spielräume, die ihr eine optimale Steuerungskonzeption ermöglichen.

Auch nach den neuen Regelungen bleibt der ÖPNV eine unternehmerische Tätigkeit, für die Liniengenehmigungen erforderlich sind, welche weiterhin durch staatliche Genehmigungsbehörden erteilt werden. Ferner bleibt es bei der Zielsetzung einer möglichst eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung und beim Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehrsangebote bei der Genehmigungserteilung vor öffentlich bezuschussten Angeboten.

Der allgemeine ÖPNV im Stadtgebiet (U-Bahn, Tram, Stadtbus) wird im Rahmen eines integrierten Verkehrssystems erbracht. Eine Aufrechterhaltung dieses integrierten Verkehrssystems ist zwingend erforderlich, um die Erreichung der nach dem Nahverkehrsplan vorgesehenen Standards im allgemeinen ÖPNV unter verkehrlich optimalen Bedingungen zu ermöglichen. Die Aufrechterhaltung des integrierten Verkehrssystems sichert die Synergien und die integrierte Finanzierung von nachfragestärkeren und nachfrageschwächeren Verkehren und entlastet die öffentlichen Haushalte. Nur diese einheitliche Erbringung aller städtischen U-Bahn-, Tram- und Busverkehre aus einer Hand gewährleistet zudem die Integration der Verkehrsbedienung und bietet den Kundinnen und Kunden so eine hohe Qualität bei Planung, Management und Betrieb des ÖPNV.

Durch Planung, Bau und Betrieb eines integrierten Verkehrsnetzes werden mögliche Fehlsteuerungen, wie z. B. der Betrieb unnötiger Parallelverkehre zwischen Bus und Schiene oder Konzentration der Verkehrsangebote auf nur wenige nachfragestarke Strecken, vermieden. Darüber hinaus kann innerhalb des integrierten Verkehrssystems flexibler und schneller auf Nachfrageänderungen oder Betriebsstörungen reagiert werden. Zielsetzung der Landeshauptstadt ist die Beibehaltung des integrierten Verkehrssystems. Um dieses Ziel zu erreichen und eine Berücksichtigung der Belange durch die Genehmigungsbehörde nach PBefG zu bewirken, müssen entsprechende Aussagen in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden (vgl. Ziffer 3 im Antrag der Referentin).

7.2 Barrierefreiheit im ÖPNV

Umfangreich neu formuliert wurden im novellierten PBefG die Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV. Als Ziel soll die vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 erreicht werden (§ 8 Abs. 3 Satz 3 (neu)). Mögliche Ausnahmen sind im NVP konkret zu benennen und zu begründen.

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

Der gesetzliche Auftrag zur Herstellung der Barrierefreiheit richtet sich grundsätzlich an den ÖPNV-Aufgabenträger. Über die Bereitstellung von Finanzmitteln für die Umsetzung dieses Zieles gibt das PBefG allerdings keine Auskunft. Umso wichtiger ist die Sicherung der künftigen Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur. Nach Schätzung des Deutschen Städtetags liegt der Finanzbedarf für eine Stadt mit ca. 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bei ca. 250 Mio. €.

Im Münchner ÖPNV herrscht heute schon ein ziemlich hohes Maß an Barrierefreiheit. So sind alle Busse und Trambahnen als Niederflurfahrzeuge ausgeführt. Die Umrüstung der Bushaltestellen zu einem barrierefreien Ein- und Ausstieg ist derzeit in vollem Gange (vgl. hierzu z. B. den Beschluss des Bauausschusses (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 13721) „Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen“ vom 19.02.2014).

Bei der U-Bahn verfügen alle Bahnhöfe über einen Lift oder eine Rampe und sind somit weitestgehend barrierefrei. Rund die Hälfte der Bahnsteige ist allerdings noch tiefer als die Bodenhöhe der U-Bahnfahrzeuge. Um auch an diesen Bahnhöfen einen stufenlosen Einstieg zu ermöglichen, testet die SWM / MVG seit Ende Juli 2014 partielle Bahnsteigerhöhungen um den Einstieg vor allem für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer zu erleichtern.

Auch bei der S-Bahn sind die meisten Stationen im Münchner Stadtgebiet barrierefrei erschlossen, wobei allerdings in der Regel nur an einem Aufgang Aufzüge oder Rampen vorhanden sind. Der weitere Ausbau wird vom Freistaat im Rahmen des Programms „Bayernpaket 2013 – 2018“ vorangetrieben. Im Stadtgebiet München sind die Stationen Riem, St. Martin-Straße und Perlach im genannten Programm enthalten.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Stand der Barrierefreiheit einem ständigen Wandel unterliegt. Beim Bau von neuen ÖPNV-Anlagen kommen immer die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme aktuellsten Regelwerke zur Anwendung. Bisher hatten die bestehenden Bauwerke bis zur baulichen Veränderung der Gewerke Bestandsschutz. Die Novellierung des PBefG sieht nun eine vollständige Anpassung an die Barrierefreiheit bis zum oben genannten Datum vor. Somit müssen viele bauliche und technische Veränderungen an den verschiedenen ÖPNV-Haltestellen und Stationen durchgeführt werden. Im Einzelnen können beispielhaft für die Verkehrsmittel die unten aufgeführten Punkte als mögliche Ausbaumaßnahmen genannt werden, die allerdings unter Finanzierungsvorbehalt zu betrachten und ggf. im NVP als Ziel zu berücksichtigen sind:

A. Bus

- Barrierefreier Haltestellenausbau
- Barrierefreier Haltestellenausbau in Busbahnhöfen und Wendeanlagen
- Fahrzeugseitig ausreichend dimensionierte Sondernutzungsflächen in den Fahrzeugen

B. Straßenbahn

- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen

C. U-Bahn

- Bahnsteigerhöhung an zumindest einer Tür
- Aufzugsnachrüstung bei vorhandenen Zugangsrampen, soweit diese der DIN 18040-1 nicht entsprechen
- Erweiterung taktiler Leitsystem
- Nachrüstung taktile Handlaufbeschriftung

Fazit und Empfehlung:

Das Ziel der Barrierefreiheit ist im Sinne mobilitätseingeschränkter Menschen grundsätzlich zu begrüßen. Die Umsetzung ist jedoch insbesondere von der Finanzierung durch staatliche Investitionsförderung, von den verfügbaren Planungskapazitäten und von den Vorlaufzeiten für die Planung abhängig und daher ggf. nicht fristgerecht zu verwirklichen.

Erforderlich ist aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung die Erstellung eines Masterplans zur Umsetzung der Barrierefreiheit. Erste Schritte dazu werden dem Stadtrat im Rahmen der Fortschreibung des NVP in Abstimmung mit den SWM und dem Baureferat dargelegt. Im Masterplan müssen dann die technischen, terminlichen und finanziellen Randbedingungen ermittelt und festgelegt werden. Dabei ist auch eine Priorisierung der Maßnahmen vorzunehmen, die verbindlich mit der SWM GmbH und den Behindertenverbänden abzustimmen ist. Zudem sollte die Landeshauptstadt München zur Anwendung der Ausnahmemöglichkeit gemäß § 62 (2) PBefG nach Abklärung des zu erreichenden Zielzustandes und der sich daraus ggf. ergebenden notwendigen Ausnahmen in Abstimmung mit der SWM GmbH auf den Freistaat Bayern zugehen.

Unabhängig davon ist jedoch dringend zu empfehlen, dass sich Städtetag, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Behindertenvertreter vor der Festlegung konkreter Maßnahmen bundesweit verständigen, was unter dem Begriff der vollständigen Barrierefreiheit zu verstehen ist, insbesondere, da § 8 (3) PBefG lediglich auf die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen abhebt und damit eine andere Zielgruppe betrachtet als beispielsweise das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) mit seiner Definition der Behinderung.

Zum Thema „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ sind im September 2014 Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG durch eine Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände erarbeitet worden. Diese Handreichung stellt eine Orientierungshilfe dar, die bei der weiteren Bearbeitung dieses Themas zu berücksichtigen sein wird.

8 Finanzierung des ÖPNV

8.1 Tarif und Verbundmarketing

Im Bereich der Landeshauptstadt München kommt ausschließlich der Verbundtarif (MVV-Gemeinschaftstarif) zur Anwendung. Der allgemeine MVV-Gemeinschaftstarif ist integraler Bestandteil des Verkehrsverbundes, der eine durchgängige Einheitlichkeit und leichte Erkennbarkeit des öffentlichen Verkehrs sicherstellt. Dadurch kann das vielfältige Verkehrsangebot in der Region München aus einem Guss erfolgreich kommuniziert werden.

Es bedarf daher auch weiterhin einer Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr der Region in Form eines Verkehrsverbundes, damit die Fahrgäste weiterhin ein einheitliches Angebot vorfinden. Die konkrete Arbeitsteilung unter den Akteuren sollte dabei möglichst effizient gestaltet sein, damit die zur Verfügung stehenden Finanzmittel möglichst weitgehend für das Leistungsangebot an die Bürgerinnen und Bürger eingesetzt werden können.

Derzeit läuft unter Federführung des Vereins „Europäische Metropolregion München EMM e.V.“ (EMM) unter Beteiligung zahlreicher Akteure eine umfassende Untersuchung, wie eine Tarifkooperation aller Verkehrsunternehmen auf den gesamten Raum der EMM ausgeweitet werden kann. Ziel ist es, die Tarifstrukturen für die Gebiete außerhalb des MVV Tarifgebiets, mit denen des MVV zu vereinheitlichen um durchgehende Tickets zu schaffen (vgl. auch Ausführungen unter Ziffer 9.26).

8.2 Finanzierung der Betriebskosten

Die Betriebskosten des Stadtverkehrs müssen durch die MVG entsprechend dem Personenbeförderungsgesetz aus Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen im Tarifbereich gedeckt werden. Die Fahrgeldeinnahmen werden durch die MVG erwirtschaftet, die hierbei den MVV-Gemeinschaftstarif anwendet. Staatliche Ausgleichsleistungen bestehen für Ausbildungstarife (§ 45a PBefG) und für die Beförderung von schwerbehinderten Menschen (SGB IX). Daneben gleicht die LHM Mindererträge durch die Einführung des Sozialtickets (Isar-CardS), die Einführung der gleitenden Zeitkarte und die Einführung des Semestertickets aus. Dies ist europarechtskonform ohne Auswirkung auf die Eigenwirtschaftlichkeit der MVG möglich. Daneben kann die LHM die SWM / MVG mit zusätzlichen Verkehren betrauen (Zusatzaufgabe Linienverkehr, derzeit z.B. Nachtliniennetz).

Um die Kostendeckung zu erhalten, bedarf es permanenter Anstrengungen insbesondere bei der wirtschaftlichen Ausgestaltung des Leistungsangebots durch die MVG, aber auch bei der auskömmlichen Gestaltung des MVV-Gemeinschaftstarifs. Leistungsausweitungen können durch die MVG nur dann realisiert werden, wenn diesen entsprechende Mehreinnahmen gegenüber stehen.

In 2014 hatte die MVG – trotz steigenden Fahrgastzahlen und einer Erhöhung des MVV-Gemeinschaftstarifs - keine Mehreinnahmen aus Fahrgelderlösen. Die Durchschnittseinnahme je Fahrgast ist dabei erstmals gesunken. Dem stehen hohe erforderliche Investitionen insbesondere im Fuhrpark gegenüber, die von der MVG finanziert werden müssen. Die Fahrpreiserhöhungen der letzten Jahre decken den Mehraufwand nicht. In 2016 sind daher nach aktuellem Stand insgesamt keine Leistungsausweitungen mit Finanzmehrbedarf möglich.

8.3 Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur

Die öffentliche Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur in Deutschland erfolgt bisher überwiegend auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sowie in geringerem Umfang nach dem Regionalisierungsgesetz.

Im Rahmen der Föderalismusreform I wurden die Länderprogramme nach dem GVFG zum 31.12.2006 beendet. Nach § 3 des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG) stand den Ländern bis zum 31.12.2013 jährlich ein Betrag von 1,335 Mrd. € aus dem Haushalt des Bundes zweckgebunden für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zu. Ab 2014 entfiel die Zweckbindung an den Verkehr. Es können somit sämtliche kommunale Investitionen, die früher durch den Bund getätigt wurden (z.B. Ausbau von Hochschulen), mit dem Geld des Entflechtungsgesetzes finanziert werden.

Die Finanzhilfen sowohl nach dem GVFG als auch nach dem Entflechtungsgesetz sind derzeit ausschließlich für den Neu- und Ausbau von Verkehrsanlagen einsetzbar; eine Beteiligung des Bundes oder der Länder an der Finanzierung von Instandhaltungsmaßnahmen im kommunalen Verkehr existiert bislang nicht.

Mit der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) begleiteten wissenschaftlichen Studie zum „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“, die von 13 Ländern, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und dem Deutschen Städtetag in Auftrag gegeben wurde, liegt eine belastbare Grundlage zur Feststellung des Finanzierungsbedarfs im ÖPNV als dem ökologisch und im Sinne der Daseinsvorsorge für die Städte bedeutendsten Teilbereich des Gemeindeverkehrs vor.

Demnach belief sich der Nachholbedarf für Reinvestitionen (Grundsanierung) in Verkehrsanlagen des schienengebundenen ÖPNV (= Straßenbahnen, Stadt- und U-Bahnen) bis 2009 bundesweit bereits auf 2,35 Mrd. €; hinzu kommt jährlich ein neuer Reinvestitionsbedarf von 550 Mio. €, von dem lediglich 220 Mio. € von den Städten bzw. von den Verkehrsunternehmen abgedeckt werden können. Damit vergrößert sich der bereits erhebliche Sanierungsstau im ÖPNV um jährlich weitere 330 Mio. €.

Sollte das GVFG-Programm entgegen den Erwartungen nicht verlängert oder in anderer Form neu aufgesetzt werden, müssten die Kommunen in Zukunft die Investitionen in ihre Verkehrsinfrastruktur selber finanzieren. Dazu gehört neben dem Neubau auch die Instandhaltung. Alleine die Instandhaltung wird in Zukunft einen großen Teil der Infrastrukturkosten beanspruchen.

Am 14.01.2015 hat eine Sondersitzung des Planungsausschusses zum Thema „Anwendung des Standardisierten Bewertungsverfahrens am Beispiel der U26 im Münchner Norden“ stattgefunden. Dabei haben Vertreter der Firma Intraplan dem Stadtrat u. a. die Genese des Verfahrens, die aktuell laufenden Überlegungen zur Fortschreibung, sowie die Gründe für die immer größer werdenden Schwierigkeiten zum Nachweis der Förderfähigkeit von geplanten netzergänzenden Maßnahmen erläutert. Seitens der SWM / MVG wurde ebenfalls auf die Finanzierungsproblematik bei Erhalt- und Neubauvorhaben hingewiesen. Die Standardisierte Bewertung ist derzeit Voraussetzung, um Förderungen aus dem GVFG-Programm zu bekommen.

Ausblick

Der Bund wurde daher vom Präsidium des Deutschen Städtetages im Oktober 2011 aufgefordert, seine bisherigen Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden nach dem Jahr 2013 entsprechend diesem nachgewiesenen Bedarf auszugestalten,

sie also auf 1,960 Mrd. € jährlich zu erhöhen und sie in dieser Höhe bis 2019 fortzuführen und den Mitteleinsatz gleichzeitig zu flexibilisieren.

Die Länder müssen die ihnen bis 2019 zugesagten Finanzhilfen des Bundes (sog. Entflechtungsmittel) auch nach Beendigung der verkehrlichen Zweckbindung weiterhin ausschließlich für Investitionen in die kommunale Verkehrsinfrastruktur verwenden.

Für die Zeit nach Auslaufen des GVFG bzw. Entflechtungsgesetzes, also ab 2019, sind Bund und Länder aufgerufen, eine Anschlusslösung zu finden, die den Städten auch zukünftig den bedarfsgerechten Neu- und Ausbau, vor allem aber die Sanierung und Unterhaltung der bestehenden Verkehrsbauwerke und -infrastrukturanlagen nach den anerkannten Regeln der Technik und in Übereinstimmung mit gesetzlich vorgeschriebenen Vorgaben u. a. zur Herstellung von Barrierefreiheit ermöglichen und gleichzeitig eine hinreichende Flexibilität beim Mitteleinsatz zulassen. Dies wird vor dem Hintergrund der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, wonach bis zum Jahr 2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt sein soll, die Frage der Finanzierung aber offen ist, umso dringender.

Neben der Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur aus dem Steuertopf kommen beispielsweise folgende Quellen infrage:

- gesetzlich festgeschriebener Anteil der kommunalen Gebietskörperschaften am Mineralölsteueraufkommen des Bundes für den ÖPNV
- Nahverkehrsabgabe
- Erschließungsbeiträge und PPP-Finanzierungen
- Beiträge aus einer PKW-Maut (derzeit keine Rechtsgrundlage in Deutschland)

Der Hauptausschuss des Deutschen Städtetags hat dazu bereits am 09.02.2012 folgenden Beschluss gefasst:

1. „Der Hauptausschuss des Deutschen Städtetages stellt fest, dass die bewährten staatlichen Finanzhilfen zur Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bzw. Entflechtungsgesetzes sowie des Regionalisierungsgesetzes auch in Zukunft unverzichtbar sind, um den Wirtschaftsstandort Deutschland sowie die Lebensfähigkeit und Attraktivität der Städte und Gemeinden zu sichern.
2. Der Hauptausschuss fordert daher Bund und Länder auf, auch zukünftig im gesamtstaatlichen Interesse Verantwortung für den bedarfsgerechten Ausbau und den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur in den Städten und Gemeinden zu übernehmen. Dies erfordert insbesondere:
 - auf der Bundesebene:*
eine Erhöhung des Bundesprogramms für Großvorhaben im ÖPNV (derzeit 330 Mio. € p. a.) zur Finanzierung des Grundsanierungsbedarfs sowie die Fortführung des Bundesprogramms über 2019 hinaus;
die Aufstockung der GVFG- bzw. Entflechtungsmittel nach 2013 auf den nachgewiesenen Bedarf von rund 1,960 Mrd. € p. a.;
 - auf der Länderebene:*
die Flexibilisierung der Einsatzmöglichkeiten der GVFG- bzw. Entflechtungsmittel auch für Investitionen in die Grunderneuerung von kommunalen Verkehrsanlagen; die Selbstverpflichtung der Länder, die Entflechtungsmittel des Bundes für Investitionen in die kommunale Verkehrsinfrastruktur auch nach 2013 ausschließlich für diesen Zweck sicherzustellen.

len.

3. Der Hauptausschuss fordert einen prinzipiellen Verzicht auf Versuche, Aufgaben des Bundes und der Länder im Bereich des GVFG auf die kommunale Ebene abzuwälzen.
4. Der Hauptausschuss fordert die Regierungen des Bundes und der Länder auf, bereits heute die Weichen für eine Anschlussregelung nach Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms bzw. Entflechtungsgesetzes ab 2020 zu stellen, damit die Verkehrsinfrastruktur in den Städten auch in Zukunft entsprechend ihrer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und die gewünschte Mobilität erhalten und überdies den zukünftigen Anforderungen (Demographie, Klimawandel, Energiewende) gerecht werden kann. Der Deutsche Städtetag bietet Bund und Ländern hierzu ausdrücklich seine Zusammenarbeit an.“

Die Forderungen des Deutschen Städtetags werden von der Landeshauptstadt nach wie vor unterstützt. Der Bitte der Vollversammlung des Stadtrats an den Herrn Oberbürgermeister vom 16.03.2011, sich beim Freistaat Bayern für eine nachhaltige Sicherung der künftigen ÖPNV-Finanzierung einzusetzen, war Herr Oberbürgermeister Ude seinerzeit als Präsident des Deutschen Städtetags mit dem o.g. Beschluss des Hauptausschusses nachgekommen.

Auch die Verkehrsminister der 16 Bundesländer haben am 2. Oktober 2013 in einem einstimmigen Beschluss die Ergebnisse der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, unter Leitung des ehemaligen Bundesverkehrsministers Kurt Bodewig, unterstützt. Die Kommission hatte festgestellt, dass die deutsche Verkehrsinfrastruktur jährlich um 7,2 Mrd. Euro unterfinanziert ist. Allein für den ÖPNV wurde von der Kommission ein Nachholbedarf von 4 Mrd. Euro ermittelt, der sich jährlich um ca. 0,33 Mrd. Euro erhöht.

Konkrete Beschlüsse, wie es mit der Infrastrukturfinanzierung nach 2019 weitergeht, gibt es bis heute nicht. Von Seiten des Bundes und der Länder wird lediglich darauf hingewiesen, dass an einer Nachfolgeregelung zum derzeitigen Gemeindefinanzierungsgesetz bzw. Entflechtungsgesetz gearbeitet wird. Wie hoch die darin enthaltenen Zuwendungen für kommunale Verkehrsprojekte in Zukunft sein werden, und ob sie auch für die Instandhaltung bestehender Anlagen genutzt werden können, kann heute noch nicht voraus gesagt werden.

Die Problematik bleibt daher auch für die Landeshauptstadt bestehen, solange die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV nicht gesichert ist. Darauf hatte Herr Oberbürgermeister Reiter bereits am 13.01.2015 auf einer Pressekonferenz aufmerksam gemacht. Zusätzlich hat Herr Oberbürgermeister Reiter Herrn Bundesminister Dobrindt mit Schreiben vom 10.02.2015 im Zusammenhang mit der Finanzierung der 2. Stammstrecke auf die Problematik der Gemeindefinanzierung hingewiesen. Die Thematik wird ansonsten auch weiterhin unter dem Dach des Deutschen Städtetags behandelt.

9 Anträge und Empfehlungen

(in chronologischer Reihenfolge)

9.1 Aufnahme weiterer Qualitätsstandards zur Minimierung der Umweltbelastung durch Fahrzeuge in den Nahverkehrsplan Antrag Nr. 02-08 / A 02070 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL vom 29.10.2004 (vgl. Anlage 1.1)

Der Antrag fordert, die Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan dahingehend zu verschärfen, dass immer der neuste Stand der Technik verwendet wird. Dabei soll vor allem im Busbereich der CO₂-Ausstoss gesenkt werden.

Im geltenden Nahverkehrsplan der LHM heisst es hierzu: „Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge dürfen die jeweils geltenden EU-Grenzwerte für Stickoxide und Partikel nicht überschreiten (gegenwärtig EURO 6). Zusätzlich sollen die neuen Fahrzeuge so ausgerüstet sein, dass die Emissionen maximal den Abgaswerten von Fahrzeugen, die mit CRTSystem ausgestattet sind, entsprechen.“

Aus Sicht der SWM GmbH und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ist somit bereits sichergestellt, dass die jeweils aktuellsten EU-Grenzwerte nicht überschritten werden.

Der Antrag Nr. 08-14 / A 02070 kann daher nach Maßgabe o.g. Ausführungen entsprochen werden.

9.2 Planungen für eine Stadt-Umland-Bahn bzw. RegioTram wieder voranbringen Antrag Nr. 08-14 / A 00114 von Frau StRin Claudia Tausend, Herrn StR Nikolaus Gradl, Herrn StR Boris Schwartz vom 01.07.2008 (vgl. Anlage 1.2)

Der Antrag fordert die Weiterverfolgung der Planungen für eine Stadt-Umland-Bahn. Die Umlandkreise haben zwar in der Vergangenheit eine aktive Beteiligung an einer Stadt-Umland-Bahn abgelehnt, eine Weiterführung der Planungen für Stadt-Umland-Verkehre wurde aber inzwischen entsprechend den Ausführungen unter Ziffer 3.3 in Angriff genommen.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 00114 kann daher nach Maßgabe o.g. Ausführungen entsprochen werden.

9.3 Schöpferische Denkpause für die Stadt-Umland-Bahn-Idee einlegen Antrag Nr. 08-14 / A 00438 von Herrn StR Dr. Georg Kronawitter und Herrn StR Walter Zöller vom 01.12.2008 (vgl. Anlage 1.3)

Der Antrag fordert ein Moratorium für die Planungen zu einer Stadt-Umland-Bahn, solange keine Klarheit über die weitere Ertüchtigung des S-Bahn-Systems herrscht. Wie unter Ziffer 3.3 ausgeführt, wurden die Planungen zur Stadt-Umland-Bahn insoweit wieder aufgenommen, als diese sich vorerst auf Busverkehre beschränken.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 00438 kann daher nach Maßgabe o.g. Ausführungen entsprochen werden.

9.4 ÖPNV-Offensive I: Den Nahverkehrsplan für München fortschreiben
Antrag Nr. 08-14 / A 00472 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Claudia Tausend, Herrn StR Ingo Mittermaier, Herrn StR Nikolaus Gradl, Frau StRin Sabine Nallinger, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Boris Schwartz vom 12.12.2008
(vgl. Anlage 1.4)

Der Antrag fordert das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf, den Nahverkehrsplan im Benehmen mit der SWM / MVG fortzuschreiben. Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Stadtrat eine Aktualisierung des Nahverkehrsplans vorgelegt sowie ein Startkonzept für die künftige inhaltliche Fortschreibung des Nahverkehrsplans entsprechend der Intention des Antrags unterbreitet.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 00472 kann daher entsprochen werden.

9.5 ÖPNV-Offensive V: Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs sichern
Antrag Nr. 08-14 / A 00476 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Claudia Tausend, Herrn StR Ingo Mittermaier, Herrn StR Nikolaus Gradl, Frau StRin Sabine Nallinger, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Boris Schwartz vom 12.12.2008
(vgl. Anlage 1.5)

Der Antrag fordert, dass notwendige Investitionen in den ÖPNV auch nach dem vorgesehenen Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im Jahre 2019 weiterhin von Bund und Ländern gefördert werden. Am 16.07.2014 fand zum Thema Infrastrukturfinanzierung die Länderkonferenz der Initiative „Damit Deutschland Vorne Bleibt“ statt. Diese Initiative hat das Ziel, bei der Bundesregierung auf die Unterfinanzierung des Verkehrssektors aufmerksam zu machen.

Hierzu wird auf die Ausführungen zur Infrastrukturfinanzierung unter Ziffer 8.2 verwiesen.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 00476 kann daher entsprochen werden.

9.6 Stadtumlandbahn (SUB) bzw. neue (Tram-) Schienentrassen: Verbindung zwischen Putzbrunn, Waldperlach, Neuperlach-Süd, Fasanenpark und Schwanseeplatz (Linie 27); Workshop in den Umlandgemeinden
Antrag Nr. 08-14 / B 01460 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 16.09.2009
(vgl. Anlage 1.6)

Der Antrag fordert u. a. die Realisierung einer Stadt-Umland-Bahn zwischen der Tramlinie 27 (Schwanseeplatz) und Putzbrunn. Wie unter Ziffer 3.3 geschildert, bestand im Jahr 2014 eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Münchner Verkehrsverbundes, welche sich mit einer schieneengebundenen Erschließung der Gemeinden Ottobrunn, Neubiberg und Taufkirchen befasste. Dabei wurden auch Varianten mit einer Verlängerung der Linie 17 in Richtung Süden un-

tersucht. Die Untersuchung einer schienengebundenen Erschließung der Gemeinde Putzbrunn wurde vom Landkreis München nicht initiiert.

Dem Antrag Nr. 08-14 / B 01460 kann nach Maßgabe o.g. Ausführungen entsprochen werden.

9.7 U-Bahnverbindung zwischen Westfriedhof (U1) und Hohenzollernplatz (U2)
Antrag Nr. 08-14 / A 01167 der Stadtratsfraktion der FDP vom 02.11.2009
(vgl. Anlage 1.7)

Der Antrag fordert die Prüfung einer Verbindung der U1 mit der U2 zwischen Westfriedhof und Hohenzollernplatz.

Es ist dazu anzumerken, dass bei infrastrukturellen Prüfungsvorschlägen neben einer verkehrlichen Untersuchung insbesondere auch die bautechnische Machbarkeit unter Aufrechterhaltung des U-Bahn-Betriebs auf den Bestandsstrecken mit zu berücksichtigen ist. Dies ist nach grober kursorischer Prüfung des Baureferats bei der gegenständlichen U-Bahn-Verbindung nicht gegeben.

Unabhängig davon ist diese Verbindung im aktuellen Entwurf zur Fortschreibung des NVP als Untersuchungsauftrag enthalten und wird im Rahmen des Infrastrukturteils überprüft.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 01167 kann daher nach Maßgabe o.g. Ausführungen entsprochen werden.

9.8 Schlössertrambahn in der Verdistraße
Antrag Nr. 08-14 / B 02130 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 04.05.2010
(vgl. Anlage 1.8)

Der Antrag sieht die Prüfung einer Straßenbahnverlängerung der Linie 17 bis zum Endpunkt der A8 und die dortige Situierung einer P+R Anlage vor. Die vom BA 21 geforderte Überprüfung erfolgte im Rahmen der Untersuchung zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Entwicklungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee. Da im Rahmen dieser Untersuchungen auch eine Trambahnverlängerung von der Amalienburgstraße in das Entwicklungsgebiet zu untersuchen war, wurde die „Schlössertram“ mit in das Untersuchungsprogramm aufgenommen.

Entsprechend den Ausführungen in Ziffer 5.2. ist eine Verlängerung der Trambahn von der Amalienburgstraße in Richtung Blütenburg verkehrlich keinesfalls tragfähig und sollte daher nicht weiterverfolgt werden.

Dem Antrag Nr. 08-14 / B 02130 kann daher nicht entsprochen werden.

**9.9 Schlössertram in der Verdistraße ,
Antrag Nr. 08-14 / B 02250 des
Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 06.07.2010.**
(vgl. Anlage 1.9)

Der Antrag sieht in Ergänzung des Antrags Nr. 08-14 / B 02130 (vgl. Ziffer 9.8) vor, die Verkehrssituation in der Verdistraße in den Planfällen Bus und Straßenbahn gegenüberzustellen und insbesondere die Verlagerungen im MIV eingehend zu untersuchen, sofern diese Maßnahme zur Aufnahme in den Nahverkehrsplan empfohlen wird.

Wie unter Ziffer 5.2. ausgeführt, ist eine Verlängerung der Trambahn von der Amalienburgstraße in Richtung Blütenburg verkehrlich keinesfalls tragfähig und sollte daher nicht weiterverfolgt werden.

Dem Antrag Nr. 08-14 / B 02250 kann daher nicht entsprochen werden.

**9.10 Standards im Nahverkehrsplan
Antrag Nr. 08-14 / A 02428 der Stadtratsfraktion der SPD, vom 10.05.2011**
(vgl. Anlage 1.10)

Im Antrag wird gefordert, darzustellen, wie der Aufwand steigt, wenn die im Nahverkehrsplan definierten Bedienungsstandards aufgeweitet werden.

Die geforderte Darstellung des Aufwandes bei den im Antrag genannten Änderungen der Erschließungsstandards würde eine komplette Neuplanung des Busnetzes erfordern und ist daher nicht mit vertretbarem Arbeitsaufwand möglich. Im Rahmen der vorgesehenen Evaluierung der Qualitätsstandards (vgl. Ziffer 6.1) wird jedoch die Sinnhaftigkeit der bisher unterstellten Haltestelleneinzugsbereiche nochmals hinterfragt.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 fahren alle Straßenbahnlinien (mit Ausnahme der Verstärkerlinien) bis 22h im 10-Minuten-Takt. Die Ausweitung des 10-Minuten-Taktes bei den Buslinien sowohl am Abend als auch im Außenbereich ist wirtschaftlich durch die MVG nicht leistbar. Allerdings könnten solche Ausweitungen im Rahmen von Zusatzaufgaben durch den Stadtrat beschlossen werden.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 02428 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

**9.11 Demographische Faktoren als Bewertungskriterium für die Standards im Nahverkehrsplan – Entscheidungshilfe nicht nur für den Metrobus 50 in Moosach
Antrag Nr. 08-14 / A 02492 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL vom 27.05.2011**
(vgl. Anlage 1.11)

Der Antrag fordert eine Alternativdarstellung der Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsplan unter besonderer Berücksichtigung demographischer Besonderheiten am Beispiel Moosach.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 4.1 (BA 10), wonach eine Sondersituation im Stadtteil Moosach nicht erkennbar ist, wird verwiesen.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 02492 kann daher nur nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

**9.12 Verlängerung der U-Bahnlinie U4 mit Anschluss an die S8 bis zur unmittelbaren Stadtgrenze zur Gemeinde Aschheim mit einem Park und Ride-Parkplatz an der Endstation
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01142 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13
Bogenhausen am 27.10.2011
(vgl. Anlage 1.12)**

Die geforderte Verlängerung der U4 ist in die Maßnahmenvorschläge Infrastruktur des Nahverkehrsplan zur Prüfung aufgenommen (vgl. Ziffer 5.5). Im Rahmen des im Umgriff der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten zu erstellenden, integrierten Strukturkonzeptes sind verschiedene Trassierungsvarianten und die Sinnhaftigkeit einer P+R-Anlage zu betrachten.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01142 kann daher nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

**9.13 Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 bis Blutenburg
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01184 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 Neuhausen - Nymphenburg am 24.11.2011
(vgl. Anlage 1.13)**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 Neuhausen-Nymphenburg hat am 24.11.2011 die „Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 bis Blutenburg“ beantragt und unterstützt damit einen bereits vom Bezirksausschuss erhobenen Prüfungsauftrag.

Wie unter Ziffer 5.2 ausgeführt, ist eine Verlängerung der Trambahn von der Amalienburgstraße in Richtung Blutenburg verkehrlich keinesfalls tragfähig und sollte daher nicht weiterverfolgt werden.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01184 kann daher nicht entsprochen werden.

**9.14 U-Bahn für München
Antrag Nr. 08-14 / A 03170 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Frau StRin Verena Dietl vom 14.03.2012
(vgl. Anlage 1.14)**

Im Antrag wird gefordert, dem Stadtrat über weitere Aufgaben im U-Bahnbau sowie deren Realisierungsaussichten zu berichten, insbesondere zur Verlängerung der U4 nach Englschalking und der U5 nach Pasing, der Entlastung der U3/6-Stammstrecke in der Innenstadt, sowie über künftige U-Bahntrassen im Zuge der weiteren Stadtentwicklung und die Sanierung bestehender U-Bahnanlagen.

Hinsichtlich des Sachstandes zur Verlängerung der U-Bahnlinien wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 verwiesen. Der Sachstand der U-Bahn Spange U9 ist in Ziffer 5.3 ausführlich behandelt.

Unter Federführung der SWM / MVG wird derzeit an konkreten Planungen zur Sanierung und Ertüchtigung bestehender U-Bahnanlagen gearbeitet. Diese sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans und werden dem Stadtrat ggf. vom Referat für Arbeit und Wirtschaft in gesonderten Beschlussvorlagen vorgestellt.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03170 kann daher nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

**9.15 Verlängerung der U1 vom Olympiaeinkaufszentrum bis Fasanerie und der U3 von Moosach bis Untermenzing (Ziffer 5)
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01509 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 10 Moosach am 11.10.2012
(vgl. Anlage 1.15)**

Die in der Bürgerversammlung geforderte Verlängerung der U1 war bereits Gegenstand umfangreicher Untersuchungen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Münchner Nordens. Die Ergebnisse wurden dem Stadtrat am 16.03.2011 vorgestellt. Demnach fällt der gesamtwirtschaftliche Nutzen einer U-Bahn-Verlängerung der U3 bis Untermenzing mit einem Faktor von 0,3 sehr schlecht aus. Im Infrastrukturtel des NVP soll diese Untersuchung aktualisiert werden und in Abhängigkeit zum Verkehrskonzept Münchner Norden eine Verlängerung bis Pasing untersucht werden.

Auch eine Verlängerung der U1 zur Fasanerie würde mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 0,5 den für eine Förderung maßgebenden Wert von über 1,0 weit verfehlen.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01509 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**9.16 Erschließung Wohngebiet Paul-Gerhardt-Allee
Antrag Nr. 08-14 / B 04646 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 05.03.2013
(vgl. Anlage 1.16)**

Der Antrag fordert, die Prüfung eines S-Bahn-Haltepunktes in die Planungen zur ÖPNV-Erschließung des Entwicklungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee mit einzubeziehen.

Wie unter Ziffer 5.2 dargestellt, ist die Realisierung eines S-Bahn-Haltepunktes an der Berduxstraße kurz- und mittelfristig nicht möglich. Im Zuge einer Erweiterung des Betriebskonzeptes der 2. Stammstrecke wäre die Einrichtung eines solchen Haltepunktes denkbar. Es wird daher empfohlen, den S-Bahn-Haltepunkt Berduxstraße im Nahverkehrsplan als optionale Maßnahme aufzunehmen und die entsprechenden Zuwegungen offenzuhalten.

Dem Antrag Nr. 08-14 / B 04646 kann daher nur nach Maßgabe o.g. Ausführungen entsprochen werden.

**9.17 Verlängerung der „Tram Steinhausen“ auch in Richtung Berg am Laim prüfen
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01758 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen am 14.03.2013
(vgl. Anlage 1.17)**

Die Bürgerversammlungsempfehlung fordert, die geplante Verlängerung der Trambahn zur Hultschiner Straße auch in Richtung Berg am Laim und nicht nur in Richtung Zamdorf zu untersuchen.

Der Bereich Berg am Laim ist aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung bereits durch die U2 sehr gut mit schienengebundenen Verkehrsmitteln erschlossen. Eine zusätzliche Trambahnverbindung via Hultschiner Straße zum Max-Weber-Platz erscheint verkehrlich nicht erforderlich.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01758 kann daher nur nach Maßgabe o.g. Ausführungen entsprochen werden.

**9.18 U5-Verlängerung nach Pasing Bahnhof Nordseite über Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee (Antrag Nr.1)
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01790 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 24.04.2013
(vgl. Anlage 1.18)**

Wie unter Ziffer 5.2 ausführlich dargelegt, ist die Führung der U5 über das Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee nicht realistisch.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01790 kann daher nicht entsprochen werden.

**9.19 ÖV-Ausbau I: Tramnetz 2015 – ein klares und attraktives Tramnetz für München
Antrag Nr. 08-14 / A 04455 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
(vgl. Anlage 1.19)**

Der Antrag fordert eine Neuordnung der Liniendurchbindungen bei der Münchner Tram in der Innenstadt.

Das beantragte Tramnetz berücksichtigt aus Sicht der SWM GmbH / MVG keine verkehrlichen Notwendigkeiten bei den Verdichtungen und Liniendurchbindungen. So ist beispielsweise ein 5-Minuten-Takt auf dem Linienast zur Schwannseestraße nicht erforderlich. Auch ein nachfragegerechter und damit wirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz ist mit dem unterbreiteten Vorschlag nicht umsetzbar. Die Ermittlungen zum notwendigen Fahrzeugeinsatz sind ebenfalls zu gering angesetzt.

Weiterhin wird die Infrastruktur durch die neuen Linienverknüpfungen punktuell zu stark belastet. So ist eine weitere Linie auf dem Bahnhofsvorplatz derzeit nicht umsetzbar. Auch die Wendeanlage am Sendlinger Tor ist derzeit schon ein Engpass und würde mit dem vorliegen-

den Konzept noch weiter belastet werden. Eine Linie durch die Parzivalstraße ist leider nicht möglich, da dieser Streckenabschnitt nur als Betriebsgleis für Ein- und Ausrückfahrten genutzt werden darf.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04455 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 kann daher nicht entsprochen werden.

9.20 ÖV-Ausbau II: Qualitätsmanagement für die ÖV-Beschleunigung im Oberflächenverkehr
Antrag Nr. 08-14 / A 04454 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
(vgl. Anlage 1.20)

Der Antrag fordert eine Optimierung und Qualitätssicherung bei der ÖV-Beschleunigung im Münchner Stadtgebiet. Weiterhin sollen laut Antragsteller eigene ÖV-Fahstreifen bei beengten Verhältnissen auf ein nötiges Maß reduziert werden und der Vorrang für ÖV-Fahrzeuge durch intelligente Schaltungen der Lichtsignalanlagen herbeigeführt werden. Der dadurch gewonnene Platz im Straßenraum soll primär dem Fuß- und Radverkehr zugute kommen.

Die SWM / MVG würde einen Ausbau der Qualität der Tram- und Busbeschleunigung begrüßen, zumal es bereits heute zahlreiche Einschränkungen der bestehenden Beschleunigung gibt. Zu diesen vermeidbaren Qualitätseinschränkungen gehören insbesondere die Reduzierung der Beschleunigungsqualität zu Gunsten von Grünen Wellen, Rad- und Fußverkehr sowie die Abschaltung der Beschleunigung bei Baustellen zur Staureduzierung beim motorisierten Individualverkehr.

Zu der im Stadtratsantrag geäußerten Intention, vermehrt auf eigene Spuren für Bus und Tram zu Gunsten der Umverteilung auf andere Nutzungsansprüche vorzusehen, ist auf den folgenden Sachverhalt hinzuweisen:

Laut SWM / MVG bestehen in der Landeshauptstadt München insgesamt 22,4 km Busspuren. Davon entfallen 10,7 km Busspuren, die im Tramplanum eingerichtet worden sind und 11,7 km Busspuren, die nur von den Linienverkehren genutzt werden. Dies entspricht rund 2,5 % des Streckennetzes (mit sinkender Tendenz, da im Rahmen von Umgestaltungen vermehrt Busspuren entfernt wurden). Die Straßenbahn fährt auf rund 70% des Streckennetzes auf einem baulich oder durch Markierungen abgegrenztem eigenen Bereich (ebenfalls mit sinkender Tendenz, da bei Ummarkierungen bzw. Umgestaltungen die ÖV-Fahrs Spuren oftmals entfallen sind).

Seitens SWM / MVG wurden Störungsabschnitte im Busnetz identifiziert (vgl. Anlage 6). Diese Störungsschwerpunkte sind gekennzeichnet durch hohe Fahrplanabweichungen und Verspätungen, die im weiteren Linienverlauf nicht mehr abgebaut werden können.

Für Störungsabschnitte werden nur Busspuren vorgeschlagen, wenn hier eine oder mehrere Buslinien mit hoher Taktdichte verkehren und es bei den verkehrenden Linien zu erheblichen Verspätungen kommt. Aus der Identifizierung der Störungsabschnitte im Busnetz und den Ausschlussgründen für Busspuren haben sich vorläufig 52 Störungsschwerpunkte ergeben, die für die Einrichtung von Busspuren auf einer Gesamtlänge von ca. 29 km in Frage kommen.

Es entscheidet gerade das Vorhandensein von eigenen Fahrspuren über die Qualität, Beförderungsgeschwindigkeit und Pünktlichkeit des Nahverkehrs. Dieses Ziel ist alleine mit Hilfe von steuerungstechnischen Eingriffen an Lichtzeichenanlagen nur selten zu realisieren und nie in der gleichen Qualität wie bei abgetrennten Fahrspuren für den öffentlichen Verkehr (ÖV). Vor diesem Hintergrund wird von der SWM / MVG empfohlen, dass durch den Stadtrat eine eindeutigere Priorisierung zwischen ruhendem und fließendem Verkehr sowie einer Aufenthaltsqualität in Straßen mit hoher Nutzungsdichte wie beispielsweise Müllerstraße, Fraunhoferstraße, Corneliusstraße, Hohenzollernstraße und der Barer Straße getroffen wird. Dabei geht es darum, die auch durch „intelligente“ Verkehrstechnik letztlich nicht aufzulösende Nutzungskonkurrenz im Sinne einer stadtverträglichen Verkehrsabwicklung zu lösen, auch wenn hierfür zu Gunsten von Radspuren, breiteren Gehsteigen mit Straßencafés oder Bäumen sowie eines ungehinderten Verkehrsflusses - auch für den öffentlichen Nahverkehr – und im Sinne der Allgemeinheit auf öffentliche Stellplätze verzichtet werden muss. Entsprechende Maßnahmen und Projekte sind deshalb durch die Stadtverwaltung (Kreisverwaltungsreferat, Baureferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung) aktiv voranzutreiben und mit der Stadtwerke München GmbH abzustimmen – mit dem Ziel, den Umweltverbund zu stärken, die Pünktlichkeit des Nahverkehrs zu verbessern und die Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte anzuheben. Bei Unstimmigkeiten sind offene Fragen im Rahmen des zuständigen interfraktionellen Arbeitskreises zur ÖPNV-Beschleunigung unter Federführung des Referates für Arbeit und Wirtschaft zusammen mit dem Kreisverwaltungsreferat, dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu einer Klärung einzubringen.

Die MVV GmbH hat ergänzend darauf hingewiesen, dass sie mittlerweile in drei Landkreisen (München, Freising und Fürstenfeldbruck) Untersuchungen begleitet hat, die die Beschleunigung von MVV-Regionalbuslinien zum Ziel haben. In den Landkreisen Dachau und München sind dabei auch Linien untersucht worden, die ihren Start- bzw. Endpunkt im Münchner Stadtgebiet haben (z.B. Linien 172, 176, 701 und 710) und von daher auch bei der Signalanlagenplanung und -steuerung der Landeshauptstadt München mit zu berücksichtigen sind. Die SWM / MVG wirken an diesen Vorhaben mit.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04454 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

9.21 ÖV-Ausbau III: Task-Force ÖV-Ausbau in der Stadtverwaltung
Antrag Nr. 08-14 / A 04453 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
 (vgl. Anlage 1.21)

Der Antrag fordert die Einrichtung einer „Task-Force zum ÖV-Ausbau, die dem/ der Oberbürgermeister(in) oder einem(r) Bürgermeister(in) unterstellt ist“ und von daher beim Direktorium anzusiedeln wäre. Es handelt sich damit um eine Frage der übergeordneten innerstädtischen Organisation.

Aus Sicht des Baureferates und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist die Schaffung einer zusätzlichen Organisationseinheit nicht notwendig, da die anstehenden Aufgaben zum ÖV-Ausbau mit den vorhandenen Organisationsstrukturen bewältigt werden können. Zudem führen Parallelstrukturen zu vermehrten Schnittstellenproblemen und Reibungsverlusten und wirken daher eher kontraproduktiv. Unabhängig davon ist das Referat für

Stadtplanung und Bauordnung jedoch derzeit dabei, zusammen mit anderen betroffenen Fachdienststellen und der Politik das Thema der Schnittstellen vertieft zu betrachten. Der Prozess dauert noch an.

Das RAW steht der Idee einer Task-Force zwar grundsätzlich offen gegenüber, sie wird allerdings „nicht für unbedingt erforderlich“ erachtet. Die SWM GmbH / MVG haben darauf hingewiesen, dass unter Ziffer 2 nur Projekte angesprochen werden, die durch den Stadtrat bereits grundsätzlich beschlossen wurden.

SWM GmbH / MVG werden eine Führung der Tram-Westtangente über die Friedenheimer Brücke prüfen. Allerdings ist bereits aus vorangegangenen Untersuchungen klar, dass hiermit das Ziel der Verknüpfung mit anderen Linien und die Schaffung eines Wendepunktes am Romanplatz nicht realisiert werden können. Insofern liegt die Priorität aus Sicht der SWM GmbH / MVG ganz klar weiter auf der Führung über die Wotanstraße. Die Umweltverbundröhre und die Anpassung des S-Bahnhofs Laim sollten aus verkehrlicher Sicht möglichst zeitnah realisiert werden.

Seitens des Baureferates ist hierzu auszuführen, dass aus rein bautechnischer Sicht die Option der Friedenheimer Brücke grundsätzlich besteht. Unabhängig von der gewählten Variante (gemeinsam mit dem Individualverkehr genutzter Straßenbahn-Gleisbereich oder Ausbildung eines eigenen Straßenbahn-Gleiskörpers) wären hierfür jedoch nicht unerhebliche Bauaufwendungen zu tätigen sein.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04453 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 kann hinsichtlich der Ziffer 1 nicht entsprochen werden; hinsichtlich der Ziffern 2 und 3 kann dem Antrag nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

9.22 ÖV-Ausbau IV: Vertiefende Streckenprüfung angehen **Antrag Nr. 08-14 / A 04452 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013** (vgl. Anlage 1.22)

Im Antrag wird ein Vorantreiben des Tram- und U-Bahn-Ausbaus gefordert, wobei verschiedene Trassenvorschläge überprüft werden sollen.

1. Zur Verlängerung der U5 vom Laimer Platz nach Pasing wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 verwiesen.
2. Eine Verlängerung der U1 bis Fasanerie wurde bereits im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats zum Nahverkehrsplan am 16.03.2011 behandelt. Auf Grund des geringen Nutzen-Kosten-Faktors ist eine Förderung des Streckenabschnittes nicht möglich, die Variante soll deshalb nicht weiter verfolgt werden.
3. Zur Führung einer Tram vom Ostbahnhof über die Rosenheimer Straße nach Neuperlach wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.3 verwiesen.
4. Die Untersuchung einer Tram Berg am Laim – Daglfing ist nur in Abhängigkeit der zukünftigen Siedlungsstrukturen sinnvoll. Sie wird daher im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten mit behandelt werden.

5. Die Untersuchung einer Führung der Tramlinie 17 (bzw. 18) nach Johanneskirchen wird im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten mit behandelt werden.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04452 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

9.23 ÖV-Ausbau V: Vergleichende Prüfung U-Bahn oder Tram unter neuen Voraussetzungen
Antrag Nr. 08-14 / A 04451 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
(vgl. Anlage 1.23)

In diesem Antrag wird eine Prüfung der genannten Streckenabschnitte gefordert. Dabei soll der verkehrliche Wert der Maßnahmen stärker als üblich mit in die Bewertung eingebracht werden. Im folgenden werden die zu prüfenden Streckenabschnitte behandelt:

1. Hinsichtlich der zu prüfenden Querspange zwischen der U2 Am Hart und der U6 Kieferngarten / Fröttmaning wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.1 verwiesen.
2. Die Verlängerung der Linie U4 in Richtung Engelschalking wird unter Ziffer 3.1 näher beschrieben.
3. Hinsichtlich der Verlängerung der U5 von Pasing nach Freiham wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 verwiesen.
4. Es ist davon auszugehen, dass die bisherige Untersuchung der Fa. Intraplan zu einem Abzweig der U4 in die Blumenau, die aufgrund schlechter Nutzen-Kosten-Verhältnisse nicht weiter verfolgt wurden und auch heute noch Bestand haben, da es sich bei der Blumenau um einen nicht weiter gewachsenen Stadtteil handelt. Eine Umstellung der bisherigen Buslinie 168 auf eine Tram wurde von der Fa. Intraplan im Auftrag der SWM / MVG untersucht und hat zu keinem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis geführt.
5. Eine verkehrliche Betrachtung einer Verlängerung der U1 nach Solln bzw. die Verlängerung der Linie 17 von der Endhaltestelle Schwanseestraße zum Haltepunkt Menter-schwaige liegt nicht vor. Näheres soll im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes betrachtet werden.
6. Die vorgeschlagene Variante einer U-Bahn zwischen Kolymbusplatz / Implerstraße und Hauptbahnhof bietet keine ausreichende Entlastungswirkung der bestehenden U-Bahnlinien nördlich des Hauptbahnhofs. Langfristig ist die Weiterführung der U-Bahn nördlich des Hauptbahnhofs, wie es in Ziffer 5.3 beschrieben wurde, sinnvoll.
7. Die Trasse einer Tram vom alten Messegelände über den Hauptbahnhof zum Nordbad wurde bisher nicht untersucht, erscheint aber untersuchungswürdig. Die Weiterverfolgung würde sich im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in Abhängigkeit von Ergebnissen U9-Studie anschließen.

Der Antrag Nr. 08-14 / A 04451 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

9.24 ÖV-Ausbau VI: Prüfung von (oberirdischen) U-Bahn- und von Trambahnverlängerungen in Kooperation mit Nachbargemeinden mit Entwicklungspotential
Antrag Nr. 08-14 / A 04450 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
(vgl. Anlage 1.24)

Der Antrag fordert, die Prüfung von U-Bahn- und Trambahnstrecken in das Münchner Umland zu prüfen.

1. Sowohl eine Verlängerung der Linie U1, als auch eine Verlängerung der Linie U2 nach Karlsfeld wurden bereits untersucht. In beiden Fällen kamen als Ergebnis zu geringe Nutzen-Kosten-Werte heraus, so dass auf weitergehende Prüfungen verzichtet wurde. Es wird kein ausreichendes Potenzial parallel zur S-Bahn erwartet.
2. Eine im Auftrag der MVV GmbH im Jahre 2009 durchgeführte Verkehrswertuntersuchung ergab für eine Verlängerung der U6 von Garching nach Neufahrn zur S-Bahn keinen positiven Kosten-Nutzen-Faktor. Nachdem das Projekt nicht auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München liegt, kann es im Rahmen des Nahverkehrsplans nur nachrichtlich behandelt werden.
3. Die Tramverlängerung von Trudering nach Haar (aufbauend auf einer Tram nach Trudering) endet in einer benachbarten Kommune, daher wären zuerst Gespräche mit der Kommune über eine mögliche Trasse zu führen.
4. Untersuchungen zu einer Straßenbahn zwischen Neuperlach und Neubiberg wurden bereits im Rahmen der Untersuchungen zur „Stadt-Umland-Bahn“ bis zum Jahr 2004 durchgeführt. Ein aktualisiertes Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass eine Schienenanbindung für Neubiberg volkswirtschaftlich nicht tragfähig wäre (vgl. Ziffer 3.3).
5. Zu einer Verlängerung der Tram nach Unterföhring hat die SWM/MVG bereits im Zuge der Planung „Tram St. Emmeram“ erste Betrachtungen und Gespräche mit der Gemeinde Unterföhring geführt. Diese Gespräche sollten im Rahmen der Arbeitsgruppe zur Stadt-Umland-Bahn wieder aufgenommen werden.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04450 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

9.25 ÖV-Ausbau VII: Weitere Trassen im Nahverkehrsplan sichern
Antrag Nr. 08-14 / A 04449 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013
(vgl. Anlage 1.25)

Der Antrag fordert die folgenden Trassen für U-Bahn- oder Trambahnprojekte überschlägig zu prüfen und langfristig zu sichern. Die einzelnen Vorschläge werden wie folgt bewertet:

1. Eine verkehrliche Tragfähigkeit einer nördlichen Nordtangente, auf dem Linienweg (Moosach –) Olympia-Einkaufszentrum – Frankfurter Ring – Studentenstadt – St. Em-

meran (heutige Metrobuslinie 50) wird im Rahmen des Untersuchungen zum Verkehrskonzept Münchner Norden mitbehandelt. Alternativ wird auch eine Bedienung des DB-Nordrings betrachtet.

2. Aufbauend auf den Erfahrungen der SWM / MVG und den Fahrgastzahlen der zum Fahrplanwechsel 2013/2014 eingeführten Express-Buslinie X30 sollen weitere Untersuchungen zu einer Tram-Südtangente im Rahmen der Untersuchungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans angestellt werden.
3. Aufgrund der momentanen Auslastung der MVG-Buslinien erscheint eine Tramlinie von der St.-Veit-Straße nach Trudering nicht erfolgsversprechend. Sie wird daher nicht weiterverfolgt.
4. Eine Verlängerung der Tram-Westtangente von der Aidenbachstraße in die Parkstadt Solln wurde bereits am 27. Januar 2010 im Rahmen des Beschlusses zum Antrag Nr. 02-08 / A 01902 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL behandelt. Die darin untersuchte Variante hätte zwar mehr Verkehr auf den ÖPNV gelenkt, allerdings waren die Kosten im Verhältnis höher.
5. Die Möglichkeit einer Straßenbahnverlängerung von der Amalienburgstraße über die Meyerbeerstraße nach Pasing wurde bereits in der Untersuchung zur ÖPNV-Erschließung des Entwicklungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee untersucht (vgl. Ziffer 5.2). Dementsprechend wird die Strecke nicht weiter verfolgt.
6. Eine U-Bahn-Trasse von Moosach nach Untermenzing wurde bereits in der Untersuchung zu möglichen U-Bahnverlängerungen im Münchner Norden als eine Variante mit einem geringen Nutzen-Kosten-Faktor (0,3) ermittelt. Eine Variante mit einer Verlängerung nach Pasing könnte im Rahmen des Nahverkehrsplans untersucht werden.
7. Eine Tram-Neubaustrecke von der Blumenburg über Pasing nach Fürstenried erscheint derzeit aufgrund der aktuellen Fahrgastzahlen der gleichlaufenden Buslinie 56 kaum sinnvoll.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04449 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

9.26 ÖV-Ausbau VIII: S-Bahn-Ausbau beim Freistaat einfordern

Antrag Nr. 08-14 / A 04448 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013

(vgl. Anlage 1.26)

Im ersten Teil des Antrags wird der Oberbürgermeister aufgefordert, den Ausbau der S-Bahn-Systems beim Freistaat einzufordern.

Dazu ist darauf hinzuweisen, dass für den leistungsfähigen Ausbau der Schieneninfrastruktur im Großraum München mit dem Bahnknoten-Konzept des Freistaats Bayern ein weitreichendes Ausbauprogramm sowohl für die S-Bahn als auch für den SPNV im Ballungsraum München vorliegt. Zentrales Infrastrukturvorhaben dabei ist der Bau der 2. Stammstrecke zur Erhöhung der Kapazität im SPNV-Kernnetz. Die Planfeststellungsverfahren sind bereits weit fortgeschritten, für den westlichen und den mittleren Abschnitt ist die Planfeststellung bereits

erteilt. Eine endgültige Entscheidung zum Bau der 2. Stammstrecke soll nach aktueller Aussage des Staatsministerium des Inneren, Bau und Verkehr Ende 2015 / Anfang 2016 fallen. Vom Freistaat Bayern wurde 2012 das 13-Punkte-Sofortprogramm beschlossen, mit dem zahlreiche Infrastrukturvorhaben entsprechend dem Konzept des Bahnknotens München bereits im Vorfeld der 2. Stammstrecke realisiert werden sollen (vgl. Ziffer 3.4). Die darin enthaltenen Maßnahmen dienen der Erhöhung der Betriebsstabilität und damit der Angebotsqualität bei der S-Bahn München. Neben diesen größeren Infrastrukturmaßnahmen werden im S-Bahnnetz auch weitere kleinere Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit realisiert, wie Blockverdichtungen, Geschwindigkeitserhöhungen oder signaltechnische Anlagen zur schnelleren Zugabfertigung.

Zu den einzelnen im Antrag aufgeführten Bausteinen ist auf folgendes hinzuweisen:

1. *„Vorgezogener viergleisiger Ausbau des Bahnhofs Laim (unabhängig von der Entscheidung für Südring oder Tieftunnel realisierbar)“*

Da die Lage der S-Bahnsteige im Rahmen des 4-gleisigen Ausbaus geringfügig angepasst wird, kann die Realisierung der Umweltverbundröhre nur mit dem Umbau erfolgen, um die Aufgänge richtig zu positionieren.

Verkehrlich sollte die Umweltverbundröhre möglichst zeitnah umgesetzt werden, da mit dem Einsatz von Buszügen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 die Bushaltestellen an der südlichen Ausfahrt der Laimer Unterführung nicht mehr ausreichend dimensioniert sind.

Weiter wird auf den Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung „Laimer Unterführung (West) und Umweltverbundröhre (Ost)“ (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 08 - 14 / V 11483) vom 16.10.2013 verwiesen.

2. *„Sendlinger Spange vom Bahnhof Laim zum Heimeranplatz“*

Leider sieht die derzeitige Planung der sog. Sendlinger Spange keine direkte Verbindung zwischen der S-Bahn-Station Laim und der S-Bahn-Station Heimeranplatz vor. Zu berücksichtigen ist ferner, dass am Heimeranplatz nur die Andienung von Gleis 11, d.h. des Außenbahnsteigs entlang von Fraunhofer/ADAC, vorgesehen ist. Die Planungen sehen vor, diesen Bahnsteig am Heimeranplatz 2-gleisig auszubauen und weiter einen Anschluss an die Station Harras durch neue Weichenverbindungen herzustellen. Diese Vorhaben sollten schnellstmöglich umgesetzt werden.

3. *„S-Bahnhof und Regionalzughalt Poccistraße mit Wendemöglichkeit für die aus dem Westen kommenden S-Bahnen“*

Zwischenzeitlich wurde auf Basis einer von der MVV GmbH beauftragten Untersuchung zum Regionalzughalt Poccistraße vom Freistaat beschlossen, dass dieser Regionalzughalt in das Bahnknotenkonzept des Freistaates integriert wird (vgl. Ziffer 3.4). Die Realisierung wird laut Oberster Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr derzeit ab 2020 angestrebt.

Eine Wendemöglichkeit für S-Bahnen ist in den Planungen nicht enthalten. Ein S-Bahnverkehr wäre auch nur dann sinnvoll, wenn er sowohl das westliche, als auch das östliche Stadtgebiet anbindet und nicht in der Innenstadt wendet.

4. „Sechstes Gleis am Ostbahnhof für die S-Bahn“

Aufgrund der Anzahl und Nutzung der vorhandenen Gleise im Ostbahnhof hat die Zusage eines weiteren (dann sechsten) Gleises zum S-Bahn-Betrieb Auswirkungen auf den Betrieb von Fernverkehr, Regionalverkehr und indirekt über die Durchfahrsmöglichkeit auch Güterverkehr. Um den bisher auf Gleis 6 abgewickelten Verkehr in Richtung München Hbf und München-Laim Rbf auf Gleis 7 zu verlegen, müssten entsprechende Anpassungen im nördlichen und südlichen Weichenbereich vorgenommen werden. Ebenso wäre der Gleisplan (incl. Fahrleitung und Signaltechnik) mit Blick auf eine Einbindung von Gleis 6 in den S-Bahn-Betrieb zu überarbeiten. Mit der Aufwertung von Gleis 7 vom Nebengleis zum durchgehenden Hauptgleis würden nur noch die Gleise 7 und 8 für die Hauptlast des Verkehrs in Richtung Rosenheim/Kufstein und Mühldorf zur Verfügung stehen.

Eine Entscheidung über die vorgebrachte Frage wäre durch die DB Netz AG auf Basis der vorhandenen Anforderungen durch den SPNV-Aufgabenträger und die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen der Personen- und Güterverkehrs zu treffen.

5. „Komplettierung des Eisenbahn-Südrings“

Sofern unter der „Komplettierung des Eisenbahn-Südrings“ eine Ergänzung der vorhandenen Nutzung durch Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr durch ein S-Bahn-Angebot verstanden wird, bleibt darauf hinzuweisen, dass die Bestellung entsprechender zusätzlicher Zugleistungen in den Aufgabenbereich der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) fällt.

Wie aus den baubedingten Stammstreckensperrungen im Herbst 2013 und Frühjahr 2014 erkennbar war, ist eine durchgehende Befahrbarkeit auch derzeit schon gegeben. Mangels Haltemöglichkeit an denkbaren Verknüpfungspunkten mit der U-Bahn (z.B. Heimeranplatz, Poccistraße, Kolymbusplatz) können zusätzliche S-Bahn-Fahrten derzeit jedoch nur durchgehend zwischen Pasing und Ostbahnhof verkehren.

6. „Schrittweiser Ausbau der Außenäste für die Einführung des 10-Minuten-Taktes“

Wie in den bekannten Planungen zum Ausbau des Eisenbahnknotens München dargestellt, ist ein Ausbau des 10-Minuten-Taktes auf den Außenästen mit der Ertüchtigung des Kerns des S-Bahn-Netzes zwischen Pasing/Laim (westlich) und Ostbahnhof (östlich) verbunden.

Das Gutachten „Bahnknoten München“ sieht auf vielen Außenästen eine Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt vor. Außerdem sind ab einer gewissen Ausbaustufe des Bahnknotens Express-S-Bahnen von den Außenästen in die 2. Stammstrecke vorgehen.

7. „Ausbau einer Nordspange/eines Nordrings mit Pasinger Kurve – Moosach – Nordring – Verbindungsspanne zum Flughafen bei Unterföhring“

Siehe Ziffer 5.1.2

8. „Barrierefreier Ausbau aller S-Bahn-Stationen“

Vom Freistaat wurde vor kurzem ein weiteres Programm zum barrierefreien Ausbau von insgesamt 11 S-Bahn-Stationen beschlossen. Zuständig ist die DB Station & Service AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Priorisiert werden dabei Stationen, die einfach umzubauen sind, oder solche mit einem hohen Fahrgastaufkommen.

9. „Kurzfristige Angebotsverbesserungen, die ohne Infrastrukturausbau möglich sind“

Angebotsverbesserungen, d.h. die Bestellung zusätzlicher Zugfahrten im Eisenbahnverkehr bzw. die Vergrößerung des dortigen Platzangebots durch längere Zugeinheiten, fallen in den Aufgabenbereich der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG).

Der zweite Teil des Antrages sieht eine Erweiterung des Tarifgebietes der Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes vor. Dazu wird im folgenden Stellung genommen:

Die Erweiterung des MVV-Verbundgebietes wird seit mehreren Jahren von unterschiedlicher Seite gefordert. Aktuell prüft die MVV GmbH Anträge zur Aufnahme in das MVV-Tarifgebiet der Landkreise Kelheim und Rosenheim. Die Busverkehre nach Mainburg (Landkreis Kelheim) konnten nach den erforderlichen Abstimmungen zwischen den Verbundpartnern zum Dezember 2014 in den MVV integriert werden.

Aktuell prüfen die MVV GmbH und die Verbundpartner die Ausweitung des MVV-Gemeinschaftstarifs auf die Bahnstrecke nach Wasserburg (Landkreis Rosenheim).

Eine Arbeitsgruppe der Europäischen Metropolregion München (EMM) beschäftigt sich zudem mit der Thematik von engeren Tarifkooperationen bis hin zu einem Metropolverbund. Neben möglichen Vorteilen für Fahrgäste, Kommunen und Wirtschaftsunternehmen sind hier auch mögliche Nachteile für die betroffenen Verkehrsunternehmen und ggf. Aufgabenträger zu eruieren (insbes. finanzielle Auswirkungen). Fahrgastzuwächse führen in der Regel dazu, dass Leistungsausweitungen erforderlich werden, die mit den entsprechenden Mehreinnahmen finanziert werden müssen.

Hintergrund der Diskussionen um eine MVV-Erweiterung sind vor allem die seit Jahren zunehmenden Verkehrsverflechtungen zwischen den Kommunen außerhalb des MVV und dem MVV-Raum. Vorteile einer Verbundraumerweiterung sind u.a. ein durchgängiges Ticket für alle Verkehrsmittel und eine einheitliche Fahrgastinformation. Verbundtickets sind außerdem im MVV in der Regel billiger als entsprechende Fahrkarten außerhalb der Verbundtarife (z.B. DB-Tarife). Dies steigert die Attraktivität des ÖPNV und führt in der Regel zu Fahrgastgewinnen und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Kommunen und Wirtschaftsunternehmen sehen in einer MVV-Zugehörigkeit zudem einen wesentlichen Standortfaktor

Allerdings kommt es aufgrund der günstigeren einheitlichen Tickets zu sog. Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverlusten. Diese Verluste würden neben den Verkehrsunternehmen in den neu aufgenommenen Landkreisen vsl. auch bestehende Unternehmen im MVV betreffen. Die Verluste müssen durch die zuständigen Aufgabenträger ausgeglichen werden; hierbei sind die Anforderungen des europäischen Rechts zu beachten.

Daher bleiben zunächst die Ergebnisse der o.g. EMM-Studie abzuwarten, bevor Entscheidungen zum Thema Metropolverbund getroffen werden können.

Davon unberührt sind aktuelle singuläre Vorhaben wie die bereits realisierte Verbundintegration der Busverkehre nach Mainburg (Landkreis Kelheim) und die derzeit geprüfte Verbundintegration des Bahnverkehrs nach Wasserburg (Landkreis Rosenheim).

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04448 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**9.27 Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 von der derzeitigen Endhaltestelle Schwansee-
straße nach Ottobrunn**

Antrag Nr. 08-14 / A 04535 der Stadtratsfraktion der FDP vom 01.08.2013

(vgl. Anlage 1.27)

Eine mögliche Verlängerung der Linie 17 und andere Varianten zur Anbindung der Gemeinden Ottobrunn, Taufkirchen und Neubiberg wurden im Jahr 2014 gutachterlich geprüft mit dem Ergebnis, dass eine Verlängerung nicht tragfähig ist (vgl. Ziffer 3.4).

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04535 der Stadtratsfraktion der FDP vom 01.08.2013 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**9.28 Verlängerung der U4 (Arabellapark) bis zur S-Bahn S8 Richtung Flughafen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02045 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogen-
hausen am 24.10.2013**

(vgl. Anlage 1.28)

Die Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirks fordert die Verlängerung der U4 vom Arabella-
park bis zum S-Bahnhof Engelschalking.
Siehe dazu Ziffer 9.12

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02045 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen
entsprochen werden.

**9.29 U5/U3-Verbindungsspange für den Münchner Westen: Laim - Pasing - Blütenburg
(P&R-Parkplatz A8) - Untermenzing - Moosach
Antrag Nr. 08-14 / A 05077 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte – FW/ÖDP/BP vom
05.02.2014**

(vgl. Anlage 1.29)

Zu einer Verlängerung der Linie U3 von Moosach über Untermenzing nach Pasing wird auf
die Ausführungen unter Ziffer 9.26 verwiesen.

Die derzeit geplante Trasse der U5 zwischen Laim und Pasing hat den höchsten Nutzen, da
es hier nicht zu Reisezeitverlusten der durchfahrenden Fahrgäste kommt. Die im Antrag ge-
forderte Führung der U5 über die Avenariusstraße würde zu einem hohen Nutzenverlust für
die durchfahrenden Fahrgäste führen. Der Anteil der gewonnenen Fahrgäste ist dagegen
eher gering. Daher ist diese Variante nicht weiter zu verfolgen.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 05077 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte – FW/ÖDP/BP vom 05.02.2014 kann daher nicht entsprochen werden.

9.30 Die Planungen für die neue U-Bahnstrecke U9 vorantreiben
Antrag Nr. 08-14 / A 05191 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Heide Rieke vom 28.02.2014
(vgl. Anlage 1.30)

Im Antrag wird die Stadtverwaltung beauftragt, die Planungen für die neue U-Bahnlinie U9 weiter voranzutreiben.

Wie unter Ziffer 5.3 dargestellt, werden die Planungen weiter betrieben und auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie vertieft.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 05191 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Heide Rieke vom 28.02.2014 kann damit entsprochen werden.

9.31 Planung und Freihaltung einer U-Bahntrasse von Pasing nach Freiham (Antrag Nr. 2)
Empfehlung Nr. 14-20 / A 00077 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 Aubing – Lochhausen – Langwied am 03.07.2014
(vgl. Anlage 1.31)

Die Empfehlung fordert die planerische Offenhaltung einer U-Bahnverlängerung von Pasing nach Freiham. Vgl. dazu die Ausführungen unter Ziffer 3.1 und 3.2.

Die Empfehlung Nr. 14-20 / A 00077 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 Aubing – Lochhausen – Langwied am 03.07.2014 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

9.32 Verbesserung des ÖV für den Münchner Norden IV
Tramverbindung U-Münchner Freiheit – S-Feldmoching
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 24.10.2014
(vgl. Anlage 1.32)

Der Antrag fordert den Bau einer Straßenbahnverbindung zwischen dem U-Bahnhof Münchner Freiheit und dem U- und S-Bahnhof Feldmoching.

Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 3.2 ist die Streckenführung der geplanten Verlängerung der Tram 23 und der Bau der Trambahnlinie 24, zwischen Kieferngarten und Am Hart, die verkehrlich sinnvollste Variante einer Straßenbahn im Münchner Norden. Die im Antrag vorgeschlagene Variante würde im Südteil mit der Tram 23 in Konkurrenz treten. Im Nordteil würde die vorgeschlagene Tram parallel zur U-Bahnlinie 2 fahren und wäre daher nicht wirtschaftlich zu betreiben.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00346 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 22.10.2014 kann damit nicht entsprochen werden.

9.33 U-Bahn für München

Antrag Nr. 14-20 / A 00457 der Stadtratsfraktionen der SPD und der CSU vom

18.11.2014

(vgl. Anlage 1.33)

Das Mittelfristprogramm für den U-Bahn-Bau kann erst nach der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans fortgeschrieben werden. Die darin aufzunehmenden Maßnahmen sollen im Teil „Infrastruktur“ des NVP ermittelt und anschließend priorisiert werden.

Zu den einzelnen Vorschlägen nehmen wir wie folgt Stellung:

U4 Englschalking: Die Verlängerung wird derzeit im Rahmen des Verkehrskonzepts für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten untersucht. Sollte eine U-Bahnvariante empfohlen werden wäre das Bureferat gegebenenfalls mit den weiteren Planungen zu beauftragen. (vgl. Ziffer 3.1).

U9: Die Verbindungsspanne U9 wird in den Nahverkehrsplan als Prüfauftrag aufgenommen (vgl. Ziffer 5.3).

U5 Freiham: Die Fortführung der U5 nach Freiham ist in der Liste der Prüfaufträge für den Infrastrukturteil (Ziffer 5.5) enthalten.

Die Verbindung zwischen Kieferngarten und Am Hart (U26) soll laut Stadtratsauftrag im Zusammenhang mit der U9 erneut geprüft werden (vgl. Ziffer 5.1.1).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00457 der Stadtratsfraktionen der SPD und der CSU vom 14.11.2014 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

9.34 Verlängerung der U1-Strecke von Olympia Einkaufszentrum bis Fasanerie und der U3 um drei Stationen von Moosach bis Untermenzing

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00258 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 10 – Moosach am 20.11.2014

(vgl. Anlage 1.34)

Die Bürgerversammlung des 10. Stadtbezirks fordert die Verlängerung der U1 vom Olympia-Einkaufszentrum bis zur Fasanerie und der U3 von Moosach zum S-Bahnhof Untermenzing
Siehe dazu Ziffer 9.15

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00258 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Die Stadtkämmerei hat mit Schreiben vom 28.05.2015 Stellung genommen: „Der o.g. Beschlusssentwurf enthält eine Aktualisierung und Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München. Außer den Ausführungen zur künftigen Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur (insbesondere die Förderung aus dem GVFG-Programm) enthält die Beschlussvorlage keinerlei Kostenangaben. Deshalb hält es die Stadtkämmerei für zwingend erforderlich, dass die im NVP enthaltenen Maßnahmen zumindest mit einem groben Kostenrahmen versehen werden.“

Bereits eine überschlägige wirtschaftliche Bewertung dieses NVP legt den Schluss nahe, dass selbst bei guter Einnahmesituation eine weitgehende Umsetzung nicht ohne deutliche Neuverschuldung möglich sein wird. Es wird um entsprechende Ergänzung und Zuleitung einer Neufassung gebeten.“

Hierzu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung: Die Kosten für die neu in den Nahverkehrsplan als „Planung/in Bau“ aufgenommenen Maßnahmen belaufen sich auf ca. 92 Mio € für die Tram München Norden sowie auf ca. 27 Mio.€ für die Tram Steinhausen. Die Kostenansätze für die bereits bisher im Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen sind im Mehrjahresinvestitionsprogramm enthalten. Eine Grobkostenermittlung zu den Prüfaufträgen zur Infrastruktur erfolgt im Rahmen der Bewertung der Maßnahmen im Teil „Infrastruktur“ und wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit vorgelegt. Die unter Ziffer 5.5 genannten Prüfaufträge sind von daher derzeit noch als unverbindlich anzusehen.“

Ergänzend zu diesen Ausführungen hat die Stadtkämmerei um Bezifferung aller als „Planung/in Bau“ aufgenommenen Maßnahmen gebeten. Hierzu weist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf die Ausführungen zur 1. Stellungnahme der Stadtkämmerei hin.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat die Sitzungsvorlage als Betreuungsreferat der SWM / MVG zur Kenntnis genommen. Die SWM / MVG wurden beteiligt und haben abschließend die als Anlage 13 beigefügte Stellungnahme abgegeben, die im Wesentlichen berücksichtigt wurde.

Die Beschlussvorlage ist außerdem mit der MVV GmbH als Verbundgesellschaft abgestimmt.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 – 25 wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.1) Bezirksausschusssatzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet. Eine erneute Beteiligung der Bezirksausschüsse und eine Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt auf Basis der Untersuchungsergebnisse des Teils „Qualitätsstandards“, bevor diese dem Stadtrat zusammen mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen zur Entscheidung vorgelegt werden (vgl. Antrag der Referentin Ziffer 4).

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans wird entsprechend den Ausführungen unter Ziffer 2 aktualisiert:
 - Entfall des Abzweigs „Fürstenrieder Straße – Lorettoplatz“ der Tram-Westtangente
 - Aufnahme der Verlängerung der Tram 23 zum Kieferngarten und der Tram 24 neu („Tram Münchner Norden“) von der U2 Am Hart zur U6 Kieferngarten in die Kategorie „Planung / im Bau“
 - Aufnahme der Tram Steinhausen in die Kategorie „Planung / im Bau“

Folgende Projekte sind von der Kategorie „Planung / im Bau“ als „Bestand“ aufzunehmen:

U1: Westfriedhof bis Olympia-Einkaufszentrum

U3: Olympiazentrum bis Moosach Bahnhof

U6: Garching-Hochbrück – Garching-Forschungszentrum (nachrichtlich)

Tram 16/18 Effnerplatz – St. Emmeram

Tram 23 Münchner Freiheit – Schwabing Nord

Tram 19 Pasing Marienplatz – Pasing Bahnhof

2. Der Bericht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans, zur künftigen Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur und zu den Ergebnissen der Anhörung der Bezirksausschüsse, der Wirtschaftskammern und der in München tätigen Umwelt-, Behinderten-, und Fahrgastverbände wird zur Kenntnis genommen.
3. Der Stadtrat stimmt zu, dass der Nahverkehrsplan um die Zielsetzung ergänzt wird, dass das integrierte Verkehrssystem des allgemeinen ÖPNV im Stadtgebiet beibehalten wird. Nur diese einheitliche Erbringung aller städtischen U-Bahn-, Tram- und Busverkehre aus einer Hand ermöglicht die Erreichung der nach dem Nahverkehrsplan vorgesehenen Standards unter verkehrlich optimalen Bedingungen und gewährleistet eine hohe Qualität bei Planung, Management und Betrieb des ÖPNV.
4. Der Stadtrat stimmt zu, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die im Vortrag der Referentin unter Ziffer 6.1 beschriebene Überprüfung der Qualitätsstandards mit Schwachstellenanalyse an eine externe Auftragnehmerin / einen externen Auftragnehmer vergibt.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Untersuchungen eine Beteiligung der Bezirksausschüsse und eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen und dem Stadtrat die Ergebnisse zusammen mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen zur Entscheidung vorzulegen.
Eine erneute Befassung des Stadtrates ist erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 25% übersteigen sollte.

5. Das Referat für Stadtplanung für Stadtplanung und Bauordnung wird zudem beauftragt, dem Stadtrat im Rahmen der o. g. Vorlage zu dem Teil „Qualitätsstandards“ ein konkretes Arbeitsprogramm zu dem Teil „Infrastruktur“ als Grundlage für eine weitere Verkauftragsvergabe (mit entsprechender Mittelbereitstellung) vorzulegen.
6. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, die Planung der „U9-Spange“ in die vorhandene Betrauung Zusatzaufgabe Infrastruktur der SWM aufzunehmen. Auf dieser Basis wird die SWM / MVG in Zusammenarbeit mit der Verwaltung gebeten, die Planung der „U9-Spange“ auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie weiter zu vertiefen.
7. Das Baureferat wird gebeten, die U-Bahnverbindungsspange von der U2 zur U6 („U26“) in Zusammenarbeit mit der SWM / MVG weiter zu vertiefen.
8. Der Antrag Nr. 02-08 / A 02070 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL vom 29.10.2004 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 08-14 / A 00114 von Frau StRin Claudia Tausend, Herrn StR Nikolaus Gradl, Herrn StR Boris Schwartz vom 01.07.2008 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 08-14 / A 00438 von Herrn StR Dr. Georg Kronawitter und Herrn StR Walter Zöller vom 01.12.2008 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 08-14 / A 00472 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Claudia Tausend, Herrn StR Ingo Mittermaier, Herrn StR Nikolaus Gradl, Frau StRin Sabine Nallinger, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Boris Schwartz vom 12.12.2008 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 08-14 / A 00476 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Claudia Tausend, Herrn StR Ingo Mittermaier, Herrn StR Nikolaus Gradl, Frau StRin Sabine Nallinger, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Boris Schwartz vom 12.12.2008 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Der Antrag Nr. 08-14 / B 01460 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 16.09.2009 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Der Antrag Nr. 08-14 / A 01167 der Stadtratsfraktion der FDP vom 02.11.2009 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Der Antrag Nr. 08-14 / B 02130 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 04.05.2010 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Der Antrag Nr. 08-14 / B 02250 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 06.07.2010 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
17. Der Antrag Nr. 08-14 / A 02428 der Stadtratsfraktion der SPD, vom 10.05.2011 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

18. Der Antrag Nr. 08-14 / A 02492 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL vom 27.05.2011 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
19. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01142 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen am 27.10.2011 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
20. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01184 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 Neuhausen-Nymphenburg am 24.11.2011 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
21. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03170 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Frau StRin Verena Dietl, vom 14.03.2012 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
22. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01509 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 10 Moosach am 11.10.2012 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
23. Der Antrag Nr. 08-14 / B 04646 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 05.03.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
24. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01758 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen am 14.03.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
25. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01790 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 24.04.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
26. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04455 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
27. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04454 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
28. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04453 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
29. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04452 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
30. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04451 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
31. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04450 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
32. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04449 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

33. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04448 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 12.07.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
34. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04535 der Stadtratsfraktion der FDP vom 01.08.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
35. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 02045 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen am 24.10.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
36. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 05077 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte – FW/ÖDP/BP vom 05.02.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
37. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 05191 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Heide Rieke vom 28.02.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
38. Die Empfehlung Nr. 14-20 / A 00077 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 Aubing – Lochhausen – Langwied am 03.07.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
39. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00346 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 22.10.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
40. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00457 der Stadtratsfraktionen der SPD und der CSU vom 18.11.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
41. Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00258 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 10 Moosach am 20.11.2014 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
42. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/
Bürgermeister

Stadtbaurätin
Prof. Dr.(I) Merk

- IV. Abdruck von I. mit III.
über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
je mit der Bitte um Kenntnisnahme.
- V. WV. Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
zur weiteren Veranlassung.

zu V.

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

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3