



I. An die Geschäftsstelle der
FDP – mit Stadtratsfraktion

Rathaus

Datum
03.09.2019

LH Bus am Nordfriedhof

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 14-20 / F 01468 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilnhofer vom 17.04.2019, eingegangen am 17.04.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrer Anfrage vom 17.04.2019 führten Sie als Begründung aus:

„Den Kunden des Flughafenbusses an der Haltestelle Ungererstraße/Nordfriedhof wird einiges unnötig zugemutet: störende Wertstoffinsel, gefährliche Querung des Radweges mit Koffern und eine insgesamt wenig attraktive Situation. Nun gibt es nur wenige Meter weiter an der Ungererstraße eine neue behelfsmäßige MVG-Bus-Haltestelle. Unverständlich ist, warum nicht gleich eine attraktive neue gemeinsame Lösung gesucht wird, sondern erst 2021 diese Haltestelle endgültig hergestellt werden soll, ohne die Missstände an der Haltestelle des Flughafenbusses zu lösen.“

Zu den im Einzelnen gestellten Fragen kann ich Ihnen Folgendes mitteilen:

Einführend weist die SWM/MVG darauf hin, dass im Interesse der ÖPNV-Kundinnen und Kunden bei neu eingeführten Linien dem Ziel der schnellen Betriebsaufnahme Vorrang eingeräumt wird. Zwischen dem Stadtratsbeschluss zur Einführung einer neuen Buslinie und der Inbetriebnahme liegen in der Regel lediglich wenige Monate, so dass in der verbleibenden Zeit nur ein schnell einzurichtendes Haltestellenprovisorium realisiert werden könne.

Frage 1:

Wie lange soll die Erprobungsphase für den MVG Bus dauern bzw. liegen schon Erkenntnisse vor?

Antwort der SWM/MVG:

„Der StadtBus 150 wurde Anfang Oktober 2018 in Betrieb genommen. Die Buslinie wird vom Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München mit Finanzmitteln zur Luftreinhaltung bis 2021 gefördert. Eine fundierte Aussage zum Erfolg einer neuen Verbindung kann erst nach ca. zwei Jahren getroffen werden, wenn sich ein Angebot etabliert hat und ausreichend bekannt ist. Für einen Weiterbetrieb der Buslinie über dieses Datum hinaus können derzeit keine Aussagen getroffen werden.“

Frage 2:

Warum wurde der MVG Bus nicht sofort an die Flughafenbus-Haltestelle situiert?

Antwort der SWM/MVG:

„An der Flughafenbus-Haltestelle kann nur ein Bus halten. Beim Halt des Flughafenbusses vergehen unter Umständen mehrere Minuten (Verstauen des Gepäcks in den Laderäumen, Einstieg nur an der ersten Tür, Fahrscheinkontrolle bzw. Fahrscheinkauf beim Fahrer). Ein nach dem Flughafenbus ankommender StadtBus müsste warten, bis die Haltestelle frei ist und wäre auf dem weiteren Linienweg verspätet.“

Frage 3:

Was spricht gegen eine heutige Zusammenlegung beider Haltestellen, wenn diese ab 2021 in Erwägung gezogen wird?

Antwort der SWM/MVG:

„Der SWM/MVG ist keine Planung zur Zusammenlegung der Haltestellen bekannt. Dagegen spricht, dass nur ein Bus an der Haltestelle halten kann (siehe Antwort zu Frage 2).“

Frage 4:

Könnte eine gemeinsame Bushaltestelle auch dort situiert werden, wo heute der Flughafenbus hält?

Antwort der SWM/MVG:

„Ja, wenn eine ausreichend lange Haltestellenkante für zwei gleichzeitig haltende Busse realisiert wird. Allerdings bleiben der konfliktreiche Ein- und Ausstieg am Radweg und die daraus resultierenden und in Frage 10 bemängelten Auswirkungen bestehen.“

Frage 5:

Warum können die Wertstoffcontainer nicht kurzfristig an die Friedhofsmauer versetzt werden?

Antwort des AWM:

„Im vorliegenden Fall können die Container bei Versetzung an die Friedhofsmauer nicht mehr durch ein Entsorgungsfahrzeug geleert werden, da die Behälter dann nicht mehr mit dem Kranausleger zu erreichen wären.“

Ganz generell gilt, dass entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen allein die Dualen Systeme, beziehungsweise deren Subunternehmer (hier Remondis und Wittmann) für die Sammlung und die alleinige Standortauswahl für die Wertstoffinseln verantwortlich sind. Eine Verlegung des Standplatzes kommt daher nur auf freiwilliger Basis der Betreiberfirmen Remondis und Wittmann in Frage. Diese beantragen erfahrungsgemäß jedoch nur dann einen alternativen Aufstellplatz, wenn ein dauerhaft realisierbarer Standort, welcher auch genehmigungsfähig ist, gefunden wird.

Die Landeshauptstadt München hat auf die Standortauswahl nur bedingt Einfluss. Vorschläge zu neuen Standplätzen aus der Bürgerschaft oder der Stadtverwaltung inklusive der Bezirksausschüsse werden vom AWM stets und gerne an die Betreiberfirmen der Dualen Systeme weitergegeben. Ob die Vorschläge aufgegriffen werden, liegt jedoch nicht in der Hand des AWM, da diese immer von den Betreiberfirmen akzeptiert und beantragt werden müssen.“

Frage 6:

Warum können die Parkplätze neben den Wertstoffcontainern nicht kurzfristig aufgehoben werden und die dann leere Fläche als Einstiegsplattform für den Bus genutzt werden?

Antwort des Baureferates:

„Die Aufhebung der Parkplätze und die Situierung der Bushaltestelle näher an der Kreuzung ist vom Kreisverwaltungsreferat aus verkehrlicher Sicht zu beurteilen. Die Anhebung der Parkbucht zu einer Wartefläche scheint aus baulicher Sicht möglich, würde für den angedachten späteren Ausbau jedoch möglicherweise einen verlorenen Aufwand bedeuten.“

Antwort des Kreisverwaltungsreferates:

„Die angesprochene Parkbucht neben den Wertstoffcontainern hat eine Länge von ca. 15 m. Für eine Nutzung als Haltestellenbucht ist sie daher zu kurz. Für eine Nutzung der Parkbucht als Haltestellenfläche für wartende Fahrgäste ist diese Fläche wegen der hierfür nicht passenden baulichen Ausgestaltung nicht geeignet. Die Zweckbestimmung der jeweiligen Straßenflächen soll für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig erkennbar sein. Dass eine auf Fahrbahnniveau abgesenkte Verkehrsfläche nicht für den Fahrzeugverkehr sondern für den Fußverkehr vorgesehen ist, entspricht nicht den Gewohnheiten der beiden Verkehrsteilnehmergruppen. Für einsteigende Fahrgäste kommt das Erschwernis des größeren Höhenunterschieds zum Buseinstieg hinzu. Eine Verlegung der Haltestelle an die heutige Parkbucht kann daher erst nach einer baulichen Schließung der Parkbucht und Anhebung dieser Fläche auf Gehwegniveau erfolgen.“

Frage 7:

Sofern man die drei Parkplätze nicht mit einer erhöhten Plattform überbaut, könnte die Fläche auch für die Müllabfuhr genutzt werden, falls sonst die Wertstoffcontainer an der Friedhofsmauer nicht mehr erreichbar wären?

Antwort des AWM:

„Wie bereits oben ausgeführt, brauchen die Betreiberfirmen für die Errichtung der Standplätze auf öffentlichem Grund eine öffentlich-rechtliche Erlaubnis nach den Straßenverkehrsvorschriften (bzw. nach der Grünanlagensatzung). Hierfür werden in einem formellen Genehmigungsverfahren mehrere städtische Fachdienststellen beteiligt und fachliche Stellungnahmen angefordert. Inwiefern eine Platzierung der Container in der Parkbucht einer Prüfung durch diese Fachdienststellen standhält ist fraglich, da die Benutzer der Wertstoffinsel zum Einwerfen der Verpackungsabfälle dann ausschließlich auf dem Radweg stehen müssten (ein Einwurf von der Fahrbahnseite ist grundsätzlich nicht zulässig) und somit eine Gefährdung von Radfahrern und Einwerfenden gegeben wäre.“

Frage 8:

Wie aufwändig und wie teuer wäre es, auch die Litfaßsäule auf dem Platz anders zu platzieren?

Antwort des Baureferates:

„Für das Versetzen der Litfaßsäule müsste zunächst ein geeigneter Ersatzstandort im unmittelbaren Umfeld gefunden werden. Das Versetzen geschieht auf Kosten des Werbetreibenden.“

Frage 9:

Müssten für die feste Einrichtung der MVG Bushaltestelle am jetzigen Standort die Bäume gefällt werden, unter denen aktuell die Interimsbefestigung verlegt wurde? Wo werden entsprechende Ersatzbäume gepflanzt? Welche Vorteile hätte dieser Standort (wo heute noch Bäume stehen) gegenüber der heutigen Flughafenbushaltestelle?

Antwort der SWM/MVG:

„Die Notwendigkeit von Baumfällungen hängt davon ab, wie die noch nicht begonnene Planung zum endgültigen barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle ausgeführt wird. Bei einer Beibehaltung der heutigen Busbucht ist von einer Fällung der Bäume auszugehen, damit die in den Richtlinien zum barrierefreien Planen und Bauen geforderten hindernisfreien Durchgangsbreiten und Bewegungsflächen gewährleistet sind. Bei einem Umbau zur Kaphaltestelle können die Bäume voraussichtlich erhalten werden, wenn sie ausreichend standsicher sind und durch die Umbauarbeiten das Wurzelwerk nicht beschädigt wird. Ein teilweiser Entfall von Bäumen kann notwendig sein, wenn im Haltestellenbereich Platz für eine Wartehalle benötigt wird.“

Ob und wo Ersatzpflanzungen notwendig sein werden, wird in der noch nicht begonnenen Planung festgelegt.

Wesentlicher Vorteil dieses Standorts ist, dass es keine unmittelbaren Konflikte auf gemeinsamer Fläche zwischen ein- bzw. aussteigenden Fahrgästen und dem Radverkehr gibt.“

Frage 10:

Täglich müssen die Gäste Münchens über den Radweg in den Flughafenbus einsteigen. Die Radfahrer fahren deshalb entweder zwischen den Reisenden durch oder weichen auf den Fußweg aus - beides kein tragbarer Zustand. Wieso sucht man nicht nach Lösungen – und seien es auch Interimslösungen - sondern möchte diese Gefahrensituation bis 2021 beibehalten?

Antwort des Baureferates:

„Der Ausstieg von Fahrgästen auf einen Radweg ist nicht optimal, dennoch gibt es aus unterschiedlichen Gründen im Stadtgebiet einige Stellen mit einer solchen Situation. Inwiefern hier eine konkrete Gefährdung vorliegt welche einen sofortigen Umbau notwendig macht, ist vom Kreisverwaltungsreferat zu beurteilen.“

Antwort des Kreisverwaltungsreferates

„Das Verhalten von Verkehrsteilnehmern an Haltestellen ergibt sich aus § 20 Abs. 2 StVO. So darf rechts an haltenden Linienbussen während des Ein- und Ausstiegs von Fahrgästen nur mit Schrittgeschwindigkeit und erforderlichem Sicherheitsabstand vorbeigefahren werden. Erforderlichenfalls haben Fahrzeugführer, also auch Radfahrer, zu warten. Eine Änderung der Haltestellensituation am bestehenden Standort ist erst im Zusammenhang mit den erforderlichen baulichen Anpassungen auf verkehrssichere Weise möglich. Alternativ könnte eine Verlegung der Haltestelle an einen anderen baulich geeigneten Standort geprüft werden, ggf. unter Inkaufnahme von Parkplatzverlust.“

Frage 11:

Die Ungererstraße ist an dieser Stelle dreispurig, im weiteren Verlauf jedoch zweispurig. Besteht die Überlegung, die komplette Organisation von Radweg, Fußweg und Aufstellflächen anders anzuordnen, um hier das Konfliktpotential zu reduzieren?

Antwort des Baureferates:

„Überlegungen zur Neuorganisation des Straßenraums sind dem Baureferat nicht bekannt und müssten vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgewogen werden. Dabei würde in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Kreisverwaltungsreferat auch betrachtet werden, inwiefern die geschilderte Fahrspuraufteilung der Ungererstraße Potential für Verbesserungen im Seitenraum birgt.“

Das Kreisverwaltungsreferat verweist hierzu auf das Antwortschreiben zum BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05100 des BA 12 vom 17.07.2018, in dem wie folgt Stellung genommen wird: „Das Baureferat beabsichtigt diese Bushaltestelle barrierefrei auszubauen und dabei auch die von Ihnen beschriebene Situation zu verbessern. Die Art der Haltestellenausbildung und die Haltestellenlänge hängt aber vom Takt der beiden dort haltenden Busse ab. Daher werden wir zuerst abwarten, ob die MVG die Buslinie 150 fest einrichtet und dann die Planung zum Ausbau dieser Bushaltestelle aufnehmen. Dort könnte dann auch der Flughafenbus halten. Der Ausbau ist voraussichtlich ab 2021 vorgesehen.“

Frage12:

Könnte der Betreiber des Flughafenbusses in die Finanzierung einer Haltestelle eingebunden werden, die sowohl sicher als auch ein freundliches Aushängeschild für München wäre und nicht nur ein schmutziger und beklemmender Platz hinter den Müllcontainern?

Antwort des Baureferates:

„Der Flughafenbus verkehrt als Linienverkehr mit einer Streckengenehmigung der Regierung von Oberbayern. Für Linienverkehr obliegt die Baulast und der Unterhalt dem Straßenbulasträger, also der Landeshauptstadt München. Eine Verpflichtung zur Mitfinanzierung der Haltestelle für den Betreiber besteht nicht.“

Ich hoffe, dass ich Ihre Fragen hiermit zufriedenstellend beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

II. Abdruck von I.

an das Direktorium-HA II/V 1 (Az.: D-HA II/V1 8513-17-0001)

an RS/BW

per Mail an anlagen.ru@muenchen.de

an das Kommunalreferat

an das Kreisverwaltungsreferat

an das Baureferat

per Hauspost

an die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität

jeweils z.K.

III. Wv. FB 5

Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/3 Anfragen/FTB aka FDP-HUT-Piraten/1468_Antw.odt

Clemens Baumgärtner