

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 24.03.2016

**Nahverkehrsplan für die LH München IV
Derzeit abgelehnte aber zukünftig sinnvolle Projekte vertiefen oder als Option in den
Nahverkehrsplan aufnehmen**

Antrag

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, zusätzlich zu den im Plan Anlage 7 aufgeführten Strecken die folgenden Strecken vertieft zu untersuchen.

- eine Verlängerung der Tram-Westtangente nach Süden und weiter über die Bahngleise der Großhesseloher Brücke über die Isar nach Harlaching
- eine Verlängerung der Tram-Südtangente über Giesing zum Ostbahnhof
- eine Verlängerung der im aktuellen Nahverkehrsplan enthaltenen Tram-50 (St.Emmeram – OEZ) im Westen vom OEZ bis Moosach und im Osten bis Johanneskirchen
- eine Tram vom Harras, über Hauptbahnhof, Briener Straße und Ludwigstraße zur Münchner Freiheit
- eine Verlängerung der Tram vom Petuelring bis Am Hart
- Verlängerung von Tramlinien ins Umland
- die Pasinger Kurve für den Nahverkehr
- eine Seilbahn von Englschalking über Riem zur Messestadt West

2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt die folgenden Trassen als Option im Nahverkehrsplan zu belassen bzw. aufzunehmen,

- U-Bahn-Verbindung in die Blumenau
- U-Bahn-Verlängerung OEZ–Fasanerie
- eine Trambahnverbindung Münchner Freiheit – Ingolstädter Straße – Neuherbergstraße – Dülferstraße – Schleife durch das Hasenberggl – Feldmoching
- eine Trambahnverbindung Am Hart – Goldschmidplatz
- eine Seilbahn Dülferstraße – Garching

Begründung:

Der Nahverkehrsplan sollte nicht nur demnächst baureife Projekte enthalten, sondern auch Projekte, die in einer wachsenden Stadt mit einer zukunftsfähigen Mobilität mit weniger Autoverkehr Bedeutung erlangen könnten. Die Darstellung zumindest als Option dient der Sicherung der Trassen.

Die Herausnahme der U-Bahn-Anbindung vom Willibaldplatz in die Blumenau ist wenig verständlich nachdem zwei Monate vor dem Beschluss des Nahverkehrsplans (am 30. September im Planungsausschuss) im Bauausschuss (am 14. Juli 2015) festgelegt wurde, dass beim Bau der U-Bahn nach Pasing an der Station Willibaldplatz die Option eines Abzweigs in die Blumenau durch einen extra ausgeweiteten Tunnelbereich baulich offengehalten wird.

Fraktion

Die Grünen – rosa - liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Anna Hanusch

Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 07.04.2016

**Nahverkehrsplan für die LH München VI
Den Münchner ÖV bis 2022 barrierefrei machen**

Antrag

Für die Realisierung der Barrierefreiheit im ÖPNV gemäß § 8.3 des PbefG wird bis Ende 2016 von Verkehrsunternehmen und Baulastträger ein Konzept erstellt. Hierfür wird dem Stadtrat ein tragfähiger Finanzierungs- und Umsetzungsplan zur Entscheidung vorgelegt, an dessen Erarbeitung auch die/der Behindertenbeauftragte und -beiräte sowie Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste zu beteiligen sind.

Begründung:

Entsprechend der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes soll möglichst bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖV erreicht werden. Die LH München hat sich zwar mit der Ausstattung der U-Bahn-Stationen mit Liftanlagen, mit dem weitergehenden Umbau der ersten U-Bahn-Stationen, mit dem barrierefreien Umbau zahlreicher Bushaltestellen und der nahezu kompletten Umstellung auf Niederflurfahrzeuge bereits auf den Weg gemacht. Aber um das Ziel eines komplett barrierefreien ÖV bis zum Jahr 2022 zu erreichen, bedarf es eines Umsetzungs- und Finanzierungskonzeptes.

Die Diskussion zum Thema „Vollständige Barrierefreiheit“ ist zwar noch im Fluss, dies kann aber nicht rechtfertigen, untätig Zeit verstreichen zu lassen.

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Bearbeitung unseres Antrages.

Fraktion Die Grünen – rosa - liste

Initiative:
Paul Bickelbacher
Herbert Danner
Anna Hanusch
Sabine Nallinger
Oswald Utz

Mitglieder des Stadtrates

(14 D)

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am . . 2017

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

 Antrag (zur Abstimmung) Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

 ja nein

Persönliche Angaben

Name:	Vorname:	Staatsangehörigkeit:
Straße, Nr.:	PLZ, Ort:	Telefon: (Angabe freiwillig)
Unterschrift:		

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer **persönlichen Angaben** auf diesem **Wortmeldezettel** und auf den von Ihnen evtl. beigefügten **Unterlagen** – auch im Internet – einverstanden? ja nein

Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der **übrige Inhalt** dieses Wortmeldezettels **einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen** im Internet veröffentlicht.

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

 ja nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

 ja nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Verlängerung der Trambahnlinie 25 am Bahnhof Berg am Laim in alle
2. Richtungen prüfen
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Die Landeshauptstadt München beauftragt die Stadtwerke Verkehrsbetriebe eine Verlängerung der Trambahnlinie 25 am Bahnhof Berg am Laim in alle Richtungen prüfen.

Begründung:

Die im Dezember 2016 eröffnete Endstation am SZ-Hochhaus war immer nur als Zwischenlösung gedacht. Durch das erwartete starke Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahren ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs dringend notwendig.

Raum für Vermerke des Direktoriums - Bitte nicht beschriften -

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

ANTRAG



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

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

Stadtratsmitglieder

München, 04.10.2017

Öffentlich besser fahren 1 Stadt – Umland – Verbindungen im Allgemeinen Personennahverkehr

Antrag

Die Stadtverwaltung und die Stadtwerke München/ die MVG stellen Potentiale von schienengebundenen Verkehrsmitteln (U-Bahn, Straßenbahn, Stadt-Umlandbahn, Punkt zu Punkt) über die Stadtgrenzen hinaus ins Umland dar.

Interesse und Kooperationsbereitschaft der jeweiligen Aufgabenträger sind dabei zu erkunden.

Begründung:

Stadt und Region wachsen stark. Entsprechend nimmt auch der Verkehr über die Stadtgrenze stark zu. Ergänzend zur S-Bahn könnten neue Verbindungen helfen, den zunehmenden Verkehr aufzunehmen.

Beispiele:

- Aus dem Raum Dachau/ Karlsfeld nach Ludwigsfeld/ Allach (MAN/ MTU/ KraussMaffei) und weiter in den Münchner Norden,
- Von München direkt nach Norden (Unterschleißheim, Neufahrn),
- Von Germering, Puchheim, Gröbenzell, Maisach in das nördliche Stadtgebiet,
- Über Giesing/ Ramersdorf in den Südöstlichen Landkreis München,
- und weitere.

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 089- 23 39 26 27, Fax: 089- 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de



Neue Verbindungen abseits der S-Bahnlinien würden die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter erhöhen, Tangentialverbindungen die radial ausgerichtete S-Bahn entlasten

gez.

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

Stadtratsmitglieder

ANTRAG



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

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

Stadtratsmitglieder

München, 04.10.2017

Öffentlich besser fahren 3 Konferenz für Nahverkehrsprojekte

Antrag

Die Landeshauptstadt München lädt den Landkreis München und die Landkreise Dachau und Fürstenfeldbruck zu einer Konferenz ein. Ziel soll es dabei sein, gemeinsam über denkbare grenzüberschreitende ÖV-Projekte zu diskutieren.

Begründung:

Seit Jahrzehnten wird über Verkehrsverbindungen des Allgemeinen Personennahverkehrs diskutiert, die über die Grenzen der Stadt München führen – zuletzt erst kürzlich wieder im Kreistag München.

Für den Pendlerverkehr von und nach München gilt es, die Chancen solcher Verbindungen vor allem mit den unmittelbar angrenzenden Landkreisen München, Dachau und Fürstenfeldbruck zu erörtern.

gez.

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

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

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



ANTRAG



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

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

Stadtratsmitglieder

München, 04.10.2017

Öffentlich besser fahren 4 Viertes Mittelfristprogramm zum Ausbau von U-Bahn und Straßenbahn

Antrag

Die Stadt München stellt ein Viertes Mittelfristprogramm zum Ausbau von U-Bahn und Trambahn auf.

Begründung:

Bis auf die Verlängerungen nach Pasing und Engelschalking ist das Dritte Mittelfristprogramm erfüllt. Die Verlängerung der U5 nach Pasing wird aktuell geplant, die Verlängerung der U4 nach Engelschalking ist im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung im Münchner Osten vorgesehen.

Essentiell für die künftige Leistungsfähigkeit des Münchner Tram- und U-Bahnnetzes ist die innerstädtische Entlastungstrecke mit dem Arbeitstitel U9.

Erweiterungen des Tram- und U-Bahnnetzes in neue Siedlungsgebiete, aber auch grenzüberschreitende Verbindungen müssen bewertet und priorisierend gewichtet werden, insbesondere um die Voraussetzung zu schaffen, verfügbare Finanzmittel des Bundes und des Freistaates Bayern zu erhalten.

gez.

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

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 089-23392627, Fax: 089-23324599
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes am 26. 10. 2017

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Tram Steinhausen verlängern nach Daglfing

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Im Rahmen des SEM Nordost (Stadtentwicklungsmaßnahme im Münchner Nordosten) wird die Verlängerung der Tram „Steinhausen“ vom derzeitigen Endpunkt nach Osten distanziert.

Zwischen dem Endpunkt und der SEM-Grenze liegt zandosfer Gebiet, das z.Zt. bebaut wird.

⇒ Die LH München wird gebeten, die Mkt zu beauftragen (bitten) einen Trassenvorschlag zu erarbeiten, der der Realisierung einer Tramverbindung ^{nach Daglfing} ~~nach Daglfing~~ förderlich ist und von Bebauung freigehalten wird.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Textfeld für Kontaktdaten

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am . .

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Verlängerung der Tram Steinhausen zum Zamilapark

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Siehe Bürgerantrag „Verlängerung der Tram Steinhausen zum Zamilapark“

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Textfeld für Kontaktdaten 

Bürgerversammlung des Bezirks 13
der Landeshauptstadt München
Bezirk: Bogenhausen
München, der 26. Oktober 2017

Bürgerantrag

Verlängerung der Tram Steinhausen zum Zamilapark

Antrag:

Die Bürgerversammlung Bogenhausen fordert eine rasche Verlängerung der Tram Steinhausen über die Haltestellen Friedrich-Eckart-Straße und Zamdorf Siedlung zur Süskindstraße. Von dort aus kann die Tram optional zum Daglfinger Bahnhof beziehungsweise zur Rennbahnstraße erweitert werden.

Begründung:

Mit Inbetriebnahme der Tram Steinhausen wurde die ehemalige Route der Buslinien 190 und 191 eingestellt, wodurch es zu massiven Protesten kam. Es wurde von den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern wieder eine Linie zum Max-Weber-Platz gefordert.¹ Mit einer entsprechenden Tramerweiterung erhält ein Großteil der durch die Tram Steinhausen benachteiligten Fahrgäste wieder die Verbindung zum Max-Weber-Platz zurück. Dadurch verkürzen sich die Fahrzeiten für viele Personen wieder und durch die bereits heute vorgesehene Straßenbahnführung zum Stadtzentrum² wäre die Verbindung noch attraktiver als zuvor mit dem Bus.

An der Eggenfeldener Straße ist bereits heute eine massive und dichte Bebauung mit einem neuen Hochhaus vorgesehen.³ Ohne eine Tramerweiterung besteht allerdings für die Anwohnerinnen und Anwohner, je nach genauem Wohnort, ein 800 bis 1.200 Meter langer Fußweg entlang einer großen Straße und unter einer Autobahn hindurch, um zum S-Bahnhof Berg am Laim zu gelangen. Da weite Teile der Hultschiner Straße unbebaut sind, ist für viele Personen der alleinige Aufenthalt auf dem Weg von beziehungsweise zur S-Bahn eine Zumutung.⁴ Es ist bei einer solchen Planung absehbar, dass die Anwohnerinnen und Anwohner vermehrt auf

¹ Beispielsweise am 2. Mai 2017 in der Unterausschusssitzung Verkehr des Bezirksausschusses von Bogenhausen im Pysos.

² Vgl. Schreiben der Münchner Verkehrsgesellschaft an den Bezirksausschuss Bogenhausen zum Leistungsprogramm 2018 im Juli 2017, S. 31.

³ Vgl. Ulrike Steinbacher: *Münchens neue Wohnidee: Beste Lage an der Autobahn*. In: Süddeutsche Zeitung vom 9. April 2017 (online: <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/zamdorf-manhattan-am-stadtrand-1.3451968>, abgerufen am 28. August 2017).

⁴ In der Sitzung des Unterausschusses Verkehr des Bezirksausschusses Bogenhausen am 2. Mai 2017 im Pysos haben BürgerInnen und Bürger darauf aufmerksam gemacht.

den Individualverkehr umsteigen und dass die bereits heute zu beobachtenden Rückstauungen, die seit dem neuen Linienweg der Linien 190 und 191 nochmal enorm zugenommen haben,⁵ erneut verstärkt werden.

Mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zum Berg am Laim am Laimmer Bahnhof zu kommen, bedeutet, wie bereits heute in „geringerem“ Ausmaß beobachtbar, dass sich auch der Bus in den Stau stellt, sodass eine Busfahrt zum Haltepunkt Berg am Laim für viele AnwohnerInnen und Anwohner unattraktiv wäre und keine Option darstellt. Bereits heute benötigt man für die 800 Meter weite Strecke zwischen Friedrich-Eckart-Straße und Berg am Laim Bf. gemäß Angaben von AnwohnerInnen und Anwohnern Zamdorfs teilweise 30 Minuten Fahrzeit.⁶ Sowohl auf der Eggenfeldener Straße als auch auf der Hultschiner Straße werden die Stickstoffdioxid-Grenzwerte der Europäischen Union mit den Werten 50 bis 60 statt 40 Mikrogramm pro Kubikmeter deutlich überschritten.⁷ Mit einer Tram von der Eggenfeldener Straße zum Max-Weber-Platz zu kommen, würde den Öffentlichen Personennahverkehr in dem Bereich deutlich aufwerten und an den staugefährdeten Bereichen würde die Straßenbahn auf einer separaten Trasse am Stau vorbeifahren.

Daher ist davon auszugehen, dass deutlich mehr Menschen die Tram nutzen werden als heute. Ebenfalls ist es denkbar, dass die Stauungen auf das Niveau von vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 zurückfallen und damit auch der Stickstoffdioxid-Gehalt dementsprechend abnimmt. Eine Erweiterung der Hultschiner Straße und der Eggenfeldener Straße ist für eine Straßenbahn bereits vorgesehen und für NutzerInnen und Nutzer des Motorisierten Individualverkehrs geht keine Spur verloren, da das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München bereits entsprechende Trassen freihält. Somit wird auch von dieser Stelle eine entsprechende Erweiterung der Tram als potenzielle Notwendigkeit angesehen.⁸

Bereits seit vielen Jahren sind die Linien 190 und 191 ab der Eggenfeldener Straße sehr gut gefüllt. Trotz der Verschlechterung der Fahrtwege steigen die Fahrgastzahlen der beiden Linien gemäß Münchner Verkehrsgesellschaft dennoch an.⁹ Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass zahlreiche Häuser im Zamilapark und in der Kolonialsiedlung von Ein- zu Mehrfamilienhäuser umgebaut werden, aber auch darauf, dass in Daglfing ein neues Flüchtlingsheim

⁵ Vgl. bspw. Carmen Ick-Dietl: *Neue Tram nach Steinhausen: Es gibt schon Beschwerden*. In: Münchner Merkur vom 20. Dezember 2016 (online: <https://www.merkur.de/lokales/muenchen/berg-am-laim-ort43346/neue-tram-linie-25-nach-steinhausen-es-gibt-schon-beschwerden-7142356.html>, abgerufen am 28. August 2017).

⁶ Vgl. Ulrike Steinbacher: *Konflikt auf der grünen Wiese*. In: Süddeutsche Zeitung vom 1. August 2017 (online: <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/zamdorf-konflikt-auf-der-gruenen-wiese-1.3612126>, abgerufen am 28. August 2017).

⁷ Vgl. *Münchner Untersuchungen. Straßen mit Überschreitung des NO₂-Grenzwertes von 40 µg/m³*. Studie der Bayerischen Staatsregierung, veröffentlicht am 18. Juli 2017 (online: <http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/imperia/md/content/regob/internet/dokumente/bereich5/technischerumweltschutz/lrp/no2-strassenverzeichnis.pdf>, abgerufen am 28. August 2017).

⁸ Vgl. Vortrag *Erste Bürgerinformation zur Bebauung an der Eggenfeldener Straße* von DIBAG AG, Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München und dem Bezirksausschuss Bogenhausen vom 26. Juli 2017 im Hotel AZIMUT Munich City East an der Kronstadter Straße 6-8.

⁹ Vgl. Antwortschreiben der Landeshauptstadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft auf den Bürgerantrag *Busverbindung zwischen Zamdorf Siedlung und Max-Weber-Platz* vom 13. Juni 2017.

errichtet wurde. Wenn der Zamilapark eine Verbindung zum Stadtzentrum erhält, ist dementsprechend schon heute mit einem enormen Potenzial zu rechnen. Gemäß Aussagen von Anwohnerinnen und Anwohnern des Zamilaparks waren die Linien bereits Ende 2016, als sie noch zum Max-Weber-Platz führen, äußerst gut gefüllt.¹⁰ Es gab sogar Beschwerden, dass Menschen nicht mehr in den Bus einsteigen konnten, da das Fahrzeug überfüllt war.¹¹

Beinahe sämtliche Fahrgäste, die heute in die Tram Steinhausen an ihrer Endhaltestelle Berg am Laim Bf. einsteigen, kommen aus dem Zamilapark.¹² Es ist von einem deutlich höheren Potenzial auszugehen, wenn die Tram in das Gebiet, von dem die Fahrgäste kommen, erweitert wird.

Optional kann von der Haltestelle Süskindstraße aus die Tram nach Daglfing Bf. geführt werden und dort enden, wodurch zahlreiche Hotels, wie beispielsweise Anlagen nahe den Haltestellen Süskindstraße, Zamdorf Siedlung und Vogelweideplatz, attraktiv mit der S-Bahn zum Flughafen erschlossen werden.¹³ Eine andere Option könnte sein, die Straßenbahn zur Rennbahnstraße zu führen, wodurch die Buslinie 190 ein weiteres Stück ersetzt wird.¹⁴ Beide Varianten münden unmittelbar am Rand des Gebiets der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme München Nordost,¹⁵ wodurch die Tram von dort aus direkt erweitert werden kann, ohne dass geprüft werden muss, wie die Tram bis dorthin errichtet wird.¹⁶

¹⁰ Vgl. Aussagen von Bürgerinnen und Bürgern im Unterausschuss Verkehr des Bezirksausschusses Bogenhausen vom 2. Mai 2017 im Pysos.

¹¹ Ein erster Antrag zur Vermeidung dieser Lappalie wurde unter dem Betreff *Ganztägiger 10-Minuten-Takt der Buslinie 191 ab Haltestelle Süskindstraße mit Linie 190, Neue Linie mit ganztägigen 20-Minuten-Takt für das Gewerbegebiet Zamdorf* am 25. Juli 2017 vom Bezirksausschuss Bogenhausen gestellt.

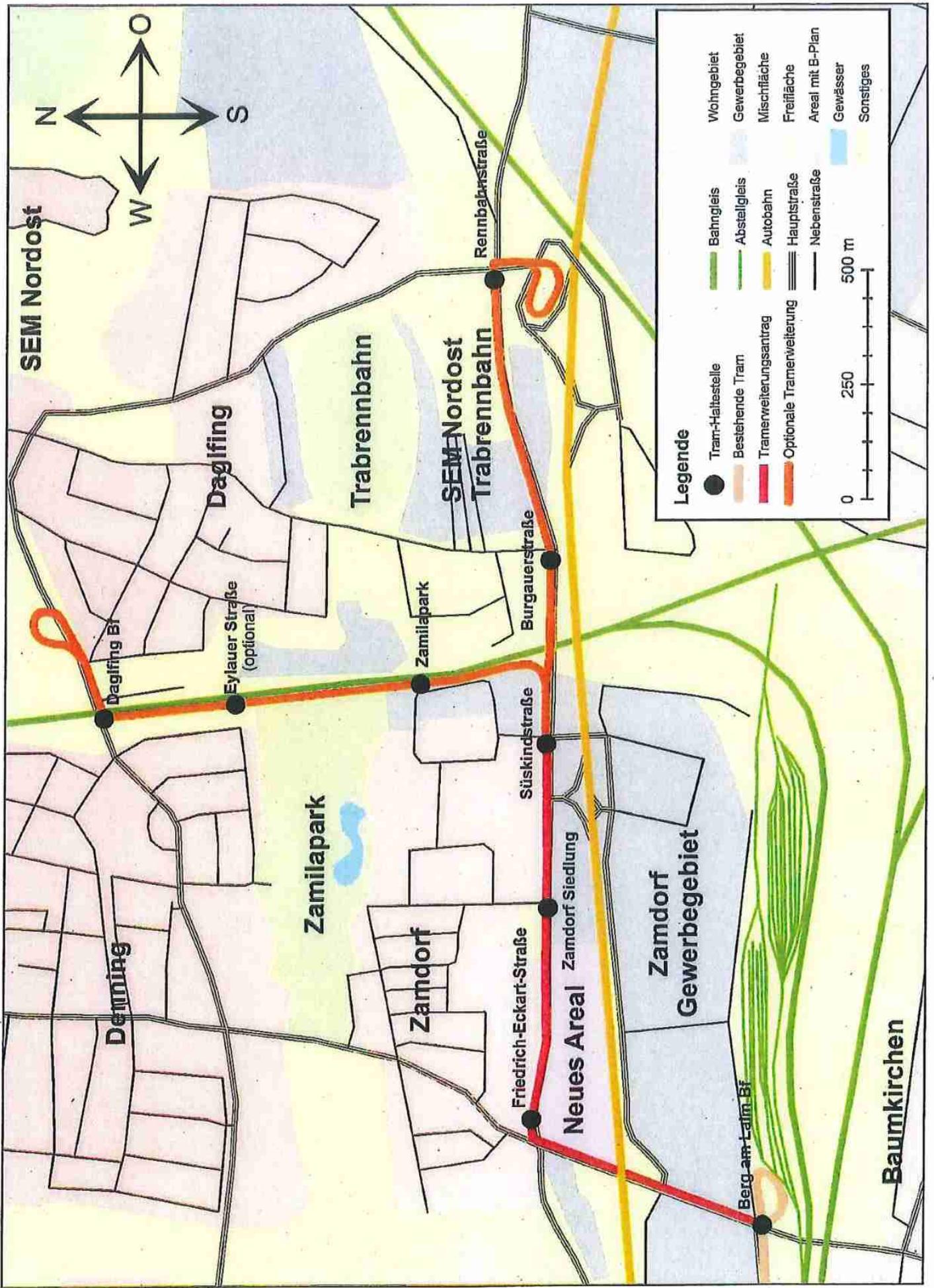
¹² Vgl. Fahrgastbewegungen an der Bus- und Tramhaltestelle Berg am Laim Bf.

¹³ Nahe der Haltestelle Süskindstraße stehen die Hotels AZIMUT Munich City East, Ibis Styles Hotel München Ost Messe, Mercure Hotel München Ost Messe und Tulp Inn München Messe. An der Haltestelle Zamdorf Siedlung befindet sich das Hotel nH München Messe und am Vogelweideplatz wird im Bogenhausener Tor ein Hotel entstehen. Durch die S-Bahn-Linie 8, die in Daglfing Bf. hält und in eine Richtung zum Flughafen weiterfährt (vgl. Münchner Verkehrsverbund (Hrsg.): *Gesamtfahrplan 2017*. München 2016, S. 206–209), wäre eine attraktive Anbindung vom und zum Flughafen an diese Hotelanlagen möglich.

¹⁴ Vgl. Münchner Verkehrsverbund (Hrsg.): *Gesamtfahrplan 2016*, München 2015, S. 513–517.

¹⁵ Vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hrsg.): *Neues im Nordosten*. München 2016.

¹⁶ Eine Veranschaulichung der Tramverlängerung mitsamt einer der beiden optionalen Erweiterungen bietet die Karte auf der letzten Seite des Antrags.



Legende

● Tram-Haltestelle	— Bahngleis	Wohngelände
— Bestehende Tram	— Abstellgleis	Gewerbegebiet
— Tramverlängerungsantrag	— Autobahn	Mischfläche
— Optionale Tramverlängerung	— Hauptstraße	Freifläche
	— Nebenstraße	Areal mit B-Plan
		Gewässer
		Sonstiges

0 250 500 m

Nachträgliche Ergänzungen

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Liste der Unterstützerinnen und Unterstützer keine Petition darstellt, sondern eine Auswahl an Personen aufzählt, die den Antrag befürworten.

Während der Suche nach unterstützenden Personen, wurden konstruktive Anregungen und Änderungsvorschläge eingebracht, die im Folgenden erläutert werden:

In der Karte auf Seite 4 ist eine Erweiterung der Tram in das Gebiet der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme München Nordost in beiden Varianten vorgesehen. In der Option, die Tram zum Daglfinger Bahnhof zu führen, kann die Straßenbahn vermutlich kostengünstiger etwa 400 Meter weiter nordwestlich des Bahnhofs wenden, sodass keine finanzielle Belastung für eine Konstruktion zur Gleisüberquerung der Bahnstrecke München Ost – München Flughafen in dieser Variante anfällt. Mit dieser Führung ist die Option, die Straßenbahn zum Daglfinger Bahnhof zu verlängern, vermutlich die kostengünstigere Variante. Zudem kann eine weitere Haltestelle an der Memeler Straße errichtet werden. Eine Erweiterung der Tram gen Osten in das Gebiet der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme München Nordost kann hierbei nach der Tieferlegung der dazwischenliegenden Bahngleise vorgenommen werden.

Falls die Tram zur Rennbahnstraße geführt wird, kann sie an der Haltestelle Trabrennbahn statt nahe der Autobahn A94 enden, wodurch die Anwohnerinnen und Anwohner von Daglfing profitieren.

Es wurde angemerkt, dass entlang der Eggenfeldener Straße wenig Platz für eine separate Trambahntrasse ist und an der Straße bereits heute stellenweise Wohnhäuser stehen, dessen Bewohnerinnen und Bewohner neben dem heutigen Straßenlärm in Zukunft auch die Geräusche der Tram hören werden. Heute ist es möglich, die Straßenbahn zumindest streckenweise wenige Meter weiter südlich von der Eggenfeldener Straße, gegebenenfalls unmittelbar an der Autobahn, zu planen. Andernfalls wurde angeregt, an dieser Stelle eine neue Hauptstraße zu errichten, auf die der Motorisierte Individualverkehr geleitet wird, sodass die Eggenfeldener Straße ausschließlich oder fast ausschließlich von der Straßenbahn befahren wird. In der letzteren Variante ist die Distanz zum Öffentlichen Personennahverkehr für zahlreiche Fahrgäste näher als in der ersten Variante. Die Luftqualität der Eggenfeldener Straße verbessert sich durch den reduzierten Verkehr und den daraus resultierenden, geringeren Stickstoffdioxidwerten zu Gunsten der Anwohnerinnen und Anwohner.

Zwischen der optionalen Haltestelle Eylauer Straße und dem Daglfinger Bahnhof beziehungsweise der Memeler Straße kann mit der Errichtung der Trambahngleise eine Lärmschutzwand aufgestellt werden, wodurch die dort lebenden Menschen nicht durch den Lärm der Straßenbahn belästigt werden. Darüber hinaus reduziert sich für sie der Lärm der S-Bahn sowie des Güterverkehrs.

Sämtliche in diesem Antrag erwähnten Anregungen, Varianten und Vorschläge sollten überprüft und die sinnvollste Lösung beziehungsweise die sinnvollsten Lösungen umgesetzt werden.

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 03.11.2017

ANTRAG

Zügige Tram-Verlängerung von Berg am Laim nach Daglfing

Die Stadtverwaltung und die MVG planen zügig die Verlängerung der Tram Steinhausen über den Zamilapark nach Daglfing mit der möglichen Fortsetzung in den Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Nordosten.

Begründung

Der aktuell vorgeschlagene verbesserte Busverkehr zwischen Steinhausen und Zamilapark ist nur eine Zwischenlösung. Eine wirklich attraktive Lösung erfordert die Verlängerung der Tram über den Zamilapark nach Daglfing, weil umsteigefreie Fahrten deutlich attraktiver sind und die kompakte Bebauung des Zamilaparks ein entsprechendes Fahrgastpotenzial bietet.

Die Tramverlängerung hat hohe Priorität, weil an der Eggenfeldener Straße eine kompakte Bebauung, möglicherweise mit einem neuen Hochpunkt, vorgesehen ist. Die neuen Bewohner sollten nach Möglichkeit gleich mit Bezug ihrer Wohnungen ein attraktives öffentliches Verkehrsmittel vorfinden und nutzen können.

Zudem gilt es die Voraussetzungen für die ÖV-Erschließung des Bereichs der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Nordosten zu schaffen. Hier wäre neben einer U-Bahn-Verlängerung vom Arabellapark in das Gebiet hinein auch ein Trambahnbügel von Daglfing durch das Gebiet und weiter über Johanneskirchen zur bestehenden Strecke der Tram nach St. Emmeram eine sinnvolle Lösung.

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Initiative: Paul Bickelbacher Anna Hanusch Herbert Danner Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadträtin Dorothea Wiepcke
Stadtrat Johann Sauerer
Stadtrat Sebastian Schall

ANTRAG

11.12.2018

Prüfung einer echten Tram-Nordtangente: ÖPNV-Lückenschluss Schwabing-Freimann-Bogenhausen/Oberführung mit Weiterführung zum Rotkreuz-/Romanplatz

Die Stadtverwaltung wird gebeten, zu prüfen:

- 1.) Ob und unter welchen Voraussetzungen die Trambahnlinie 23 von der momentanen Endhaltestelle Schwabing-Nord weiter Richtung Osten bis zur Endhaltestelle der Trambahnlinien 16 und 18 St. Emmeram geführt werden kann?
- 2.) Wäre die Trassenführung auf dem Frankfurter Ring umzusetzen ohne Wegfall der bestehenden Fahrspuren?
- 3.) Wäre es möglich im Streckenverlauf auf Höhe des Geländes des Bayerischen Rundfunks, einen Haltepunkt einzurichten so dass der BR über die südliche Grundstücksgrenze in weniger als 300m ÖPNV-mäßig erschlossen werden könnte?
- 4.) Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten für die ca. 3,9 km lange Strecke?

Begründung:

Die momentanen Planungen zur Tram-Nordtangente sehen einen Streckenverlauf durch den Englischen Garten und durch Teile Altschwabings nach Westen vor. Entlang des möglichen Streckenverlaufes besteht bereits ein vielfältiges, attraktives ÖPNV-Angebot.

Dort, wo die Stadt in den nächsten Jahren zukünftig verstärkt wachsen wird, fehlt dieses Angebot momentan. Es wäre daher zielführender, den ÖPNV-Ausbau zielgenau dort voranzutreiben, wo es dringend vonnöten ist. Tangentialen sind hierfür unerlässlich. Unsere Anfrage vom November 2017 hat ergeben, dass eine Zweiteilung der Tram 23 ab dem Parzivalplatz ohne größere Investitionskosten möglich wäre. Damit könnte man eine Verlängerung der Tram 23 in einer Variante über den Linienweg der Linie 12 Richtung Rotkreuzplatz/Romanplatz erreichen. Somit könnte man mit relativ einfachen Mitteln eine Tram-Tangentiale von Ost nach West erreichen.

Mit dem Bau der Tram-Nordtangente von St. Emmeram könnte durch den Lückenschluss zu den Trambahnlinien 16 und 18 in der einen Variante bis zur Münchener Freiheit (Tram 23 a) und in einer zweiten Variante bis nach Neuhausen (Tram 23 b) das stark belastete Straßennetz zwischen Schwabing und Bogenhausen entlastet und das Trambahnnetz at-

traktiv ergänzt werden. Der Ausbau dieser Tramlinie wäre zudem ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Luftqualität in München. Schließlich könnten sich durch eine geschickte Streckenführung interessante Möglichkeiten für die Anbindung an eine mögliche Seilbahnstrecke am Frankfurter Ring ergeben.

Initiative:

Dorothea Wiepcke
Stadträtin

Johann Sauerer
Stadtrat

Sébastien Schall
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 14.12.2018

Machbarkeitsstudie für die Tram 50 auf dem Frankfurter Ring

Antrag

Die Stadtverwaltung und die MVG prüfen in der gleichen Tiefe wie eine Seilbahn den Bau einer Tramverbindung im Münchner Norden von St. Emmeram über den Föhringer Ring, die Studentenstadt und weiter über den Frankfurter Ring nach Moosach auf der Strecke des Busses Nr. 50 und des Metrobusses X50.

Begründung:

Der Münchner Norden entwickelt sich dynamisch und hat Bedarf an attraktiven ÖV-Verbindungen als Alternative zum Kfz-Verkehr. Hohe Priorität hat hierbei eine Ost-West-Tangentiale im Münchner Norden, die in etwa der Buslinie 50 bzw. dem neuen Expressbus X50 folgt. Für diese Verbindung ist eine Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn geplant. Es ist jedoch zu untersuchen, ob hier nicht eine Trambahn die richtige Lösung ist, weil entlang der gesamten Strecke viele intensive Nutzungen stattfinden.

Um eine „Tram 50“ zu realisieren müsste geprüft werden, wie eine Trambahn mit abschnittsweise eigenem Gleiskörper über intelligente Ampeln so gesteuert werden kann, dass sie am Stau vorbeifährt.

Eine urbane Seilbahn ist eine gute Lösung für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und die Überquerung von Barrieren wie Bahnstrecken und Autobahnen. Dementsprechend hatten die GRÜNEN beantragt, die folgenden Seilbahnstrecken zu prüfen:

- S-Bahnhof-Englschalking – S-Bahnhof Riem – Messe München,
- Garching-Hochbrück – Dülferstraße/Mikra – BMW und
- Tierpark – Tram 25,

die jedoch allesamt abgelehnt wurden. Eine Seilbahn über dem Frankfurter Ring müsste aufzeigen, wie die Nutzungen entlang der gesamten Strecke erschlossen werden sollen. Für eine sachgerechte Abwägung muss die Tram in gleicher Tiefe untersucht werden.

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Bearbeitung unseres Antrages.

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Anna Hanusch, Katrin Habenschaden, Herbert Danner

Mitglieder des Stadtrats



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, den 9. Januar 2019

Antrag zur Tram-Offensive 2030:

Massiver Ausbau des Straßenbahnnetzes als wichtiger Baustein der überfälligen Verkehrswende in München

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Stadt entwickelt in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken/Verkehrsbetrieben ein mittelfristig zu verwirklichendes Netzkonzept für den öffentlichen Nahverkehr, in dem ein ausdifferenziertes Trambahnnetz eine seiner Bedeutung entsprechende Rolle spielt. Dabei wird einerseits angeknüpft an das bis Mitte der sechziger Jahre bestehende Netz, andererseits werden weitere zusätzliche tangentielle sowie radiale Linien entwickelt. Zudem werden Anknüpfungspunkte für spätere Stadt-Umlandverbindungen aufgezeigt.

Mit diesem Ziel wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, im Rahmen der Nahverkehrsplanung die folgenden Trassenvorschläge für die Straßenbahn vertieft zu untersuchen:

- Südtangente (Tegernseer Landstraße – Candidplatz – Harras – Waldfriedhof; alternativ statt zum Waldfriedhof über die Brudermühlbrücke, die Plinganser- und Boschetsrieder Straße zum U-Bahnhof Aidenbachstraße)
Die neue Tangente wäre ein wichtiger Lückenschluss zwischen West- und Osttangente
- Nord-Süd-Trasse von der Münchner Freiheit zum Harras:
 - a) Vom Nordbad über die Schleißheimer- und Seidlstraße durch die Paul-Heyse-Unterführung bis zum Goetheplatz (U)
 - b) Vom Sendlinger Tor über die Lindwurmstraße zum Harras
- Welfenspange (Ostfriedhof – Ostbahnhof)
erschließt das dicht besiedelte Gebiet zwischen Regerstraße und Ostbahnhof per Tram
- Gasteig – Ramersdorf – Neuperlach Zentrum (ab Gasteig über Rosenheimer Platz)
Kann vorhandene Busstrecken ersetzen, zudem wird eine umsteigefreie Anbindung an das Innenstadtnetz ermöglicht
- Harras – Schwanthalerhöf – Hauptbahnhof
Neue Querspange, Bestandteil einer möglichen Nord-Süd-Trasse vom Harras zur Münchner Freiheit
- Stiglmaierplatz – Hbf – Goetheplatz – Silberhornstraße
Ersetzt die Buslinien und entlastet die Bestandstrecke Hbf – Stachus – Sendlinger Tor

DIE LINKE Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 176 • 80331 München
DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 252 35 • E-Mail: info@dielinke-muenchen-stadtrat.de

Begründung:

Alle Verkehrsstudien für München zeigen, dass spätestens 2030 auf den Straßen ein Dauerstau den Verkehr lahm legen wird – wenn nicht endlich eine echte, rasch wirkende Verkehrswende eingeleitet wird. Sämtliche in der Diskussion befindlichen U-Bahnergänzungen werden zu spät kommen.

Netzerergänzungen für die Straßenbahn sind ein wichtiger und nachhaltiger Baustein für umweltfreundliche Mobilität in München. Dadurch wird ein dichtmaschigeres Trambahnnetz ermöglicht, das teilweise auch überausgelastete Busverbindungen ersetzen kann. Zudem muss auch das Trambahnnetz in der Innenstadt erweitert werden, um neue Verbindungen zu ermöglichen. Denn in der Innenstadt kann eine weitere Taktverdichtung oder die Schaffung neuer Durchmesserlinien kaum mehr realisiert werden, da die Knotenpunkte überlastet sind.

Zudem handelt es sich bei der Straßenbahn um E-Mobilität im besten Sinne: Ausgereifte schadstoffarme Technologie, kein Batterieproblem, NO_x-frei, betrieben mit Ökostrom der Stadtwerke.

Auch für den Schutz des Klimas ist eine Verkehrswende erforderlich. Für die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 bis maximal 2° Celsius ist eine konsequente Reduzierung des Kfz-Verkehrs erforderlich. Für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel müssen diese deshalb rasch ausgebaut werden.

Brigitte Wolf (DIE LINKE)

Cetin Oraner (DIE LINKE)

DIE LINKE Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 176 • 80331 München

DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 252 35 • E-Mail: info@dielinke-muenchen-stadtrat.de



Ökologisch-Demokratische Partei

DIE LINKE.

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 18.01.2019

Antrag

Fortschreibung Nahverkehrsplan: Nutzungsdichte in Naherholungsgebieten berücksichtigen

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird aufgefordert, im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München die für die Anwendung der Qualitätsstandards zugrunde gelegte Gebietstypeneinteilung abweichend vom aktuellen Ansatz zu überarbeiten: Für die Bestimmung der Gebietskategorien soll die Nutzungsdichte in allen Gebieten nicht nur anhand der Einwohnerdichte und Arbeitsplatzdichte, sondern auch anhand der „Freizeitdichte“, d.h. des Aufkommens an Naherholungssuchenden und Touristen, ermittelt wird.

Begründung

Mit Beschluss vom 30.09.2015 hat die Vollversammlung des Stadtrates die Stadtverwaltung mit der Fortschreibung des Münchner Nahverkehrsplans beauftragt.¹

Als erstes Zwischenergebnis wurden der Öffentlichkeit am 06.12.2018 die geplanten neuen Qualitätsstandards vorgestellt.²

Bei der für das gesamte Stadtgebiet vorgenommenen geplanten Gebietstypeneinteilung fiel auf, dass sehr stark frequentierte Naherholungsflächen wie der südliche Englische Garten, der Nymphenburger Park, die Isarauen, der Olympiaberg und der Luitpoldpark in die Gebietskategorie „sehr geringe Nutzungsdichte“ eingestuft wurden. Auch das Touristen-Eldorado Theresienwiese weist eine „sehr geringe Nutzungsdichte“ auf.³ Auf Nachfrage, wie es zu dieser, der allgemeinen Wahrnehmung widersprechenden, Einstufung gekommen sei, erklärten die anwesenden Experten, dass für die Bestimmung der Nutzungsdichte nur die Daten zur Einwohnerdichte und Arbeitsplatzdichte verwendet wurden.

Da in der Groß- und Weltstadt München für den Bedarf an öffentlichen Nahverkehrsmitteln und deren Nutzungsintensität zweifellos auch die Zahl der Naherholungssuchenden und der Touristen relevante Größen sind, ist es dringend erforderlich, in die Gebietskategorien, welche als Basis für die Planung des künftigen Nahverkehrsangebots dienen, Werte für die „Freizeitdichte“ einzuarbeiten.

Tobias Ruff (ÖDP), Brigitte Wolf (DIE LINKE), Sonja Haider (ÖDP), Cetin Oraner (DIE LINKE)

1 Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 03603, unter: www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=3703936

2 www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Oeffentlicher-Personennahverkehr/Nahverkehrsplan.html

3 Seite 7, unter: www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:38070d75-5b90-4eab-938f-bad8fdc8073f/20181206_NVP_Folien_Gevas.pdf

Ausschussgemeinschaft: ÖDP Stadtratsgruppe & DIE LINKE Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 174 - 176 • 80331 München

ÖDP: Telefon: 089 / 233 – 259 22 • E-Mail: stadtrat@oedp-muenchen.de

DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 252 35 • Fax: 089 / 233 - 2 81 08 • E-Mail: info@dielinke-muenchen-stadtrat.de

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



27.06.2019

Antrag

Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach mit Verlängerungsoption in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten die Planungen für die Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach aufzunehmen. In Kooperation mit den Umlandgemeinden wird die Verlängerungsoption in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen geprüft. Das Ergebnis wird dem Stadtrat zeitnah dargestellt.

Begründung:

Die Kapazität im ÖPNV muss weiter ausgebaut werden. Der Knotenpunkt Ostbahnhof ist mit den verschiedenen Buslinien überlastet. Bis zur Eröffnung der S-Bahn-Strecke im Jahr 1972 gab es Straßenbahnen vom Ostbahnhof über die Rosenheimer Straße bis nach Ramersdorf auf der damaligen Linie 1. Die Tram 24 war vom 30.09.1973 bis 18.10.1980 in Betrieb (Steckenverlauf: Ostbahnhof, Orleanstr., Anzinger Str., Claudius-Keller-Str., Ramersdorf, Hechtseestr., Krumbadstr. Michaelibad, Heinrich-Wieland-Str., Zehntfeldstr. Albert-Schweitzer-Str. Karl-Marx-Ring Neuperlach Nord (anfangs als Perlach bzw. Perlach Nord bezeichnet) Fritz-Schäffer-Str., Neuperlach Zentrum (anfangs als Perlach Zentrum bezeichnet).

Die Wiedereinführung der Tram 24 ermöglicht neue attraktive Verbindungen in die Stadt und ins Umland und bietet die Möglichkeit der Verlängerung von Neuperlach in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen. Mit der Tram können deutlich mehr Fahrgäste befördert werden und der Knotenpunkt Ostbahnhof würde entlastet.

Die Landeshauptstadt München soll daher die Planungen für Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach aufnehmen und in Kooperation mit den Umlandgemeinden eine Verlängerungsoption in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen prüfen.

Gez.
Dr. Michael Mattar
Fraktionsvorsitzender

Gez.
Prof. Dr. Jörg Hoffmann
Stadtrat

Gez.
Wolfgang Zeilhofer
Stadtrat

Gez.
Gabriele Neff
Stellv. Fraktionsvorsitzende

Gez.
Thomas Ranft
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 06.09.2019

München fährt Tram I Trambahn Hauptbahnhof – Münchner Freiheit über Barer Straße mit höchster Priorität realisieren

Antrag

Die Stadtverwaltung und die MVG planen die zügige Realisierung einer Tramverbindung vom Hauptbahnhof zur Münchner Freiheit mit höchster Priorität. Hierfür wird

- die Barer Straße zukünftig weitgehend dem Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehr vorbehalten;
- der ergänzende Gleisneubau von ca. 1,5 km Länge vom Elisabethplatz zur Leopoldstraße und weiter zur Münchner Freiheit, der auch in den Planungen zur Tram-Nord-Tangente/Garten tram enthalten ist, mit höchster Priorität verfolgt.

Begründung

Die durchgehende Tramverbindung vom Hauptbahnhof zur München Freiheit ist bei einem dichten Takt (z.B. 2,5 Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit in der Barer Straße, z.B. abwechselnd ab Hauptbahnhof und ab Sendlinger Tor) als umsteigefreie Verbindung mit langen Zügen (mit 45 m Länge, perspektivisch mit 54 m) gut geeignet viele Fahrgäste mit hoher Qualität zu befördern und das U-Bahn System binnen weniger Jahre zu Kosten von ca. 20-30 Mio. EUR deutlich zu entlasten.

Eine weitgehende Herausnahme des Kfz-Verkehrs aus der Barer Straße und eine entsprechende Priorisierung an den Kreuzungen lässt eine kurze Fahrzeit erwarten. Für den Bereich des Kunstareals liegen bereits Vorstellungen/Anträge für eine autofreie Gestaltung vor. Die Verknüpfung zur Münchner Freiheit kann über die Franz-Joseph-Straße erfolgen. Etwa jede zweite Trambahn könnte dann als Tram 23 ihre Fahrt in Richtung Norden fortsetzen. Die Insellage der Tram 23 wäre damit beendet.

Angesichtes einer erwarteten Inbetriebnahme einer U9 nicht vor dem Jahr 2037 ist die Realisierung dieses Projektes in jedem Fall sinnvoll um die Mobilität der Münchnerinnen und Münchner in absehbarer Zeit zu verbessern.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher Katrin Habenschaden Herbert Danner Anna Hanusch Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 06.09.2019

München fährt Tram II Zügige Realisierung neuer Trambahnverbindungen durch die Innenstadt – neue Direktverbindungen schaffen

Antrag

Die Stadtverwaltung und die MVG leiten die Planungen für die folgenden Trambahnverbindungen durch die Innenstadt ein sowie (in Klammern) mögliche Verlängerungen in die Außenbereiche:

1. Westliche Innenstadtquerung:

Wettersteinplatz – Baldeplatz – Goetheplatz – Paul-Heyse-Unterführung (mit Zugang Hbf.) – Seidlstraße – Stiglmaierplatz – Maßmannstraße – Schleißheimer Straße – Nordbad (mit Fortsetzung über – Petuelring – FIZ BMW – Am Hart – Kieferngarten – Fröttmaning).

2. Mittlere Innenstadtquerung

(Parkstadt Solln – Plattlinger Straße) – Aidenbachstraße – Harras – Ganghoferbrücke – Heimeranstraße – Theresienwiese – Bayerstraße – Hauptbahnhof (mit Fortsetzung über Barer Straße – Münchner Freiheit) – Parkstadt Schwabing – Bayernkaserne – Kieferngarten – Fröttmaning).

3. Östliche Innenstadtquerung

(Brudermühlstraße – Großmarkthalle –) Regionalzughalt Poccistraße/Viehhof – Sendlinger Tor – Karlsplatz – Lenbachplatz – Maximiliansplatz – Odeonsplatz – Ludwigstraße – Münchner Freiheit – (Ingolstädter Straße – Neuherbergstraße – Hasenberg – Feldmoching).

Begründung

Das Münchner U-Bahn-Netz ist im Zentrum überlastet. Angesichts einer erwarteten Inbetriebnahme einer U9 nicht vor dem Jahr 2037 sind neue Tramverbindungen durch die Innenstadt dringend geboten.

Im Rahmen einer umfassenden Verkehrswende mit weniger Kfz-Verkehr lassen sich diese Tramverbindungen, auf denen früher auf vielen Strecken bereits Trambahnen verkehrten, durchaus realisieren. Sie lassen sich deutlich schneller bauen als die U9 und können schrittweise umgesetzt werden. Bis zur Fertigstellung der U9 könnten sie – bei überschlägig geschätzten Kosten von 500 Mio. € – die U-Bahn um 20-25 % entlasten, so dass zusammen mit

Tangentiallinien von S-Bahn und Tram eine Entlastung von nahezu 50% erreichbar und damit die Leistungsfähigkeit des ÖV-Netzes auf lange Zeit gesichert wäre. Auch während der Bauzeit einer U9 wären infolge der erforderlichen Sperrzeiten weitere leistungsfähige Tramverbindungen durch die Innenstadt hilfreich.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher Katrin Habenschaden Herbert Danner Anna Hanusch Sabine Nallinger
Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 06.09.2019

München fährt Tram III – Neue Tram-Radialen und -Tangenten angehen

Antrag

Die Stadtverwaltung und die MVG nehmen die folgenden Trambahnstrecken in den Nahverkehrsplan auf und leitet ihre zügige Umsetzung ein:

1. Tram-Süd-Tangente (Aidenbachstraße – Brudermühlbrücke – Welfenstraße – Ostbahnhof)
2. Tram 50 St. Emmeram – Moosach (der Linienverlauf folgt weitgehend dem Verlauf des Expressbusses X50)
3. Tram Rosenheimer Straße vom Ostbahnhof nach Neuperlach
4. Schlössertram durch die Verdistrasse (Verlängerung der Tram von der Amalienburgstraße nach Westen) Eine Verlängerung über die Bergsonstraße und ggf. weiter nach Freiham ist zu prüfen.

Begründung

Die Umsetzung der Verkehrswende in München bedarf eines umfassenden Ausbaus des Trambahnsystems. Dies ist nötig um Alternativen zum Kfz-Verkehr zu schaffen und weniger Kfz-Verkehr schafft wiederum mehr Platz für Trambahnen. Bis zum Bau sollten die vorgeschlagenen Strecken von dicht getaktete Expressbussen mit Busspuren befahren werden. Im Einzelnen sprechen für die zügige Erstellung der o.g. Strecken die folgenden Argumente.

Zu 1: Das südliche Ende der Tram-West-Tangente ist derzeit am U-Bahnhof Aidenbach-Straße vorgesehen. Sinnvoll wäre allerdings die Fortsetzung in Richtung Osten. Über die Brudermühlstraße könnte endlich eine leistungsfähige isarquerende ÖV-Verbindung im Münchner Süden geschaffen werden, die über bestehende Gleise in der Tegernseer Landstraße und die Welfenstraße zum Ostbahnhof fortgesetzt wird.

Zu 2: Der Münchner Norden entwickelt sich dynamisch u. a. mit der Bayernkaserne und dem FIZ. Hinzu kommen die Potenziale des EURO-Industrieparks. Er bedarf dringend einer tangentialen Verbindung im Zuge einer Tram 50 um Umwege über die Innenstadt zu vermeiden und um diese zu entlasten.

Zu 3: In der Rosenheimer Straße können die Flächen der ehemaligen Trambahn im Straßenraum sehr einfach reaktiviert werden. Die überfällige Umgestaltung des Ortskernes

Ramersdorf kann in die Planungen mit einbezogen werden. Busse fahren bereits im dichten Takt. Die stark frequentierte U-Bahn zwischen Neuperlach und Innenstadt könnte durch die Tram entlastet werden.

Zu 4: Die sogenannte Schlössertram sollte von ihrer Endhaltestelle in der Amalienburgstraße nach Westen verlängert werden um die S-Bahn-Station Obermenzing und ein mögliches Park+Ride-Parkhaus am Autobahnkreisel anzubinden. Eine Verlängerung über die Bergsonstraße würde die Anbindung der Berufsschule und der S-Bahn-Station Langwied ermöglichen. Eine Fortsetzung nach Freiam wäre wünschenswert.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher Katrin Habenschaden Herbert Danner Anna Hanusch Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 06.09.2019

München fährt Tram IV – Tram-Verlängerungen in die Nachbargemeinden planen und verhandeln

Antrag

Die Stadt München steigt mit den Nachbargemeinden in eine Kooperation zum Thema Trambahnverlängerungen ein. Die Stadtverwaltung und die MVG nehmen bei Interesse gemeinsam mit den Nachbargemeinden in einem ersten Schritt Planungen zu den folgenden Trambahnstrecken auf:

1. Tram-Verlängerung nach Unterföhring (ggf. bis zum Feringasee)
2. Tram-Verlängerung über die Wasserburger Landstraße nach Haar
3. Tram-Verlängerung von Neuperlach nach Ottobrunn.

Begründung

Die Umsetzung der Verkehrswende in München bedarf eines umfassenden Ausbaus des Trambahnsystems. Dies ist nötig um Alternativen zum Kfz-Verkehr zu schaffen – und weniger Kfz-Verkehr schafft wiederum mehr Platz für Trambahnen. Bis zum Bau sollten die vorgeschlagenen Strecken von dicht getakteten Expressbussen mit Busspuren befahren werden.

Die Pendelbeziehungen insbesondere in den Landkreis München sind stark ausgeprägt und können nicht allein von der S-Bahn bewältigt werden. Auch in den Nachbargemeinden wächst die Bereitschaft in einen attraktiven Öffentlichen Verkehr zu investieren und diesen zu betreiben.

Bei der Wasserburger Landstraße spricht auch die geplante Nachverdichtung auf Münchner Flur für einen Tramausbau.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher Katrin Habenschaden Herbert Danner Anna Hanusch Sabine Nallinger
Mitglieder des Stadtrates

Anlage 2



Fortschreibung des Nahverkehrsplanes
der Landeshauptstadt München,
Teil Qualitätsstandards

Fachforum am 04.05.2017



**Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der
Landeshauptstadt München,
Teil Qualitätsstandards**

Fachforum am 04.05.2017

Bericht

Im Auftrag der Landeshauptstadt München

Mai 2017

Bearbeiter:

gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH
München - Karlsruhe
Grillparzerstraße 12a
81675 München
Telefon 089 489085-0
Telefax 089 489085-55
E-Mail muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Fon: +49(241) 9 46 91-41

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(241) 53 16 22

52066 Aachen

kru@ivv-aachen.de

www.ivv-aachen.de

Kontakt:

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Programm	5
3	Begrüßung und Einführung, (LHM)	5
4	Vorstellung des Untersuchungsprofils und bisheriger Ergebnisse zur Fortschreibung des NVP der LHM, (IVV Aachen) und (gevas humberg & partner)	6
5	Referate	9
5.1	Chancen und Grenzen einer integrierten Planung aus Sicht der Wissenschaft, Prof. (TU München)	9
5.2	Herausforderungen für das städtische Verkehrsunternehmen in einer rasant wachsenden Metropolregion, (MVG)	10
5.3	Berlin – ÖPNV-Stadt? Überlegungen zur zukünftigen Angebotsentwicklung, (Center Nahverkehr Berlin)	12
6	Podiumsdiskussion	13
7	Ausklang	15
8	Ausblick	16
9	Anlagen	17

1 Einleitung

Am 30. September 2015 hat die Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München eine Aktualisierung des seit 2003 geltenden Nahverkehrsplans beschlossen und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit der Fortschreibung beauftragt. Dazu sollen zunächst der Teil Qualitätsstandards aktualisiert und darauf aufbauend der Teil Infrastruktur überarbeitet werden.

Die Notwendigkeit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ergibt sich insbesondere aufgrund der vergangenen und prognostizierten deutlichen Zuwachsraten in der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung in der Landeshauptstadt. So sind die bestehenden Verkehrsnetze bereits heute in Spitzenzeiten an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt. Aber auch Veränderungen der formalen Randbedingungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) machen Anpassungen nötig.

Mit der Fortschreibung des Teils Qualitätsstandards sind die Ingenieurbüros gevas humberg & partner München und IVV Aachen beauftragt. Der Projektablauf ist in vier Module untergliedert. Die Module 1 und 3 zu den Netzstandards und weiteren kundenrelevanten Standards stehen kurz vor Abschluss. Aufbauend darauf werden in Modul 2 verkehrliche Wechselwirkungen aufgezeigt und Szenarien entwickelt. Modul 4 fasst dann die Ergebnisse zusammen und geht auf das weitere Vorgehen ein.

Weiterhin hat die Vollversammlung des Stadtrates das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit o. g. Beschluss beauftragt, „den Nahverkehrsplan im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung (Workshop) mit den (Fach-)Verbänden, Initiativen und Wissenschaft zu diskutieren und weiterzuentwickeln. In einem separat gestellten Antrag vom 24.03.2016 der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen wurde ergänzend Folgendes ausgeführt: „Die Münchner Verkehrs- und Umweltinitiativen und die ansässigen Universitäten verfügen über eine große Kompetenz, die sich die LH München zunutze machen sollte.“

Vor diesem Hintergrund fand am 04.05.2017 im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München ein Fachforum zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt München zum Teil Qualitätsstandards statt. Eingeladen waren Vertreter aus der Fachöffentlichkeit und Politik, darunter u.a.:

- Vertreter des Stadtrates Hr. StR Sauerer (CSU), Hr. StR Bickelbacher (Grüne / RL)
- Vertreterinnen und Vertreter der Umlandlandkreise

- Vertreterinnen und Vertreter aus dem Behindertenbeirat
- Vertreterinnen und Vertreter aus Interessensverbänden und Institutionen (z.B. Green City, IHK, Pro Bahn, VCD)
- Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung, der SWM / MVG und des MVV

Ziel war es, im Rahmen des Fachforums Zwischenergebnisse der Bestands- und Schwachstellenanalyse vorzustellen und auf dieser Grundlage mit den Verbänden, Initiativen und Vertretern der Fachwissenschaft zu diskutieren, wie die künftigen Anforderungen durch den ÖPNV bewältigt werden können. Die Ergebnisse des Fachforums werden in den weiteren Arbeitsprozess mit einfließen.

2 Programm

Nach einem einleitenden Vortrag durch den Abteilungsleiter der Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, , stellten die Gutachter, (gevas humberg & partner) und (IVV Aachen), die Zwischenergebnisse des Gutachtens zu den Qualitätsstandards vor. Für weiteren fachlichen Input waren drei Referenten aus Wissenschaft und Praxis eingeladen. Im Einzelnen wurden die folgenden 3 Vorträge gehalten:

- **Chancen und Grenzen einer integrierten Planung aus Sicht der Wissenschaft** - Prof. Dr.-Ing. , Professur für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, TU München
- **Herausforderungen für das städtische Verkehrsunternehmen in einer rasant wachsenden Metropolregion** - , Geschäftsführer Münchner Verkehrsgesellschaft
- **Berlin – ÖPNV-Stadt? Überlegungen zur zukünftigen Angebotsentwicklung –** , Angebotsplanung, Center Nahverkehr Berlin (CNB)

Nachfolgend sind die einzelnen Vorträge und Diskussionen aus der Veranstaltung zusammengefasst.

3 Begrüßung und Einführung, (LHM)

(LHM) begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Fachforum zu den Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan der LHM und macht einfürend deutlich, wie wichtig die Fortschrei-

bung des bestehenden Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2003 für die Landeshauptstadt München im Hinblick auf die zu erwartende demographische Entwicklung und den aktuell bereits an seine Kapazitätsgrenzen stoßenden ÖPNV ist. Weiter führt er aus, dass das innerstädtische Straßennetz ebenfalls bereits an seiner Belastungsgrenze angekommen ist und aufgrund der meist beengten Platzverhältnisse eine weitere Ausdehnung des Straßenraums kaum noch möglich ist. Umso wichtiger ist es, den Großteil des Verkehrszuwachses auf den flächensparenden Umweltverbund zu lenken.

Bis zum Jahr 2035 sind nach den neuesten Prognosen rund 1,8 Mio. Einwohner in der Stadt München zu erwarten, zudem kommen u. a. durch den Luftreinhalteplan neue Herausforderungen auf den ÖPNV zu. Bestehende Verkehrssysteme kommen, speziell in den Spitzenstunden, bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen und haben deutliche Leistungsfähigkeitsprobleme. In den letzten Jahren ist in diesem Bereich bereits einiges passiert, für einen auch künftig tragfähigen ÖPNV sind jedoch noch viele zukunftsfähige Lösungen zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund wurde 2015 auch der Auftrag zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in zwei Stufen (Qualitätsstandards, Infrastruktur) beschlossen.

4 Vorstellung des Untersuchungsprofils und bisheriger Ergebnisse zur Fortschreibung des NVP der LHM, Dr.-Ing. | (IVV Aachen) und (gevas humberg & partner)

Anschließend stellen | die bisherigen Arbeiten und Ergebnisse zu den Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan der LHM vor.

Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan für die ÖPNV-Entwicklung der nächsten Jahre. Zunächst wird mittels Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse die Frage geklärt, wo der ÖPNV in der Landeshauptstadt München derzeit steht. Auf dieser Grundlage wird durch Entwicklungsszenarien die Frage behandelt, wohin sich der ÖPNV in den nächsten Jahren entwickeln soll. Abschließend werden dann Maßnahmen abgeleitet, die geeignet sind, die angestrebten Zielsetzungen zu erreichen.

Basis für die Fortschreibung ist der bestehende Nahverkehrsplan der LHM aus dem Jahr 2003. Dort beschlossene Standards werden mit den seitherigen Entwicklungen abgeglichen, ggf. angepasst und/oder ergänzt. So wurden beispielsweise bei der Untersuchung der räumlichen Erschließung die

Einzugsradien von Haltestellen an die Richtwerte der FGSV¹ angepasst, die gegenüber den Richtwerten aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern deutlich enger gefasst sind.

Die Festsetzung von Qualitätsstandards erfolgte, analog zu 2003, auf Basis einer Einteilung des Stadtgebietes in unterschiedliche Gebietstypen, die sich aufgrund der jeweiligen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte ergeben. Gegenüber 2003 hat sich aufgrund struktureller Entwicklungen eine Ausweitung der Kernzone sowie der Gebiete mit hoher Nutzungsdichte ergeben.

Als relevante Qualitätskriterien im Netz wurden die räumliche Erschließung durch Haltestellen, die Bedienungshäufigkeit, die Verbindungsqualität (Beförderungszeit zu Stadtteilzentrum und Stadtzentrum), die Fahrzeugauslastung sowie die Beförderungsgeschwindigkeit festgelegt. Zu den weiteren kundenrelevanten Standards zählen z.B. die Betriebsqualität, die Pünktlichkeit oder die Haltestellenausstattung. Im Vergleich zu 2003 wurden alle damaligen Qualitätskriterien beibehalten, z.T. aber aufgrund zwischenzeitlicher Entwicklungen modifiziert. Neu als Qualitätskriterien hinzugekommen sind v.a. die Verbindungsqualität und die Beförderungsgeschwindigkeit.

Anhand der festgesetzten bisherigen und neuen Qualitätsstandards wurde für den Bestand eine Schwachstellenanalyse durchgeführt, mit der vorhandene Richtwertunterschreitungen identifiziert werden konnten. In Abhängigkeit vom Ausmaß der Richtwertunterschreitung und der Betroffenheit konnte daraus der nötige Handlungsbedarf abgeleitet werden. Von Relevanz sind für die weitere Bearbeitung nur hoher oder mittlerer Handlungsbedarf. Dieser ergibt sich beispielsweise beim Qualitätsstandard räumliche Erschließung bei mehr als 20% nicht erschlossener Fläche der jeweiligen Verkehrszelle (Ausmaß der Richtwertunterschreitung) sowie 1.000 bis 2.000 betroffenen Einwohnern und Erwerbstätigen (mittlerer Handlungsbedarf) bzw. mehr als 2.000 betroffenen Einwohnern und Erwerbstätigen je Verkehrszelle (hoher Handlungsbedarf) (Maß der Betroffenheit).

Da die Datengrundlage (Fahrplanstand, Einwohner) den Stand 2015 aufweist, wurden zwischenzeitlich bereits umgesetzte oder zukünftig geplante Maßnahmen der MVG dabei mit berücksichtigt.

Als Ergebnis der Bestandsanalyse lässt sich festhalten:

- Auch unter Anwendung der engeren FGSV-Richtwerte ist eine überwiegend gute räumliche Erschließung gegeben. Festgestellte Defizite betreffen eine eher kleine Anzahl an Einwohnern und Erwerbstätigen.

¹FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

- In der Bedienungshäufigkeit kommt es bei U-Bahn, S-Bahn und Tram zu keinen oder nur vereinzelten Richtwertunterschreitungen, häufige Richtwertunterschreitungen treten v.a. beim Bus auf.
- Beim neu eingeführten Kriterium der Verbindungsqualität ergeben sich keine Defizite mit mittlerem oder hohem Handlungsbedarf.
- Auch bei den Standards Fahrzeugauslastung und Geschwindigkeit sowie beim kundenrelevanten Standard Pünktlichkeit zeigen sich nur wenige Bereiche mit mittlerem bis hohem Handlungsbedarf.

Da der bisherige gute Standard auch in der Zukunft erhalten werden soll, erfolgt in einem nächsten Bearbeitungsschritt dann die Entwicklung von drei Szenarien für die Betrachtung der Entwicklungen bis zum Prognosehorizont 2030, für die die abschließenden Definitionen jedoch noch festzulegen sind.

Einige wenige inhaltliche Rückfragen der Teilnehmer, z.B. zur Verwendung des Ferien- oder Schulfahrplans oder zur Betrachtung der Umstiege bei den Auswertungen zur Fahrzeit, können durch die Gutachter direkt erläutert werden. So wurde für die Untersuchung der Schulfahrplan herangezogen und die Umsteigezeit wurde bei der Auswertung der Beförderungszeiten extra gewichtet und damit implizit berücksichtigt. Darüber hinaus wird aus dem Teilnehmerkreis insbesondere darauf verwiesen, dass die S-Bahn stärker in den Nahverkehrsplan mit einbezogen werden sollte und ein Richtwert von einem 10-min-Takt als angemessener betrachtet wird. erläutert hierzu, dass die S-Bahn im Nahverkehrsplan nur nachrichtlich Erwähnung findet und die Zuständigkeit hierfür nicht bei der LHM liegt. ergänzt, dass dies auch Thema bei Gesprächen mit dem Freistaat Bayern ist. Zudem wird seitens des Publikums auch das Thema Barrierefreiheit als ein wichtiges Thema für die Attraktivität des ÖPNV angesehen. weist darauf hin, dass sich die Stadt mit diesem Thema bereits gesondert beschäftigt. Es wird zudem angeregt, zumindest bei Tram und Metrobus bei der Beförderungsgeschwindigkeit die Qualitätsstufe C (nicht D) als Richtwert anzusetzen. Eine Überprüfung dieser Anregung erfolgt in der weiteren Bearbeitung.

5 Referate

5.1 Chancen und Grenzen einer integrierten Planung aus Sicht der Wissenschaft, Prof. Dr.-Ing. (TU München)

Herr Prof. Dr.-Ing. [Name] nimmt Bezug auf die vorgestellten bisherigen Arbeitsergebnisse und sieht insbesondere drei Punkte als maßgeblich für die Nahverkehrsplanung an:

- Definition von Erfolgskriterien: Aus seiner Sicht sollte es nicht nur das Ziel eines Nahverkehrsplanes sein, die bisherige Qualität zu erhalten, sondern vielmehr Erfolgskriterien für den ÖPNV zu definieren und bestehende Vorteile auch zu bewerben. Hierzu muss auch der politische Mut gefunden werden, entsprechende Zielsetzungen zu definieren und umzusetzen.
- Integrierte Planung: Neben den standardmäßig betrachteten Verkehrsmitteln im ÖV sieht er auch die Einbeziehung von beispielsweise Mobilitätsstationen mit öffentlichen Rädern oder Pkw oder das Thema autonomes Fahren als betrachtungsrelevant für die Nahverkehrsplanung an.
- Nahmobilität: Herr Prof. Dr.-Ing. [Name] regt an, auch das Thema Nahmobilität in der Nahverkehrsplanung nicht zu vernachlässigen. Dies betrifft Zugangsqualitäten zu Haltestellen im Bestand ebenso wie eine bessere Vernetzung der Bereiche Nahverkehrsplanung und Standortentwicklung bei zukünftigen Siedlungsentwicklungen.

Aus dem Publikum wird auf die Aussage von Herrn Prof. Dr.-Ing. [Name] Bezug genommen, dass der ÖPNV insbesondere dort punktet, wo der MIV „steht“. Es wird angemerkt, dass dort, wo der MIV steht, in der Regel auch Bus und Tram stehen und die U-Bahn überfüllt ist. Herr Prof. Dr.-Ing. [Name] erläutert, dass die reine Entwicklung des ÖPNV, überspitzt gesagt, nichts bringt, sondern immer die Konkurrenzsituation mit dem MIV mit betrachtet werden muss. Eine flächendeckende Priorisierung lässt den ÖPNV dann im Vergleich zum MIV punkten.

Weiterhin wird bemängelt, dass die S-Bahn (neben der U-Bahn) das Rückgrat des ÖPNV in der Region München darstellt, diese in der Nahverkehrsplanung jedoch keine Berücksichtigung findet. Hierzu führt Herr Prof. Dr.-Ing. [Name] aus, dass dafür die einheitliche Zuständigkeit fehlt.

Es wird außerdem die Frage aufgeworfen, ob nicht auch alternative Verkehrsmittel in der Fortschreibung zum Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden sollten. Dieser Themenbereich wird jedoch vielmehr als relevant für den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) angesehen und ist weniger Gegenstand eines Nahverkehrsplanes.

5.2 Herausforderungen für das städtische Verkehrsunternehmen in einer rasant wachsenden Metropolregion,

Nach einer kurzen Kaffeepause berichtet (MVG) aus dem Alltag des städtischen Verkehrsunternehmens und beschreibt die Probleme und Herausforderungen, vor denen die MVG steht. Bereits heute kommt die MVG vereinzelt an ihre Auslastungsgrenzen und unter Annahme eines weiteren Einwohnerwachstums und eines konstanten Modal Splits wird zukünftig noch mehr Verkehrsleistung durch die MVG erbracht werden müssen.

In der Praxis hat das Verkehrsunternehmen schon heute mit zahlreichen Problemen und Herausforderungen zu kämpfen, die auch Auswirkungen auf die Angebotsplanung haben:

- Auf Grundlage der bestehenden baulichen Rahmenbedingungen (Stammstreckenprinzip der U-Bahn mit Bündelung separater Außenäste im Innenbereich, radiale Ausrichtung des Netzes, zentrale Haltestellen an Kapazitätsgrenzen, etc.) in München führt bereits heute jede kleinere Störung zu Problemen im Verkehrsablauf, insbesondere bei den dichteren Taktungen (z.B. 2-Min-Takt).
- Erschwert wird die Angebotsausweitung zusätzlich durch Infrastrukturengpässe und steigendes MIV-Aufkommen bei gleichzeitig wenig separater ÖPNV-Infrastruktur bei Bus und Tram. Taktverdichtungen bei U-Bahn und Tram sind in vielen Fällen aufgrund infrastruktureller Engpässe (Strecken und Knoten) nicht mehr möglich.
- Eine weitere Herausforderung für die künftige Angebotsplanung stellen auch die sehr komplexen Planungs- und Kommunikationsprozesse dar (bei Schieneninfrastrukturmaßnahmen langwierige Planfeststellungsverfahren mit ggf. darauf folgenden Klageverfahren, komplexe Zulassungsverfahren bei Fahrzeugen).
- Neben der Vorhaltung von ausreichend Fahrzeugen wird aber auch die Gewinnung von Fahrpersonal immer schwieriger.

- Darüber hinaus steht der ÖPNV auch häufig im Spannungsfeld zwischen verschiedenen Interessen. Die Einrichtung von Busspuren geht meist zu Lasten von Parkplätzen oder dem Straßenraum für den MIV. Dabei wird u. a. bemängelt, dass oftmals der Erhalt von Parkplätzen Vorrang gegenüber Belangen des ÖV hat.

Somit steht die MVG auch zukünftig vor immensen Herausforderungen, das zu erwartende Wachstum auch weiterhin zu bewältigen. Exemplarisch nennt hierzu einige Handlungsfelder:

- Der dringendste Handlungsbedarf wird in der Entlastung der innerstädtischen U-Bahn-Bereiche gesehen (Planung der U9, Bau eines weiteren Betriebshofes etc.).
- Aber auch die Errichtung von Tram-Tangenten (Nord-/ Westtangente) soll dazu beitragen, Fahrgäste, die nicht in die Innenstadt müssen, über Tangentiallinien aus dem ohnehin hoch belasteten Innenbereich herauszuhalten und direkt an ihr Ziel zu befördern. Gleiches gilt für die geplante City-Ring-Buslinie.
- Weitere Express-Buslinien könnten die U-Bahnen im Innenstadtbereich entlasten und schnelle stadtteilübergreifende Verbindungen schaffen. Dafür sei allerdings auch eine ausreichend dimensionierte Businfrastruktur notwendig.
- Mit Ertüchtigung der Infrastruktur für den Einsatz längerer Tram-Bahnen, dem Bau des dritten Gleises am Hauptbahnhof oder dem Erhalt und Ausbau der Beschleunigung sollen Leistungsfähigkeit und Kapazität des Bestandsnetzes weiter erhöht werden.

Abschließend betont jedoch, dass die Wachstums- und Verkehrsprobleme letztlich nicht alleine durch die MVG, sondern nur durch Zusammenarbeit aller Beteiligten (u. a. Verwaltung, Landkreise, Freistaat Bayern, S-Bahn etc.) gelöst werden können.

Rückfragen aus dem Teilnehmerkreis zu konkreten Maßnahmen gibt es u.a. zur Führung einer Tramlinie durch den Englischen Garten, zur Planung der U9 und zur Errichtung eines vierten Gleises am Hauptbahnhof. erläutert, dass am Hauptbahnhof in erster Priorität ein drittes, neues Gleis in Süd-Nord-Richtung notwendig ist. Ob ein viertes Gleis notwendig und machbar ist, hängt auch maßgeblich vom zukünftigen Verkehrsangebot und der Platzgestaltung ab. Mit der U9 befindet sich die MVG derzeit noch in einer sehr frühen Planungsphase, so dass hier konkretere Aussagen noch nicht möglich sind und auch zur Führung einer Tramlinie durch den Englischen Garten verweist

auf die Notwendigkeit politischer Gespräche zwischen der LHM und dem Bayerischen Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat, als Eigentümer des Englischen Gartens, zur Fortführung möglicher Planungen. Auf die Nachfrage, wie sich die Zusammenarbeit zwischen MVG und Planungsreferat gestaltet, betont ... es hier sehr intensive Abstimmungsprozesse gibt.

5.3 Berlin – ÖPNV-Stadt? Überlegungen zur zukünftigen Angebotsentwicklung, (Center Nahverkehr Berlin)

Abschließend gibt ... (CNB) einen Einblick in die Nahverkehrsplanung Berlins aus dem Jahr 2014 und stellt den Planungsprozess zur Angebotsentwicklung im dortigen ÖPNV vor.

Das Center Nahverkehr Berlin (CNB) stellt die Schnittstelle zwischen Politik und Betrieb dar und schreibt den Berliner Nahverkehrsplan alle fünf Jahre fort, wobei die Infrastrukturplanung nicht Teil des Nahverkehrsplanes ist, sondern in einem Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV behandelt wird. Ziel ist dabei immer eine ergebnisoffene Prüfung, welche Standards und Volumina derzeit erforderlich sind und wie diese innerhalb der bestehenden Rahmenbedingungen umgesetzt werden können.

Auch in Berlin ist zukünftig von weiterhin steigenden Bevölkerungszahlen auszugehen, wobei bereits heute das Bevölkerungswachstum über den früheren Prognosewerten liegt. Die größten Zuwanderungsgruppen sind dabei EU-Bürger und Personen aus der Altersgruppe der 20- bis 30-Jährigen („Generation Easyjet“), die häufig als Studenten und ohne Auto in die Stadt kommen, verstärkt in Innennähe mit gutem ÖPNV-Angebot wohnen, ein Semesterticket zur Verfügung haben und auf Basis dieser Rahmenbedingungen zu einer hohen Nachfrageentwicklung im ÖPNV führen.

Aber auch der Arbeitsmarkt entwickelt sich in Berlin positiv, so dass auch Berufs- und Pendlerverkehr stetig weiter zunehmen. ÖPNV-affine Touristen tragen zusätzlich zu einer Nachfragesteigerung bei, wobei diese durch die vorwiegende Nutzung außerhalb der Hauptverkehrszeiten sicherlich als positiv für den ÖPNV zu werten sind.

Somit steht auch das Berliner ÖPNV-System vor dem Problem einer Nachfragesteigerung von rund 10% innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans (2014-2018), die es zu bewältigen gilt, während gleichzeitig auch heute schon zunehmend die Kapazitätsgrenzen erreicht werden. Die Entwicklung unterschiedlicher Szenarien hat zudem gezeigt, dass zusätzliche Änderungen im Modal Split-Verhalten der Fahrgäste noch zu deutlich größeren Nachfrageänderungen führt, als der reine Einwohnerzuwachs an sich.

Bis zum Jahr 2013 war das bestellte Leistungsvolumen der BVG gedeckelt und Angebotsverbesserungen waren nur durch Kürzungen andernorts möglich. Eine reine Umverteilung des bestehenden Leistungsvolumens kann der Nachfrage einer wachsenden Stadt jedoch nicht mehr gerecht werden, zumal Kürzungspotentiale weitestgehend ausgereizt waren. Um den Auftrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge weiterhin zu erfüllen, gesetzte Standards des Nahverkehrsplanes nicht zu unterschreiten und eine nachfrageangemessene Angebotsgestaltung zu leisten, war daher an vielen Stellen eine Steigerung des Leistungsvolumens nötig, auch wenn sich der ÖPNV in der Diskussion einer wachsenden Stadt seinen Stellenwert erst erkämpfen musste. Bis 2018 wird nun von einem Leistungsaufwuchs von 7% bei der S-Bahn und 3-6% bei den Verkehrsmitteln U-Bahn, Tram und Bus ausgegangen.

Eine Überprüfung der Frage, welche Auswirkungen die Beibehaltung des bestehenden Verkehrsvolumens bei steigender Nachfrage hätte, zeigte, dass sich die Konsequenzen auf alle Bereiche des städtischen Lebens erstrecken würden. Neben zunehmenden Kapazitätsproblemen (immer mehr Fahrgäste könnten nicht mehr mitgenommen werden), fehlender ÖPNV-Anbindung von Neubaugebieten, längeren Wegen von/zu Haltestellen (Anmerkung: mit Ansatz verkehrsmittelunabhängiger, einheitlicher Haltestellenradien) und Wartezeiten der Fahrgäste, fehlender Sicherung der Daseinsvorsorge und „Vertreibung“ wahlfreier Nutzer hin zu anderen Verkehrsmitteln, würden auch vorhandene Einnahmepotentiale nicht genutzt werden und verkehrspolitische Ziele verfehlt werden.

Somit zeigte sich für Berlin, dass nur ein attraktiver und umweltgerecht organisierter ÖPNV auf lange Sicht erfolgreich sein kann und hierfür angemessene Umwelt- und Qualitätsstandards erforderlich sind. Für den aktuellen Nahverkehrsplan wurden damit Bedienungs- und Qualitätsstandards unverändert beibehalten, das Leistungsvolumen wurde gesteigert. Daneben spielen auch Themen der Fahrzeugbeschaffung und Stadtentwicklungsplanung (Neubaustrecken) eine Rolle. Im Unterschied zu München haben in Berlin die Schienenverkehrsstrecken in der Regel jedoch noch Reserven und Angebotsverdichtungen sind hier weiterhin möglich. Durch den bestehenden S-Bahn-Ring werden viele Verkehre um die Stadt herumgeführt und Neubaustrecken zur Entlastung neuralgischer Bereiche in der Innenstadt befinden sich im Bau. Kapazitätsprobleme ergeben sich dagegen eher im Busbereich, der durchaus auch in Berlin in Flächenkonkurrenz zu anderen Verkehrssystemen steht.

6 Podiumsdiskussion

An der Podiumsdiskussion nehmen

teil. Angesprochen werden u. a. folgende Themen:

- Aus dem Publikum wird die Frage aufgeworfen, warum die Seite der Politik bei der Veranstaltung so wenig vertreten ist. Hier wären klare Entscheidungen nötig, ob zukünftig der MIV oder der ÖV Vorrang haben soll. Auch ein Vertreter der Landespolitik wird als fehlend erachtet, da der ÖPNV an der Stadtgrenze nicht endet.

erläutern, dass mit dem Nahverkehrsplan für solche Entscheidungen erst einmal belastbare Daten geliefert werden, auf deren Grundlage dann seitens der Politik entsprechende Entscheidungen getroffen werden können, beispielsweise auch im Rahmen des VEP. Daher wurde das Fachforum als Fachveranstaltung geplant, um vorhandene Fachkompetenzen mit in die Grundlagenbearbeitung einzubeziehen (s. Kapitel Einleitung).

- Analog dem Vorgehen in Berlin wird angefragt, ob nicht die Anwendung verkehrsmittelunabhängiger Einzugsbereiche bei der Untersuchung der räumlichen Erschließung sinnvoller wäre.

weist darauf hin, dass im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2003 durch Anwendung der FGSV-Werte die Bandbreite der Einzugsbereiche bereits deutlich reduziert wurde.

ergänzt, dass er die deutlich größere Herausforderung auch eher in der Volumensteigerung als in der räumlichen Erschließung sieht und mit Anwendung der Richtwerte bereits ein sehr ehrgeiziger Rahmen gesteckt wurde.

- Für die Analyse der Geschwindigkeiten werden die angesetzten Richtwerte als zu wenig ehrgeizig angenommen.

Diese Anmerkung wird bei der weiteren Bearbeitung des Nahverkehrsplanes noch einmal überprüft werden.

- Die Entscheidung der LHM, dass bis 2025 80% des Verkehrs emissionsfrei durchgeführt werden soll, sollte Eingang in den Nahverkehrsplan finden. Darüber hinaus sollte durch den Nahverkehrsplan klar benannt werden, was zur Erreichung dieses Zieles nötig ist.

ergänzt hierzu, dass in den Szenarien neben der Siedlungsentwicklung auch Faktoren wie die modale Entwicklung oder die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur Eingang finden. Allerdings gibt es bis zum Zielhorizont 2030 auch klare Grenzen, so dass man mit den Szenarien natürlich spielen kann, sich am Ende aber die Frage stellen wird, was im betrachteten Zeitraum überhaupt erfüllbar ist.

- Vorgeschlagen wird auch die Betrachtung jahreszeitlicher Schwankungen im Modal Split, da der Parameter der jahreszeitlichen Rhythmik als grundlegender Faktor für den Modal Split angesehen wird.

bestätigt, dass jahreszeitliche Schwankungen für die MVG durchaus ein Thema sind. Er weist darauf hin, dass diesbezüglich im Busverkehr auch heute schon reagiert wird. Derzeit wird von der MVG geprüft, ob beispielsweise alte Busse relativ kostengünstig noch für die Winterverdichtung verwendet werden können und erst im nächsten Jahr ausgemustert / verkauft werden. Demgegenüber bestehen aber bei U-Bahn und Tram nur sehr geringe Reaktionsmöglichkeiten, auf die jahreszeitliche Rhythmik zu reagieren.

- Es wird bemängelt, dass es, entgegen der Forderung von Herrn Wortmann nach einer gemeinschaftlichen Lösung der Probleme, in der Praxis häufig an einer konstruktiven Zusammenarbeit fehlt, was z.B. Fragen der Barrierefreiheit betrifft. Daher lautet der Appell, mehr gemeinsame und konstruktive Gespräche zu führen.
- Die Trennung von S-Bahn und MVG wird als nachteilig betrachtet. Allerdings lässt sich an den geregelten Zuständigkeiten kaum rütteln.

weist daher darauf hin, dass im Rahmen des Nahverkehrsplanes auch ein Austausch und eine Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern erfolgen muss und in der Nahverkehrsplanung generell ein entsprechendes Beteiligungsverfahren vorgegeben ist.

- Es wird die Frage aufgeworfen, ob geplante Radschnellwege nicht auch Teil des Nahverkehrsplanes sein sollten.

verweist hierzu auf den VEP Rad und eine aktuelle Pilotstudie zu Radschnellwegen in München.

7 Ausklang

Zum Ende der Veranstaltung bestand bei einem get together mit Imbiss in der Halle 1 des Verkehrszentrums noch die Möglichkeiten, mit den Teilnehmern und Referenten der Veranstaltung ins Gespräch zu kommen.

8 Ausblick

Die Bearbeitung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der LHM zum Teil Qualitätsstandards befindet sich derzeit kurz vor Abschluss der Bestands- und Schwachstellenanalyse mit Festlegung der zu untersuchenden Qualitätsstandards, Anwendung der Standards und Ableitung des Handlungsbedarfs. Das Fachforum wurde zeitlich so angesetzt, dass bereits erste Untersuchungsergebnisse präsentiert werden können, die Bearbeitung aber auch noch nicht so weit vorangeschritten ist, dass Anregungen und Vorschläge aus der Veranstaltung keinen Eingang in die Bearbeitung mehr finden können. Somit wird im Weiteren geprüft, welche Anregungen aus dem Fachforum in der Untersuchung aufgegriffen werden können. Darüber hinaus steht als nächster Arbeitsschritt die Entwicklung von Szenarien und, darauf aufbauend, das Aufzeigen verkehrlicher Wechselwirkungen an.

Im Anschluss an den Teil Qualitätsstandards wird dann der Teil Infrastruktur überarbeitet werden. Die Arbeiten für die gesamte Fortschreibung werden etwa drei Jahre dauern.

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der LHM, Teil Qualitätsstandards

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München

(gemäß Beschlüssen der Vollversammlung
 des Stadtrates vom 30.09.2015, 24.01.2018
 und 23.01.2019)

Schienegebundener ÖPNV
 (S-Bahn nachrichtlich)

- Bestand:**
- S-Bahn
 - U-Bahn
 - Tram
- Planung / im Bau:**
- S-Bahn
 - U-Bahn
 - Tram

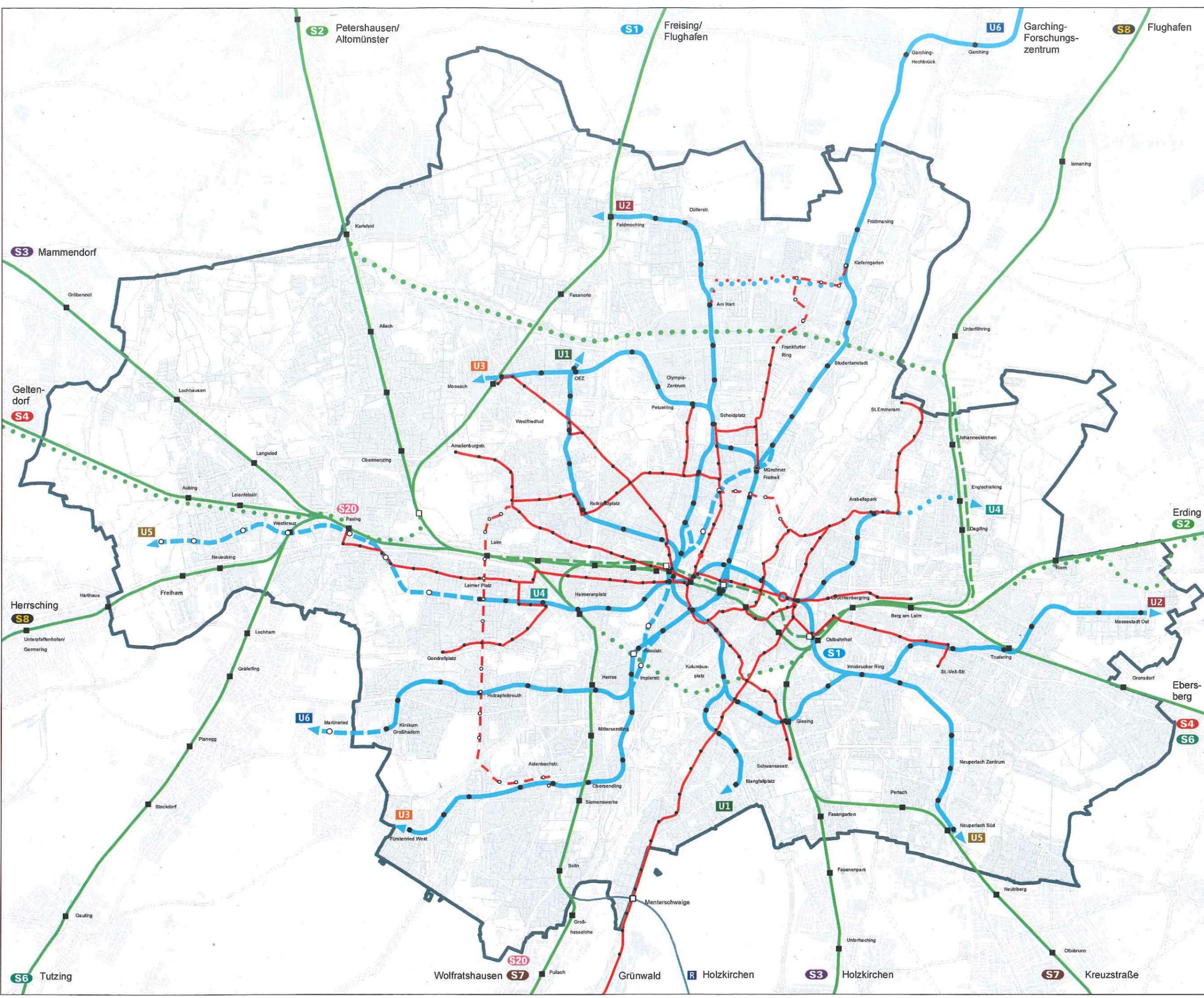
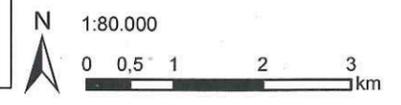
- in Untersuchung / offen zu halten:**
- ⋯ S-Bahn
 - ⋯ U-Bahn
 - ⋯ Tram
 - ◀ U-Bahn-Verlängerung

Datengrundlagen:
 Geodatenpool; Planungsdaten des Referats
 für Stadtplanung und Bauordnung

**Daten
 Methoden
 Analysen**

Fachliche und graphische Bearbeitung:
 Stadtentwicklungsplanung, HA I/31-2

Stand: Februar 2019



entfallen



Landeshauptstadt
München



Barrierefreiheit im ÖPNV der Landeshauptstadt München

Bestandsaufnahme

Barrierefreiheit im ÖPNV der Landeshauptstadt München

Bestandsaufnahme

erstellt durch die
Landeshauptstadt München
Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

mitwirkende Referate der Landeshauptstadt München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Baureferat

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Kreisverwaltungsreferat

sowie

Behindertenbeirat München / FAK Mobilität

Behindertenbeauftragten Hr. Stadtrat Utz

Inhaltsverzeichnis

1 Präambel: Barrierefreiheit und Inklusion im Öffentlichen Verkehr in München konsequent umsetzen.....	5
2 Grundsätzliches.....	5
2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen ..5	
2.2 Bestandsschutz ..6	
2.3 Aufstellung des Nahverkehrsplans ..6	
3 Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im ÖPNV.....	7
3.1 Infrastrukturplanung und Fahrzeugbeschaffung bei der MVG ..7	
3.2 Fahrzeuge ..7	
3.2.1 U-Bahn.....7	
3.2.2 Straßenbahn.....8	
3.2.3 Bus.....8	
3.2.4 Mitnahme von Sachen in den Verkehrsmitteln des ÖPNV.....9	
4 Infrastruktur.....	9
4.1 U-Bahn ..9	
4.1.1 Barrierefreie Zugänglichkeit des Bahnhofes.....9	
4.1.2 Zugang zum Fahrzeug.....10	
4.1.3 Taktiles Leitsystem / Bodenindikatoren.....11	
4.1.4 Fahrgastinformation am Bahnsteig.....11	
4.1.5 Beschlusslage.....11	
4.2 Straßenbahn 12	
4.2.1 Barrierefreie Zugänglichkeit und Ausstattung der Haltestelle.....12	
4.2.2 Zugang zum Fahrzeug.....12	
4.2.3 Fahrgastinformation an der Haltestelle.....12	
4.2.4 Beschlusslage.....13	
4.2.5 Probleme.....13	
4.3 Bus 13	
4.3.1 Haltestellenausbau nach Neubaustandard.....13	
4.3.2 Fahrgastinformation an der Haltestelle.....14	
4.3.3 Busbahnhöfe und Wendeanlagen.....14	
4.3.4 Beschlusslage.....14	
4.3.5 Priorisierung.....15	
4.3.6 Kosten.....15	
4.3.7 Gemeinsame Haltestellen Bus / Tram.....15	
5 Barrierefreiheit bei S-Bahn / SPNV.....	15
6 Information / Kommunikation / Vertrieb.....	16
6.1 Informationen für Mobilitätseingeschränkte 16	
6.2 Beratung und Vertrieb 18	
7 Betrieb.....	19
8 Sonstiges.....	20
Literatur.....	20

1 Präambel: Barrierefreiheit und Inklusion im Öffentlichen Verkehr in München konsequent umsetzen

Als Aufgabenträger des ÖPNVs in München verfolgt die Landeshauptstadt München (LHM) in allen Gliederungen (Organe, Referate, Dienststellen) grundsätzlich das Ziel, die vollständige Barrierefreiheit umzusetzen. Diese dient nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch älteren Menschen, Menschen mit Kinderwagen und Gepäck und kommt somit letztlich allen Nutzerinnen und Nutzern zugute.

Diese Aufgabe sieht die LHM als Chance, das Leben und die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen in München weiter zu verbessern. Dabei ist es selbstverständlich, dass sich bei der anstehenden Überarbeitung des Nahverkehrsplans der LHM nicht nur städtische Dienststellen direkt einbringen, sondern auch Vertreterinnen und Vertreter der Betroffenen mitarbeiten.

Alle Beteiligten sind überzeugt, dass es dabei nicht genügen kann, lediglich die Barrierefreiheit bei den einzelnen kommunalen ÖPNV-Verkehrsmitteln (U-Bahn, Bus und Tram) anzustreben und nach der eindeutigen rechtlichen Definition kritisch zu bewerten. Vielmehr muss im Weiteren auch außerhalb des Nahverkehrsplans die Barrierefreiheit ganzheitlich entlang der ÖPNV-orientierten Wegekette betrachtet werden, soweit diese in den Zuständigkeitsbereich der LHM fällt. Hintergrund ist, dass jede ÖV-Nutzung die Bewältigung eines mehr oder weniger langen Weges zur Start- bzw. von der Zielhaltestelle bedingt. Diese Betrachtung ist allerdings nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans sondern muss grundsätzlich bei allen Planungen mitgedacht werden.

Im Bewusstsein dieser ganzheitlichen Sichtweise wurde in einem ersten Schritt die hiermit vorgelegte Bestandsaufnahme zur aktuellen barrierefreien Zugänglichkeit des ÖPNV in München erarbeitet. Im nächsten Schritt wird darauf aufbauend eine Bewertung und die Formulierung von Zielsetzungen zur weiteren Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit erfolgen.

2 Grundsätzliches

2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) §8 Abs. 3

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der **Nahverkehrsplan** hat die Belange der in ihrer **Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen** mit dem **Ziel** zu berücksichtigen, **für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen. Die in Satz 3 **genannte Frist gilt nicht**, sofern **in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden**. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die **vorhandenen Unternehmer** frühzeitig zu **beteiligen**; soweit vorhanden, sind **Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen**. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.

Rechtsgrundlagen für den SPNV

Bei den Bahnhöfen der S-Bahn München ist die Deutsche Bahn lediglich zur Sicherstellung der geltenden Gesetze wie z.B. Einhaltung der EU –Behindertenrechtskonvention verpflichtet. Diese werden ergänzt durch die Ausführungen nach deutschem Bundesrecht für das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und flankiert von vergleichbaren Regelungen, die die Bundesländer für ihren Zuständigkeitsbereich erlassen haben.

Bayerisches Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung (BayBGG):

Barrierefrei sind nach Artikel 4 des BayBGG „bauliche und sonstige Anlagen, **Verkehrsmittel**, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für **behinderte Menschen** in der allgemein **üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis** und **grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar** sind.“

2.2 Bestandsschutz

Die gesetzliche Verpflichtung, nach den gültigen Vorgaben im Sinne eines barrierefreien Nahverkehrs zu bauen bzw. barrierefreie Fahrzeuge zu beschaffen, bezieht sich auf Neubauten und Neufahrzeuge. Alle bestehenden Anlagen und Fahrzeuge unterliegen nach Abnahme durch die technische Aufsichtsbehörde dem Bestandsschutz. Stehen größere Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen an, so sind diese nach den aktuellen Anforderungen barrierefrei umzubauen.

Die Anforderungen, die zur Gestaltung einer barrierefreien Umwelt berücksichtigt werden müssen, haben sich in den letzten Jahrzehnten stark weiterentwickelt. Dies spiegelt sich auch in einer Überarbeitung der Planungsgrundlagen zum barrierefreien Planen und Bauen und weiteren Vorgaben wieder. Gerade ältere Betriebsanlagen und Fahrzeuge entsprechen diesen Anforderungen deshalb nach den heutigen Maßstäben in vielen Bereichen nicht mehr. Es gibt die Situation, dass z. B. Haltestellen oder Bahnhöfe, die zum Zeitpunkt der Herstellung als barrierefrei galten, heute nicht mehr den neuen Maßstäben an Barrierefreiheit genügen.

2.3 Aufstellung des Nahverkehrsplans

Das Thema Barrierefreiheit war im bisherigen Nahverkehrsplan im Teil Qualitätsstandards verortet. Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen, die sich aus der Novelle des PBefG im Jahr 2013 ergeben haben, wird die Thematik allerdings bei der aktuellen Neuaufstellung des NVP umfangreicher behandelt. Daher wurde ein eigener Lenkungskreis (LK) mit den für die Barrierefreiheit im ÖPNV zuständigen Kolleginnen und Kollegen der jeweiligen Dienststellen gegründet, der seit 2016 in regelmäßigen Abständen getagt hat. Der LK Barrierefreiheit, dem neben Vertretern der Landeshauptstadt München (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Kreisverwaltungsreferat) auch die Stadtwerke München sowie der Münchner Verkehrsverbund angehören, hat im ersten Schritt die nachstehend ab Ziffer 3 dargestellte Bestandsaufnahme erarbeitet, die den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus des ÖV in München aufzeigt.

Darauf aufbauend soll in einem nächsten Schritt ein mit den städtischen Dienststellen und den Verbänden abgestimmter „Fahrplan“ für die Umsetzung der Barrierefreiheit im Münchner ÖPNV vorgelegt werden. Dazu ist ein Vorschlag zu erarbeiten, wie viel Barrierefreiheit bis 2022 umgesetzt werden kann und welche Kosten dafür auf die LHM zukommen. Ausnahmen sind zu definieren und zu begründen, sofern die Barrierefreiheit technisch oder baulich nicht umsetzbar ist oder rechtliche Vorgaben sich widersprechen. Neben Ausnahmen, die sich aus der Priorisierung ergeben, soll auch geprüft werden, ob es sinnvoll ist, Ausnahmen zu definieren, die allenfalls langfristig umzusetzen sind. Diese Ausnahmen sollen mit den Fahrgast- und Behindertenverbänden abgestimmt werden.

Die Endergebnisse sollen dem Stadtrat möglichst mit der Beschlussfassung zum Teil „Infrastruktur“ des NVP vorgestellt werden. Dabei soll auch ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen (inkl. der notwendigen finanziellen Rahmenbedingungen) erarbeitet werden.

Trotzdem werden auch im Rahmen des Teils Qualitätsstandards Themen der Barrierefreiheit mit behandelt. So sind unter anderem die Forderungen nach geringeren Einzugsradien sowie nach geringeren Auslastungsgrenzwerten im Teil Qualitätsstandards abzuhandeln. Die Vertreterinnen und Vertreter der Nutzergruppen bekommen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Qualitätsstandards.

3 Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im ÖPNV

3.1 Infrastrukturplanung und Fahrzeugbeschaffung bei der MVG

Für die MVG als kommunales Verkehrsunternehmen der LH München ist es ein erklärtes Ziel, mobilitätseingeschränkten Fahrgästen den Zugang zu den Verkehrsmitteln U-Bahn, Bus und Tram und deren Nutzung so einfach wie möglich zu machen. **Dieser Grundsatz soll auch unter den zu berücksichtigenden Herausforderungen des schnell und stetig wachsenden Fahrgastaufkommens Bestand haben (vgl. auch Kapitel 2.3).** Soweit dies möglich ist und keine anderen technischen Zwänge vorliegen, werden die verkehrlichen Anlagen der MVG immer nach den Empfehlungen der jeweils aktuellen einschlägigen Regelwerke, heute DIN 18040, Teil 1 und 3 sowie weiterer relevanter Normen zum barrierefreien Bauen gestaltet. Bei den Fahrzeugen setzt die MVG schon heute bei Bus und Tram eine nahezu barrierefreie Fahrzeugflotte ein. Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sind bei U-Bahn und Straßenbahn die Vorgaben aus der BOStrab bindend. Die Busse der MVG werden alle nach den Vorgaben der UN/ECE R 107 (Busrichtlinie) beschafft, die sehr konkrete Vorgaben zur barrierefreien Fahrzeuggestaltung macht.

Sowohl bei der Fahrzeugneubeschaffung als auch bei der Planung neuer oder zu sanierender Betriebsanlagen der MVG werden der Behindertenbeauftragte der LHM, der Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen und der Facharbeitskreis Mobilität der LH München über festgelegte Prozesse angehört und die eingebrachten Anforderungen abgewogen.

3.2 Fahrzeuge

3.2.1 U-Bahn

Seit 1971 verkehren im Münchner Untergrund die U-Bahnen der MVG. Die alten U-Bahnzüge der A- und B-Reihe werden seit 2002 durch die nächste Fahrzeuggeneration des U-Bahn-Gliederzuges Typ C und seit 2016 durch den U-Bahn-Gliederzug Typ C2 ergänzt und sukzessive ersetzt. Die neuen U-Bahnzüge vom Typ C bzw. C2 wurden schon bei der Planung auf die Belange von Mobilitätseingeschränkten abgestimmt. Sie zeichnen sich gegenüber den A- und B-Wagen insbesondere durch breitere Türen, schräge Türschwellen und deutlich mehr Stellflächen für Rollstühle und Kinderwagen aus. Alle Rollstuhlstellplätze sind von der Tür aus ohne Trennwand schnell zu erreichen. Damit Rollstühle oder Kinderwagen noch besser rangiert werden können, wurde je Einstiegsbereich nur noch ein Haltepfosten mittig angeordnet. Dafür wurden im Einstiegsbereich seitliche Haltestangen angebracht, die gehbehinderten Fahrgästen einen sicheren Halt beim Ein- und Aussteigen verschaffen. Zwischen den vorderen Rollstuhlplätzen und dem Fahrer besteht Sichtkontakt, ergänzt durch eine separate, tiefgesetzte Sprechstelle. Automatische Haltestellenanzeigen und -ansagen mit Angabe der Ausstiegsseite sowie optische und akustische Türschließwarnung dienen den Hör- bzw. Sehbehinderten zur Orientierung.

Die unterschiedlichen Ausstattungsmerkmale der in München eingesetzten U-Bahnzüge können der Anlage 1 zur Bestandsaufnahme der MVG entnommen werden.

3.2.2 Straßenbahn

In München verkehren im Regelbetrieb fast ausnahmslos moderne Niederflurtrambahnen mit

optischer und akustischer Haltestellen- und Linienanzeige im Innenraum. Diese Züge sind an der ersten Türe mit einem elektrischen Hublift für Rollstühle (max. Tragfähigkeit 300 kg) und mit entsprechenden Stellplätzen im Fahrgastraum ausgestattet. Bei Taktintervallen über 10 Minuten werden ausschließlich Niederflurzüge eingesetzt.

Die unterschiedlichen Ausstattungsmerkmale der in München eingesetzten Trambahnen können ebenfalls der Anlage 1 zur Bestandsaufnahme der MVG entnommen werden.

3.2.3 Bus

Um die stark variierende Fahrgastnachfrage auf den Buslinien optimal abbilden zu können, setzt die MVG unterschiedliche Fahrzeugtypen und -größen ein. Neben Solo- und Gelenkbusen verkehren im aktuellen Angebot auch Buszüge und Kleinbusse. Alle Busse, die die MVG in den letzten Jahren in Betrieb nahm, sind Niederflurfahrzeuge, die barrierefrei ausgestattet und der EU-Verordnung für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 oder M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale (UN ECE R 107) entsprechen. Die in dieser Verordnung festgelegten Vorgaben zur „Unterbringung und Barrierefreiheit für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“ wird nachfolgend in den wichtigsten Punkten dargestellt:

- Maximale Einstiegshöhe bei aktivierter Absenkvorrichtung über Fahrbahn an mindestens einer Betriebstür von 25 cm
- Vier vorgeschriebene Behindertensitzplätze bei Fahrzeugen der Klasse I (Solo-, Gelenkbus, Buszug) bzw. ein Behindertensitzplatz bei Fahrzeugen der Klasse A (Kleinbus)
- Mind. ein Rollstuhlstellplatz, der mind. 750 mm breit und 1 300 mm lang ist. Die Längsebene des Stellplatzes muss parallel zur Längsebene des Fahrzeugs verlaufen.
- Die Tür für den Zugang von Rollstuhlfahrern muss mit einer Einstiegshilfe ausgestattet sein (Rampe oder Hublift).
- Mit einem Bezugsrollstuhl muss es möglich sein, die Rollstuhlstellplätze frei und ungehindert zu erreichen.
- Bei Fahrzeugen der Klassen I und A, die mit einer Rampe für den Zugang für Rollstuhlfahrer ausgestattet sind, muss ein Bezugsrollstuhl das Fahrzeug in Vorwärtsrichtung befahren und verlassen können.

Über 90 % der Busflotte verfügen im Fahrzeug über Multifunktionsanzeiger, über die folgende Informationen angezeigt werden:

- Linie sowie Zielhaltestelle
- nächste Haltestelle (1. Haltestelle)
- 2. und 3. Folgehaltestelle
- Umsteigebeziehungen und Soll-Abfahrtszeit an der Starthaltestelle

Die nächste Haltestelle sowie wichtige Umsteigebeziehungen werden im Fahrzeug automatisch angesagt. Auch Hinweise zu geplanten Betriebsabweichungen erfolgen automatisch über die Innenraumsansage. Ebenso kann der Fahrer bei Bedarf programmierte Texte ansagen lassen, z.B. dass beim Ausstieg auf Fahrradfahrer zu achten ist.

Eine automatische Außenansage der Liniennummer und des Fahrtziels zur Identifikation des Fahrzeuges ist technisch möglich, wird aber nur an sehr wenigen, ausgewählten Haltestellen durchgeführt.

Neben den Verkehrsmitteln im Stadtverkehr der LH München führen zunehmend auch **Linien des MVV-Regionalbusverkehrs** aus den Verbundlandkreisen in die LH München. Die für den MVV-Regionalbusverkehr geltenden Qualitätsstandards entsprechen hinsichtlich der Anforderungen der Barrierefreiheit den Anforderung für die Stadtbusse nach DIN.

Generelle Ausstattung:

- Niederflurfahrzeuge
- Kneeling mit manueller Klapprampe an Tür 2
- Sondernutzungsfläche mit Rollstuhlstellplatz gegenüber Tür 2
- Neben den gesetzlich vorgegebenen Behindertenplätzen sind zusätzliche Plätze in Türrnähe ausgewiesen

- Fahrgastinformation im Innenraum mit TFT und digitaler Haltestellenansage
- Matrix-Außenanzeigen

3.2.4 Mitnahme von Sachen in den Verkehrsmitteln des ÖPNV

Die Mitnahme von Sachen, zu denen auch orthopädische Hilfsmittel wie Rollstühle bzw. motorisierte Rollstühle und gehören, wird in den Tarif- und Beförderungsbestimmungen des MVV-Gemeinschaftstarifs geregelt. In Anhang 4 wird Folgendes ausgeführt: „Entsprechend der Einschränkung des § 145 SGB IX können Rollstühle und motorisierte Rollstühle nur befördert werden, soweit die Beschaffenheit des Verkehrsmittels dies zulässt. Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes sind daher insbesondere Rollstühle und motorisierte Rollstühle von der Beförderung in Bus und Tram (nicht S- und U-Bahn) ausgeschlossen, bei denen eine Wendung nicht auf einer Fläche von 150 cm x 150 cm möglich ist. In jedem Fall von der Beförderung in U-Bahn, Bus und Tram ausgeschlossen sind insbesondere Rollstühle und motorisierte Rollstühle,

- deren Gesamtgewicht einschließlich der beförderten Person größer als 300 kg, oder
- deren Länge größer als 125 cm, oder
- deren Breite größer als 80 cm, oder
- bei denen die einwandfreie Funktion des Hubliftes bei der Tram beeinträchtigt wird.

Am 15.03.2017 ist ein bundesweit verbindlicher Erlass der Länder zur Mitnahme von Elektroscootern in Linienbussen des ÖPNV in Kraft getreten. Mit diesem Erlass wurden die technischen Voraussetzungen des E-Scooters, die personenbezogenen Voraussetzungen des Nutzers sowie bestimmte technische Ausführungen des Linienbusses festgelegt, die in Gänze erfüllt sein müssen, damit ein E-Scooter mit aufrecht sitzender Person in einem Linienbus befördert werden darf. Bei der MVG gelten für die Beförderung von E-Scootern seitdem folgende Mitnahmeregeln:

In der U-Bahn werden E-Scooter, unabhängig ob sie drei- oder vierrädrig sind, befördert. Bei der Straßenbahn ist die Beförderung von E-Scootern aller Art ausgeschlossen, auch wenn diese den Anforderungen des bundesweiten Erlasses entsprechen und mit einem entsprechenden „ÖPNV-Siegel“ versehen wurden. Die in München eingesetzten Straßenbahnen sind deutlich schmaler als Linienbusse und die Aufteilung der Fahrgasträume inklusive der Stellflächen für Rollstühle völlig anders als bei einem Linienbus.

Beim Bus kann die MVG eine Beförderung von E-Scootern nur in den Fahrzeugen ermöglichen, die gemäß den technischen Anforderungen des Erlasses über entsprechende Ausstattungsmerkmale des vorhandenen Rollstuhlstellplatzes verfügen. Bei etwa 60 % der aktuellen Fahrzeugflotte der MVG entsprechen die eingesetzten Linienfahrzeuge der MVG vollumfänglich den Anforderungen des Erlasses. Zudem ist eine sichere Ein-/Ausfahrt über die Rampe nur an den Haltestellen möglich, die bereits durch die Landeshauptstadt München barrierefrei mit einer Bordsteinhöhe von 18 cm ausgebaut wurden. Voraussetzung für eine Beförderung von E-Scootern in Linienbussen ist immer, dass die hierfür erforderlichen technischen Voraussetzungen des E-Scooters durch den Hersteller nachgewiesen und eindeutig dokumentiert sind.

4 Infrastruktur

4.1 U-Bahn

4.1.1 Barrierefreie Zugänglichkeit des Bahnhofes

Von 100 U-Bahnhöfen sind 96 Bahnhöfe durch Aufzugsanlagen barrierefrei zugänglich. Vier Bahnhöfe, die bei ihrer Entstehung in den 80-er Jahren bereits mit Rampen und damit nach dem damaligen Stand der Technik barrierefrei ausgestattet waren, wurden aus dem Aufzugnachschrüstungsprogramm der LH München herausgenommen. Die Bahnhöfe Obersendling, Karl-Preis-Platz, Michaelibad und Therese-Giehse-Allee sind deshalb nur über Rampen mit einer Steigung von bis zu 12 % und ohne Zwischenpodeste stufenlos zu erreichen.

Bis auf den Bahnhof Michaelibad können diese Bahnhöfe allerdings gut durch die Nutzung der hier an nahegelegenen Bushaltestellen verkehrenden Buslinien umgangen werden. Am U-Bahnhof Michaelibad müssen bei der Nutzung alternativer Routen aber sehr große Umwege in Kauf genommen werden.

Eine Aufzugsnachrüstung am U-Bahnhof Michaelibad wurde bereits geprüft und vom Baureferat als technisch nicht darstellbar beschieden.

Ein U-Bahnhof gilt als barrierefrei erschlossen, wenn alle Ebenen durch mindestens einen Aufzug oder barrierefreie Rampen stufenlos erreichbar sind. Um eine hohe Aufzugverfügbarkeit gewährleisten zu können, haben die SWM seit 2009 einen Großteil ihrer Aufzüge (109 von 177 Anlagen) erneuert und auch den Anforderungen an die Barrierefreiheit entsprechend auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Die Erneuerung weiterer 45 Anlagen innerhalb der nächsten 5 Jahre ist in Planung und teilweise bereits umgesetzt.

Fahrgäste, die auf einen Aufzug angewiesen sind, müssen gerade an Verknüpfungspunkten zu anderen Verkehrsmitteln häufig einen längeren Umsteigeweg in Kauf nehmen. Die Nachrüstung von zusätzlichen Aufzügen - um hier für Entlastung zu sorgen - ist an Bestandsbahnhöfen aus diversen Gründen meist sehr schwierig und nicht immer zielführend.

U-Bahnbauwerke erstrecken sich über eine Länge von mindestens 120 Metern und werden meist an den Endköpfen über Zwischengeschosse an die Oberfläche angebunden. Der nachträgliche Einbau weiterer Aufzüge lässt sich aufgrund bautechnischer Vorgaben und Zwangspunkte, sowie durch die erforderliche Einbindung in die bestehende Infrastruktur an der Oberfläche, oft nicht realisieren.

Sollte der Einbau einer redundanter Aufzüge möglich sein, heißt das nicht zwingend, dass sich die Umsteigewege für Mobilitätseingeschränkte dadurch wesentlich verbessern oder vereinfachen lassen. Forderungen nach zusätzlichen Aufzügen, die sowohl in der Herstellung als auch im Unterhalt sehr hohe Kosten verursachen, mussten seitens der SWM/MVG deshalb bislang immer abgelehnt werden.

4.1.2 Zugang zum Fahrzeug

Barrierefrei zugänglich ist ein Fahrzeug dann, wenn an mindestens einer Tür ein niveaugleicher Zustieg (max. zulässige Reststufe 5 cm) möglich ist. Auch der Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteig darf bei einer als barrierefrei geltenden Zugänglichkeit 5 cm nicht überschreiten. Bei der Münchner U-Bahn hängt die noch zu überwindende Reststufe zwischen Bahnsteig und Fahrzeug davon ab, zu welchem Zeitpunkt ein U-Bahnhof erbaut wurde. Bei älteren U-Bahnhöfen wurden die Bahnsteige entgegen der heutigen Ausbauhöhe von 105 cm über Schienenoberkante noch mit einer Höhe von 100 cm über SOK ausgeführt. Die verbleibende Reststufe zwischen Fahrzeug und Bahnsteig beträgt deshalb an 51 U-Bahnhöfen über 8 cm.

Um Rollstuhlfahrern an diesen Bahnhöfen den Zustieg zu erleichtern, hat die MVG in Abstimmung mit den Behindertenverbänden sogenannte partielle Bahnsteigerhöhungen getestet. Diese wurden an den U-Bahnhöfen Scheidplatz, Hauptbahnhof und Sendlinger Tor angebracht. Die Positionierung der Bahnsteigrampen erfolgt auf Höhe der 1. Tür, hier befinden sich bei den neuen U-Bahnzügen (C- und C2-Wagen) größere Stellflächen mit ausgewiesenen Rollstuhlplätzen. Die gewählte Positionierung der Bahnsteigerhöhungen hat zudem den Vorteil, dass zusteigende Rollstuhlfahrer vom Fahrer gut gesehen werden.

Mit den partiellen Bahnsteigerhöhungen wird keine Reduzierung des Spaltmaßes erreicht. Das Spaltmaß zwischen Bahnsteig und Fahrzeug variiert in Abhängigkeit der Trassierung und des Fahrzeugeinsatzes. Das als barrierefrei geltende Spaltmaß von max. 5 cm wird an geraden Haltestellen bei einem C- bzw. C2-Zugeinsatz erreicht. Bei Bahnsteigen, die nicht in einer Gerade liegen und beim Einsatz älterer Fahrzeuge (A- und B-Wagen) übersteigt das Spaltmaß die in Punkto Barrierefreiheit geforderten 5 cm.

Der Ausweitung und Finanzierung der gelben Bahnsteigerhöhungen auf 51 U-Bahnhöfe nach altem Ausbaustandard hat der Stadtrat im Januar 2018 zugestimmt.

4.1.3 Taktiles Leitsystem / Bodenindikatoren

Alle U-Bahnstationen in München wurden gemäß der zum Zeitpunkt ihrer Entstehung geltenden Bauvorschriften durch die LH München BAU hergestellt und anschließend an die Stadtwerke München übergeben. U-Bahnhöfe, die bis in die frühen 90-er Jahre entstanden sind,

wurden zunächst ohne Bodenindikatoren/Leitstreifen erstellt. Hier wurden später durch das BAU in Abstimmung mit den SWM und dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund (BBSB) taktil erfassbare Rillenbänder entlang der Bahnsteigkante durch Einfräsungen in den bestehenden Bodenbelag nachgerüstet.

Bahnhöfe, die ab Mitte der 90-er Jahre bis etwa 2006 entstanden sind, verfügen über bahnsteigbegleitende Bodenindikatoren entsprechend der ersten Fassung der DIN 32984. U-Bahnhöfe, die danach entstanden oder saniert wurden, verfügen neben dem bis dahin üblichen Leitstreifen entlang der Bahnsteigkante über Aufmerksamkeitsfelder und Abzweigungen zur Anzeige der Bahnsteigzugänge. Auch die Sperrengeschosse wurden ab 2006 mit Leitsystemen ausgestattet und einige Bahnhöfe mit Handlaufbeschriftungen ausgestattet.

2011 wurde eine stark überarbeitete Fassung der DIN 32984 veröffentlicht. Über Bodenindikatoren entlang des Bahnsteiges gemäß dieser aktuell gültigen Fassung der DIN 32984 verfügt bislang lediglich der U-Bahnhof Kieferngarten.

Eine Übersicht über die unterschiedlichen bahnsteigbegleitenden Leitstreifen bei der U-Bahn kann der Anlage 1 zur Bestandsaufnahme der MVG entnommen werden.

4.1.4 Fahrgastinformation am Bahnsteig

Über Zugzielanzeiger werden an allen Bahnsteigen die nachfolgend einfahrenden Züge und die Abfahrtsprognosen angezeigt. In den Zwischengeschossen sind sogenannte Multitlinienanzeiger angebracht, die ebenfalls die nachfolgend einfahrenden Züge mit Abfahrtsprognose anzeigen. Texte zu Betriebsabweichungen werden in den Leitsystemen von den Disponenten erfasst und an die Anzeiger übertragen.

Die Durchsagen an den Bahnsteigen werden von den Disponenten über die sogenannte ELA (Elektroakustische Anlage) durchgeführt. Eine akustische Ansage/Ankündigung des einfahrenden Zuges ist bislang noch nicht möglich. Mit der bis 2020 zur Umsetzung vorgesehenen Einführung des neuen U-Bahn-Dispositions- und Informationssystems wird dies aber möglich sein.

Eine zusätzliche Informationsmöglichkeit sowohl am Bahnsteig als auch in den Sperrengeschossen stellen die barrierefrei gestalteten Notruf- und Infosäulen dar. Über den Inforuf kann sich jeder Fahrgast mit einem Disponenten in der Leitstelle der MVG verbinden.

4.1.5 Beschlusslage

- Barrierefreiheit der U-Bahnhöfe - Beschlussvollzugskontrolle
Bericht über das Pilotprojekt der SWM
Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04799: Beschlussvollzugskontrolle hinsichtlich Ziffer 2 des Beschlusses des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 11.11.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01040) in der Vollversammlung des Stadtrats vom 24.01.2018 beschlossen.
- Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 03264 der Stadtratfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 19.07.2017 „Partielle Bahnsteigerhöhungen an den U-Bahnhöfen nachrüsten“ → wurde in o. g. Beschluss behandelt
- Empfehlung des BA 06 (Sendling) vom 18.10.2016 – Nr. 14-20/ E 01179: Barrierefreier Zugang zum U-Bahnhof Harras
→ wurde in o. g. Beschluss behandelt
- BA-Antrag des BA 16 (Ramersdorf – Perlach) vom 23.11.2016: „Barrierefreiheit an U-Bahnsteigen verbessern“
→ wurde in o. g. Beschluss behandelt

4.2 Straßenbahn

4.2.1 Barrierefreie Zugänglichkeit und Ausstattung der Haltestelle

In Anlehnung an den Ausbau barrierefreier Bushaltestellen, der in München seit 2004 erfolgt, bauen die SWM/MVG seitdem auch die Straßenbahnhaltestellen mit barrierefreien Ausstattungsmerkmalen aus, soweit dies die örtlichen Gegebenheiten sowie die systemspezifischen Anforderungen der in München eingesetzten Fahrzeuge zulassen.

Die SWM/MVG bedienen im Netz aktuell 222 Straßenbahnhaltestellen mit 384 Haltepositio-

nen/Bahnsteigen.

223 Haltepositionen/Bahnsteige verfügen über eine minimale barrierefreie Teilausstattung. Das heißt, dass die Auffindbarkeit des Fahrzeuges zumindest an der 1. Tür durch das Vorhandensein eines Auffindestreifens und die Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer im Bereich der 1. Fahrzeugtür (zur Nutzung des Hubliftes) gegeben sind.

Über eine darüber hinausgehende Ausstattung nach folgenden Kriterien verfügen aktuell 143 Haltepositionen/ Bahnsteige:

- Uneingeschränkte Zugänglichkeit an Tür 1 (Hublift) und 2 (teilweise Rampen) für Rollstuhlfahrer
- Taktile Auffindestreifen auf Höhe der 1. Tür
- Durchgangsbreite $\geq 1,35$ m
- Bahnsteigbreite $\geq 2,30$ m
- Haltestellenabstich 12 cm, kein Ausstieg auf Fahrbahnniveau

Hinweis: Die zu überwindende Reststufe beträgt an allen Haltestellen immer mindestens 18 cm, eine barrierefreie Zugänglichkeit für alle ist deshalb an keiner Haltestelle gegeben (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.2)

Eine Übersicht über die Straßenbahnhaltestellen, bei denen die oben aufgeführten Kriterien nicht vollständig erfüllt sind und somit die Zugänglichkeit für Mobilitätseingeschränkte besonders erschwert ist, kann der Anlage 1 zur Bestandsaufnahme der MVG entnommen werden.

4.2.2 Zugang zum Fahrzeug

An Straßenbahnhaltestellen in München beträgt die beim Ein-/Ausstieg zu überwindende Stufe in Abhängigkeit des Ausbaustandards der Haltestelle immer mindestens 18 cm, der Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug mindestens 10 cm. An Straßenbahnhaltestellen mit Ausstieg auf Fahrbahnniveau beträgt die Einstiegshöhe in das Fahrzeug 30 cm.

Durch den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge mit den entsprechenden Einstiegshilfen (siehe oben) kann Rollstuhlfahrern netzweit ein barrierefreier Zustieg in die Straßenbahn ermöglicht werden. Die Benutzung der Einstiegshilfen ist entsprechend der Herstellervorgaben aus Sicherheitsgründen jedoch nur für Rollstuhlfahrer zugelassen. Barrierefreiheit wird beim Verkehrsmittel Straßenbahn deshalb derzeit nur für diese Nutzergruppe hergestellt. Um allen übrigen Fahrgästen – insbesondere solche, die auf andere Mobilitätshilfen angewiesen sind – einen barrierefreien Einstieg gemäß den in der DIN 18040-3 definierten Anforderungen in die Straßenbahn zu ermöglichen, müssten alle Haltestellen im Netz mit einem erheblichen Bauaufwand vollständig umgebaut werden. Die SWM/MVG verfolgen das Ziel, bei Neubaustrecken künftig Haltestellen mit optimierten Spalt- und Abstichmaßen umzusetzen. Die hierfür erforderliche Entwicklung eines entsprechenden Ausbaustandards, der sowohl die hohen technischen Auflagen als auch die hier größtenteils entgegenstehenden Anforderungen der Barrierefreiheit vereint, wird bereits verfolgt.

4.2.3 Fahrgastinformation an der Haltestelle

Über die an Straßenbahnhaltestellen eingesetzten DFI- oder DFI-light-Anzeiger werden die nachfolgend einfahrenden Züge und die Abfahrtsprognosen angezeigt. Die Anzeiger haben bislang kein Sprachausgabemodul, um diese Informationen im 2-Sinne-Prinzip vorzuhalten. Hier wird aktuell ein Nachfolgemodell entwickelt, das ab Ende 2018 zum Einsatz kommen soll und das auch eine Sprachausgabe beinhaltet. Bei den ebenfalls im Einsatz befindlichen DFI-Light-Anzeigern könnte ein Sprachausgabemodul nachgerüstet werden.

Bei den DFI-Light-Anzeigern wird seitens der Behindertenverbände der fehlende Kontrast und die damit schlechtere Lesbarkeit bemängelt. Die DFI-Light-Anzeiger sind deutlich kostengünstiger als die DFI-Anzeiger und wurden insbesondere an Haltestellen installiert, die ansonsten aus wirtschaftlichen Gründen nicht mit DFI-Anzeigern ausgestattet worden wären.

4.2.4 Beschlusslage

- Keine Beschlusslage zum barrierefreien Ausbau von Straßenbahnhaltestellen im Rahmen eines Ausbauprogramms

- Ausbau erfolgt derzeit nur im Rahmen notwendiger Umbaumaßnahmen nach dem dargestellten, nicht vollständig barrierefreien Ausbaustandard

4.2.5 Probleme

- Ein vollständig barrierefreier Ausbaustandard muss zunächst unter Berücksichtigung der technischen Rahmenbedingungen und des Fahrzeugeinsatzes entwickelt werden.
- Der barrierefreie Ausbau von Bestandshaltestellen (insbesondere mit heutigem Ausstieg auf Fahrbahnniveau) wird an vielen Stellen nicht oder nur mit erheblichen Eingriffen in den umliegenden Straßenraum bzw. die Stadtgestaltung möglich sein.
- Personalbedarf

4.3 Bus

4.3.1 Haltestellenausbau nach Neubaustandard

Im Busnetz der MVG werden rund 973 Bushaltestellen mit rund 2.106 Haltepositionen bedient. Der Ausbau der Haltestellen im öffentlichen Straßenraum der LH München erfolgt durch das Baureferat. Insgesamt sind im Stadtgebiet bisher rund 689, also ca. ein Drittel aller Haltepositionen barrierefrei ausgebaut.

Barrierefrei ausgebaute Haltestellen weisen in der Regel folgende Merkmale auf:

- Uneingeschränkte Zugänglichkeit im Bereich der Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrer
- Auffindbarkeit des Fahrzeuges ab Haltestelle (Auffindestreifen) an Tür 1
- Durchgangsbreite entlang der gesamten Haltestelle von mindestens 1,35 m
- Freie Bewegungsfläche von mindestens 2,40 m vor Tür 2
- Erhöhter Bordsteinabstich von 18 cm mit Sonderbordstein A18
- Einhaltung der maximal zulässigen Längs- und Querneigungen
- Besonderer Straßenbelag, der zu weniger Spurrillenbildung neigt
- Ermöglichen des kantenreinen Anfahrens durch ausreichende Anfahrbereiche bzw. Ausbildung als Haltestellenkap



*Abbildung 1: Bus an barrierefreier Haltestelle in Pasing
(Foto: Str/LHM)*

4.3.2 Fahrgastinformation an der Haltestelle

Siehe 4.2.3.

4.3.3 Busbahnhöfe und Wendeanlagen

In München werden aktuell 43 Anlagen betrieben, die nicht unter den seit 2004 von der LH München verfolgten Ausbau barrierefreier Bushaltestellen fallen. Hierzu gehören Busbahnhöfe, Wendeanlagen und Haltestellen, die sich im Umgriff baulich abgetrennter Busspuren befinden. Die Zuständigkeit für die Planung und den Ausbau dieser Anlagen obliegt entsprechend von Eigentumsverhältnissen bzw. vertraglichen Vereinbarungen (ÖPNV-Straßenunterhaltsverträge) teilweise den SWM und teilweise dem Baureferat als Straßenbaulastträger der LHM.

Von diesen Anlagen wurden bereits 13 nach dem Standard barrierefreier Haltestellen in München mit höheren Bordsteinen, Absenkungen zur rollstuhlgerechten Erreichbarkeit der Anlage und Auffindestreifen an den einzelnen Haltepositionen barrierefrei ausgebaut. Bei weiteren 8 Anlagen ist aus Kapazitätsgründen oder aufgrund anderer Planungen ein Umbau und damit auch die Herstellung des barrierefreien Ausbaustandards geplant. Für die verbleibenden 22 Anlagen liegen bislang keine Planungen zum barrierefreien Ausbau vor (siehe Anlage 1 zur Bestandsaufnahme der MVG).

4.3.4 Beschlusslage

MVG Projekt Topbus (2004 - 05)

Beschluss Baumaßnahmen zum Topbus-Projekt der MVG (Bauausschuss vom 29.06.2004, Sitzungsvorlage-Nr.:02 - 08 / V 04462)

Erste barrierefreie Ausbaumaßnahmen im Rahmen einer Modernisierung des Busnetzes:

- 45 Haltestellen (ca. 90 Kanten) wurden im Sinne eines Pilotprojektes in 2004 / 05 (ganz oder teilweise) mit Bordsteinen A 20 oder 16 (später mit A 18) und Rillenplatten ausgestattet.
- Kosten ca. 4 Mio. €; Baureferat baute im Namen und auf Rechnung der SWM

Programm ÖPNV-Offensive IV (2013 - 16)

Beschluss „ÖPNV-Offensive IV“ (Bauausschuss vom 15.11.2011, Sitzungsvorlage-Nr.: 08-14 / V 04822)

- Priorisierung der Bushaltestellen für den Ausbau nach einem Kriterienkatalog von MVG und BAU.
- Festlegung eines zweiten Ausbauprogramms nach Topbus mit 54 Haltestellen in zwei Realisierungsabschnitten 2013 - -2016
- Festlegung des Budgets zur Umsetzung dieser Ausbaumaßnahmen.

Barrierefreier Umbau aller Bushaltestellen (seit 2014)

Stadtratsbeschluss „Barrierefreier Umbau aller Bushaltestellen“ (Bauausschuss und Vollversammlung vom 04./19.02.2014, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13721)

- Vollzug des gesetzlichen Auftrages zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nach § 8 (3) Personenbeförderungsgesetz.
- Fortsetzung der Priorisierung nach Kriterien wie seit 2011 beschlossen
- Festlegung einer jährlichen Planungs- und Bauleistung von 28-32 Bushaltestellen mit Personalzuschaltung
- Ausweitung des Budgets auf 5,8 Mio. € / Jahr ab 2017

Stadtratsbeschluss „Barrierefreier Umbau aller Bushaltestellen“ (Bauausschuss vom 23.06.2015, Sitzungsvorlage-Nr.: 14-20 / V 02216)

- Bilanz ÖPNV Offensive IV
- technische Standards - Beschlussvollzugskontrolle

Bekanntgabe im Stadtrat „Barrierefreier Umbau aller Bushaltestellen“ (Bauausschuss vom 02.05.2018, Sitzungsvorlage-Nr.: 14-20 / V 08300)

- Bilanz ÖPNV Offensive IV
- Sachstand barrierefreier Ausbau aller Bushaltestellen nach PBefG“

4.3.5 Priorisierung

Das BAU und die SWM haben zum Stadtratsbeschluss vom „ÖPNV-Offensive IV“ 15.11.2011 eine Liste zur Priorisierung des Ausbaus von Bushaltestellen erstellt. Dabei wurden die folgenden Kriterien mit Punkten bewertet:

- Ein-/Aussteiger pro Werktag (0-2 Punkte)
- Mindestens 10-Minuten-Takt (1 P.)
- Metrobus (1 P.)

- Umstieg zu S-, U-Bahn oder Tram (2 P.)
- Starke Häufung Rollstuhlfahrer (0-3 P.)
- besondere Einrichtung, Zusatzwunsch Behindertenbeiräte (3 P.)

Haltestellen erhielten in der Priorisierung keine Punkte, wenn keines der o.g. Kriterien zutrifft oder wenn sie aufgrund folgender Faktoren ausgeschlossen wurden:

- Busbahnhof (Zuständigkeit MVG)
- absehbares Tram-Projekt (Ersatz für Buslinie; z.B. Linie 51, 151)
- absehbare Auflassung der Haltestelle
- eigener Gleiskörper und baulich abgegrenzte Busspur (auch mit gemischter Bedienung)
- Bedienung durch Kleinbus
- Privatgrund

Das Baureferat legt gemäß dieser Priorisierung des Bestandes Projekte zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen auf. Zusätzlich werden Haltestellen die im Umgriff von größeren Tiefbauprojekten liegen – unabhängig der Priorisierung – in diese integriert und mit umgesetzt. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen entlang neu eingerichteter Linien erfolgt frühestens nach ca. 1-2 Jahren Erprobung (Provisorien sind nicht barrierefrei).

4.3.6 Kosten

Aus den Erfahrungswerten des Baureferates von 2011 – 2013 wurde im Stadtratsbeschluss zum barrierefreien Ausbau aller Bushaltestellen vom 19.02.2014 die für eine barrierefreie Haltestellenkante ausreichenden Mittel mit 90.000 € angegeben. Diesem Wert lag eine 18 m lange Kante für Gelenkbusse zugrunde. Ein Großteil aktueller Haltestellenprojekte wird auf Buszüge mit 23 m Länge ausgelegt. Dadurch ergibt sich extrapoliert 115.000 € / Kante. Aktuell zeichnet sich bei den laufenden Vergaben der Bauleistungen ab, dass diese Kostenansätze zukünftig eher höher anzusetzen sind.

Kommen Baumfällungen und -neupflanzungen, Fahrbahnverstärkungen, Beseitigung von Altlasten oder Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr im Umfeld hinzu, erhöht sich der Ansatz entsprechend.

4.3.7 Gemeinsame Haltestellen Bus / Tram

- Anlagen für die die MVG zuständig ist (Eigentum, Unterhaltungsvereinbarungen etc.) wie z.B. Busbahnhöfe, baulich abgetrennte Gleiskörper und Busspuren sind bisher nicht Teil der Prioritätenliste.
- Der Ausbau gemeinsamer Haltestellen Tram / Bus ist bisher nur mit einer Lösung mit räumlicher Trennung oder unzureichender Umsetzung der Barrierefreiheit möglich (z.B. Mauerkircher Straße)

5 Barrierefreiheit bei S-Bahn / SPNV

Die Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn München liegt beim Freistaat Bayern. Bauträger für Stationen ist die DB Station und Service (StuS).

Oftmals ergeben sich Schnittstellen zu Einrichtungen der LHM bzw. SWM, wo eine durchgängige und umwegfreie Barrierefreiheit zwischen Bahn und städtischen ÖV-Haltestellen (z.B. Donnersbergerbrücke / Poccistraße) oder Bahn und benachbarten Straßenzügen (z.B. Perlach) wünschenswert ist.

Es existiert ein Arbeitskreis „Barrierefreier Ausbau der S-Bahn München“ bei der DB Station & Service in dem OBB, ROB, BEG und MVV in den konkreten Planungen nach Bedarf die LHM einbinden. Anschließend erfolgt die Abstimmung mit der Kommune im Rahmen der Umsetzung. Alles, was über die reine Anbindung eines S-Bahnhofes an das Umfeld hinaus geht, wird aktuell von der LHM finanziert.

Programme des Freistaats Bayern / DB

Im Rahmen des Bayern-Pakets 2013 – 2018 werden innerhalb der LHM die Stationen Perlach, St.-Martin-Straße und Riem ausgebaut. Der Zeitplan der DB Station und Service sieht Folgendes vor:

- Perlach, Baubeginn 2017 / Inbetriebnahme 2018/19
- St.-Martin-Str., Baubeginn 2019 / Inbetriebnahme 2021
- München-Riem, Baubeginn 2019 / Inbetriebnahme 2021

Zusätzlich ist im Stadtgebiet die Station Isartor barrierefrei umzugestalten.

- Isartor, Baubeginn offen / Inbetriebnahme noch offen

Die folgenden Stationen werden im Zuge von Ausbaumaßnahmen behandelt:

- Leuchtenbergring im Zuge 2..Stammstecke
- Johanneskirchen Ausbau der Strecke
- Daglfing Ausbau der Strecke
- Aubing Streckenausbau
- Leienfelsstraße Streckenausbau

Unverändert bleiben bis auf weiteres die Stationen

- Giesing
- Harras
- Siemenswerke
- Solln
- Neuaubing
- Fasanerie und
- Moosach,

da betriebliche Erfordernisse eine Änderung nicht zulassen bzw. der Bau eigener Gleisanlagen derzeit nicht vorgesehen ist. An diesen Stationen ist der Ein- und Ausstieg über die Klapprampe des Fahrzeugs möglich.

6 Information / Kommunikation / Vertrieb

6.1 Informationen für Mobilitätseingeschränkte

• Internet

Der MVV bietet auf seiner Homepage die Rubrik „München barrierefrei erleben“ an.

Dabei wird auf verschiedene Serviceangebote (Verkehrsmittel, Schwerbehindertenausweis, Begleitservice für Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste) Bezug genommen.

Der Internetauftritt der MVG ist ebenfalls barrierefrei gestaltet, so dass es insbesondere Blinden und in der Sehkraft beeinträchtigten Personen unter Zuhilfenahme spezieller Programme (sog. screenreader) ermöglicht wird, sich Bedienung und Inhalte akustisch vortragen zu lassen. Unter der Rubrik Barrierefreiheit werden Mobilitätseingeschränkten zielgruppenspezifische Informationen zur Verfügung gestellt.

Über die Homepage www.mvg-zoom.de kann die aktuelle Rolltreppen- und Aufzugverfügbarkeit abgerufen werden. Ein Fahrgastrouting, das bei der Verbindungsabfrage über die MVG-Homepage oder Fahrinfo bei ausgefallenen Aufzügen alternative Fahrmöglichkeiten ausweist, gibt es bislang noch nicht. Allerdings wird auf der MVG-Homepage www.mvg.de bei geplanten Liftbaustellen auf alternative Fahrmöglichkeiten hingewiesen.

• Printmedien

Zur umfassenden Information der ÖPNV-Kunden stehen zahlreiche Unterlagen zur Verfügung. Die Darstellung der barrierefreien Anlagen umfasst zum einen den Gesamtplan des Verbun-

draumes, zum Anderen wird das Stadtgebiet ergänzend dargestellt und mit zahlreichen Detailinformationen ergänzt.

Die Darstellungen finden sich sowohl in Druckmedien der Fahrplanbücher als auch auf der Internetseite des MVV, hier auch zum Herunterladen. Zusätzlich wird eine Broschüre/Flyer angeboten, der einfach zum Mitnehmen ist.

- **MVV-Fahrplanbuch**

Nachdem schon zum Fahrplanwechsel 2015/2016 die MVV-Fahrplanmedien auf eine barrierefreie Schrift umgestellt wurden, folgte nun die Überarbeitung der Fahrplantabellen. Zur besseren Lesbarkeit wurden die S-Bahn-Fahrpläne erstmals in einer „Minutenansicht“ abgedruckt, welche den Fahrgästen bereits von den MVV-Aushangfahrplänen entlang der S-Bahn-Stammstrecke bekannt ist. Taktzeiten sind mit der neuen Darstellung schneller ersichtlich und die Fahrpläne können nun wesentlich kompakter dargestellt werden – was vor allem auch durch die vielen Seiten an Baustellen-Fahrplänen nötig wurde.

Die Reaktionen auf die Umstellung und das Kundenfeedback waren überwiegend positiv. Einige wenige Fahrgäste taten sich noch schwer mit der Umstellung, weshalb bis zum nächsten Fahrplanwechsel noch einige Optimierungen vorgenommen werden, die die Lesbarkeit weiter vereinfachen und die Tabellen noch übersichtlicher machen sollen.

- **elektronische Fahrplanauskunft / Apps**

MVV:

Im Bereich der elektronischen Fahrgastinformation hält der MVV nicht nur ein kontrastreiches, für Screen-Reader geeignetes Layout der Fahrplanauskunft für Personen mit Seheinschränkungen vor, sondern bietet auch in der MVV-Auskunft im Internet, in der MVV-Auskunft für mobile Geräte und in der MVV-App (für Android, iOS und Windows Phone) Einstellmöglichkeiten für barrierefreie Fahrten im ÖPNV an. So kann der Fahrgast individuell, abhängig von seinen Bedürfnissen, beispielsweise Treppen, Rolltreppen oder Aufzüge für seine Wege ausschließen, bewusst nur Niederflurfahrzeuge oder Fahrzeuge mit Hublift bzw. Klapprampe akzeptieren oder Fußwegelängen und Gehgeschwindigkeiten reduzieren.

Im Laufe des Jahres 2017 sollen weitere Verbesserungen, die im Rahmen eines vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderten Forschungs- und Entwicklungsprojekts „DYNAMO – Dynamische, nahtlose Mobilitätsinformation“ erarbeitet wurden, in das Auskunftssystem des MVV integriert werden. Damit wird es möglich, auf Basis von OpenStreet-Map-Daten flächendeckend Barrieren im MVV-Verbundraum im Routing zu berücksichtigen, Fußwege und Straßenquerungen detaillierter anzuzeigen, gezielte Hinweise zu möglichen Barrieren in der Fahrplanauskunft darzustellen und auch den aktuellen Betriebsstatus der technischen Infrastruktur (Rolltreppen, Aufzüge) direkt in der Fahrplanauskunft zu berücksichtigen. Gerade der letzte Punkt ist eine Verbesserung, die zuletzt vor allem von Rollstuhlfahrern, aber auch von Fahrgästen mit Kinderwägen regelmäßig gefordert wurde. Voraussetzung dafür ist, dass Statusinformationen für Rolltreppen und Aufzügen von den zuständigen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden, entsprechende Schnittstellen wären bereits vorhanden.

MVG:

App „Fahrinfo München“:

Ausstattung mit Vorlese- und Zoom-Funktion (Darstellung in beliebiger Größe) auf Smartphones für Blinde und Sehbehinderte ist über die Hardwarefunktionen der Smartphones bereits überwiegend realisiert. Bei der Verbindungsübersicht MVG lassen sich Funktionsstörungen bei Aufzug und Rolltreppe anzeigen und Mobilitätsoptionen für barrierefreie Verbindungen einstellen.

6.2 Beratung und Vertrieb

- **Mobilitätszentrum**

Der Mobilitätsmarkt hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verändert. Durch die wachsende Zahl von Mobilitätsdienstleistern, differenzierte ÖV-Bedienungsformen und die zunehmende Vernetzung der Verkehrsmodi entsteht ein wachsender Beratungsbedarf für die ÖPNV-Nutzer. Eine Mobilitätszentrale könnte hier ein wesentlicher Baustein der verbundweiten Fahrgastinformation sein. Die MVV GmbH ist daher von der Gesellschafterversammlung beauftragt worden, „ein Konzept für die Einrichtung einer Mobilitätszentrale im Jahr 2019 auszuarbeiten, um dann über eine Realisierung eine Entscheidung treffen zu können.“

- **Servicetelefon**

Mit dem MVV-Infotelefon 089 / 41 42 43 44 werden montags bis freitags jeweils von 7 bis 17 Uhr personalbediente Auskünfte angeboten. Ein Sprachdialog-System beantwortet Fragen rund um die Uhr an allen Tagen der Woche. Hierbei können zwei Barrierefrei-Profile gezielt abgefragt werden.

Die MVG-Hotline unter der gebührenfreien Rufnummer 0800 344 22 66 00 ist jeden Tag rund um die Uhr mit einem persönlichen Ansprechpartner erreichbar.

- **Kundencenter der MVG**

Die Kundencenter der MVG am Hauptbahnhof und am Marienplatz verfügen über eine barrierefreie Ausstattung. Diese umfasst behindertengerechte Beratungsplätze an der Servicetheke mit niedrigen unterfahrbaren Tischplatten und Induktionsschleifen für Hörgeräteträger. Die Kundencenter sind an das taktile Leitsystem der Sperrengeschosse angebunden.

- **Fahrkartenautomaten**

Die MVG berücksichtigt bei der Beschaffung von Fahrkartenautomaten die Belange mobilitäts eingeschränkter Personengruppen. Hierzu werden im Vorfeld umfangreiche Usability-Tests durchgeführt.

Im Ergebnis führen übersichtlich angeordnete Bedienelemente und eine klar strukturierte Benutzerführung zu einem schnellen und einfachen Ticketkauf. Mit der "easy"-Taste und dem kontraststarken Vier-Quadranten-Modus wird der Erwerb der gängigen Tarifprodukte deutlich vereinfacht. Die Funktionalitäten des Barcodescanners mit einer direkten Nachkaufmöglichkeit ohne Nutzung des Bildschirmmenüs ermöglichen einen Mehrwert, der gezielt vom angeführten Personenkreis genutzt werden kann. Ein taktiles Leitband mit Brailleschrift und hervorgehobene Münzschlitze und weitere Bedienelemente erleichtern die Bedienung für sehbehinderte Menschen. Bei der Anbringung der Bedienelemente wird darauf geachtet, dass diese auch für Rollstuhlfahrer gut erreichbar sind.

- **Tarif**

Die Beförderung von Schwerbehinderten, deren Begleitpersonen, Führungshunden, Krankenfahrstühle, orthopädische Hilfsmittel und Handgepäck richtet sich nach § 145 SGB IX – Sozialgesetzbuch – in der jeweils gültigen Fassung; die Berechtigung ist auf Verlangen nachzuweisen. Schwerbehindertenausweise anderer Nationen gelten nicht zur Freifahrt.“

Nach § 145 SGB IX werden schwerbehinderte Menschen gegen Vorzeigen eines entsprechend gekennzeichneten Ausweises unentgeltlich befördert. Voraussetzung ist, dass der Ausweis mit einer gültigen Wertmarke versehen ist. Die Wertmarke wird nicht ausgegeben, solange der Ausweis einen gültigen Vermerk über die Inanspruchnahme von Kraftfahrzeugsteuerermäßigung trägt.

Der Schwerbehinderte kann also wählen, ob er von der Kfz-Steuer befreit werden will oder den ÖPNV kostenlos nutzen möchte.

7 Betrieb

- **Personalsensibilisierung**

Entsprechend der EU-Verordnung Nr. 181/2011 zu Fahrgastrechten hat die MVG für Schulun-

gen ihrer Mitarbeiter in Behindertenfragen entsprechende Verfahren einschließlich der entsprechenden Inhalte und Anweisungen festgelegt. Dies erfolgte mit Beratung durch den Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirates, der 2018 gemeinsam mit der MVG Beauftragten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zwei Sensibilisierungsschulungen für Führungskräfte im Fahrdienst und die Fahrschule durchgeführt hat. Im selben Jahr haben alle Mitarbeiter im Fahrdienst eine entsprechende Schulung erhalten. Die Sensibilisierungsschulungen werden seitdem jährlich auch für weitere Mitarbeiter unterschiedlicher Bereiche fortgeführt. Durch die enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen Behindertenbeirat und der MVG Beauftragten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wird sichergestellt, dass die abgestimmten Instruktionen und Anweisungen allen relevanten Bereichen zu Verfügung stehen und dort umgesetzt werden.

- **Regelmäßige Reinigung und ausreichender Winterdienst**

An den Haltestellen des ÖPNV werden regelmäßig die Bereiche der Wartehäuschen gereinigt, sowie die Abfallbehälter geleert.

Der Winterdienst erfolgt nach Bedarf zwischen 2:00 Uhr und 22:00 Uhr. Bei anhaltendem Schneefall wird spätestens alle drei Stunden geräumt um den Zugang zum Verkehrsmittel von der geräumten Gehbahn, bzw. vom Wartehäuschen aus zu gewährleisten. Hierbei wird an Haltestellen zudem darauf geachtet, dass die Haltekante in voller Länge des Verkehrsmittels freigelegt wird.

Mit höchster Dringlichkeit wird bei den Winterdienstarbeiten zudem auf die Benützbarkeit der Fußgängerüberwege geachtet.

- **Baustellen**

Derzeit werden im Rahmen von Schienenersatzverkehren keine (temporären) barrierefreien Haltestellen hergestellt. Allerdings werden im Rahmen der Möglichkeiten vorhandene (barrierefreie) Haltestellen anderer Buslinien verwendet.

- **Störung Barrierefreiheit durch Dritte**

Externe Einflüssen (z.B. Falschparker (vgl. Abb. 2)):

Für die Kommunale Verkehrsüberwachung der Stadt München bildet die Überwachung von Bushaltestellen einen Schwerpunkt und dort ordnungswidrig parkende Fahrzeuge werden entsprechend verwarnt. Im Falle einer tatsächlichen Behinderung des Busverkehrs durch ordnungswidriges Parken wird das Fahrzeug darüber hinaus dem hierfür nach dem Polizeiaufgabengesetz (PAG) zuständigen Polizeipräsidium München zur Abschleppung gemeldet.



Abbildung 2: Zugeparkte Ersatzhaltestelle (Foto: Str/LHM)

8 Sonstiges

- **Begleitservice**

München bietet seit 15. September 2015 als erste bayerische Kommune einen kostenfreien

Bus & Bahn Begleitservice im öffentlichen Personennahverkehr an, der vom Referat für Arbeit und Wirtschaft aus Mitteln des Münchner Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogramms (MBQ) gefördert wird. Mit dem Bus & Bahn Begleitservice München verfolgt die Stadt zwei Zielsetzungen. Zum einen ermöglicht der Service in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Zum anderen werden für den Service langzeitarbeitslose Menschen als Mobilitätsbegleiter qualifiziert und damit in den Arbeitsmarkt integriert. Die Begleitung kann montags bis freitags von 8 bis 18 Uhr in Anspruch genommen werden. Der Serviceanspruch erstreckt sich hierbei ausschließlich auf das Münchner Stadtgebiet. Die Mobilitätshelferinnen und Mobilitätshelfer sind an ihrer Dienstkleidung zu erkennen. Die rege Inanspruchnahme des Bus & Bahn Begleitservice München mit rund 5.000 Begleitfahrten im Jahr zeigt, dass die neue städtische Dienstleistung einem gesellschaftlichen Bedarf entspricht. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft setzt das Projekt in enger Abstimmung mit folgenden Kooperationspartnern um: Jobcenter München, Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), städtischer Behindertenbeirat und Sozialreferat. Projektträger ist der Katholische Männerfürsorgeverein e.V.

- **Fahrgastschulungen**

Die MVG bietet regelmäßig Fahrgastschulungen an, die auf die besonderen Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen zugeschnitten sind. Mobilitäts- und Sicherheitsschulungen für Senioren werden in Abhängigkeit der Nachfrage bis zu 20 Mal im Jahr über die Alten- und Servicezentren und weitere Senioreneinrichtungen in München angeboten. Für blinde und Sehbehinderte Personen führt die MVG in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund ebenfalls spezielle Schulungen durch. Alle Schulungsangebote der MVG sind kostenfrei und darauf ausgerichtet, Zugangs- und Nutzungsbarrieren abzubauen und das Sicherheitsempfinden bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern.

Literatur

- E-DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Teil 3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- VDV-Mitteilung 7038 – Barrierefreiheit in der Nahverkehrsplanung gemäß PBefG
- „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG – BAG ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände

Ergänzende Anlage zum Nahverkehrsplan, Teil Barrierefreiheit im ÖPNV

Barrierefreiheit bei der MVG

1. U-Bahn

1.1 Barrierefreiheit bei der U-Bahn	2
1.2 Fahrzeuge	
1.2.1 Fahrzeugausstattung Typ C2	3
1.2.2 Fahrzeugausstattung Typ C1	4
1.2.3 Fahrzeugausstattung Typ A	5
1.2.4 Fahrzeugausstattung Typ B	6
1.3 Infrastruktur	
1.3.1 Taktils Leitsystem / Bodenindikatoren	7
1.3.2 Fahrgastinformation am Bahnsteig	8

2. Straßenbahn

2.1 Barrierefreiheit bei der Straßenbahn	9
2.2 Fahrzeuge	
2.2.1 Fahrzeugausstattung Avenio	10
2.2.2 Fahrzeugausstattung Variobahn	11
2.2.3 Fahrzeugausstattung R 3.3	12
2.2.4 Fahrzeugausstattung R 2.2	13
2.2.5 Fahrzeugausstattung P-Wagen	14
2.2.6 Barrierefreie Zugänglichkeit und Ausstattung der Haltestelle	15
2.2.7 Fahrgastinformation an der Haltestelle	16

3. Bus

3.1 Barrierefreiheit beim Bus	17
3.2 Infrastruktur	
3.2.1 Fahrgastinformation an der Haltestelle	18
3.2.2 Barrierefreier Ausbau von Busbahnhöfen, Wendeanlagen und Haltestellen in Busspuren (Stand 09/2018)	19



© MVG

Anlage zum Nahverkehrsplan, Teil Barrierefreiheit im ÖPNV

1. U-Bahn

1.1. Barrierefreiheit bei der U-Bahn



© MVG,



© MVG,



© MVG

1. U-Bahn

1.2. Fahrzeuge

1.2.1. Fahrzeugausstattung Typ C2

Merkmal U-Bahn Typ C2	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot 6-Wagen-Zug	220 Sitzplätze, 44 (20%) davon Vorrangsitze (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplätze und Ausstattung	Insgesamt 2 ausgewiesene Rollstuhlstellplätze (jeweils einer im 1. und letzten Wagen), ebenfalls separate Fahrgastnotsprechstellen und Türöffnungstaster auf niedriger Höhe	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Die TSI PRM (siehe oben) fordert bei einer Zuglänge von 30 m bis 205 m zwei Rollstuhlplätze.	✓
Türöffnung	Zentrale Türöffnung vom Fahrerstand aus möglich, liegt im Verantwortungsbereich des Fahrers. Dieser entscheidet gemäß Fahrgastaufkommen und situationsabhängig.	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen - TFT-Haltestellenanzeigen im Innenraum - Akustische und visuelle Signalisierung Schließvorgang durch Lichtbänder innen und außen	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Kommunikation	- Automatische Linien- und Fahrtzielansage außen an allen Bahnsteigen - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Ansage der Ausstiegsseite bei Rechtsausstieg (ca. 35% der Bahnsteige)	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- max. 5 cm bei gerader Bahnsteigkante - ≥ 5 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5 cm (an einer Tür)	✓ × (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- max. 5 cm bei Bahnsteighöhe 105 cm SOK - max. 10 cm bei Bahnsteighöhe 100 cm SOK - max. 5 cm bei 100 cm SOK + Bahnsteigerhöhung	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5 cm (an einer Tür)	✓ × (BOStrab ✓) ✓

1. U-Bahn

1.2. U-Bahn

1.2.2. Fahrzeugausstattung Typ C1

Merkmal U-Bahn Typ C1	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot 6-Wagen-Zug	252 Sitzplätze, 32 (12%) davon Vorrangsitze (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplätze und Ausstattung	Insgesamt 2 ausgewiesene Rollstuhlstellplätze (jeweils einer im 1. und letzten Wagen), ebenfalls separate Fahrgastnotsprechstellen und Türöffnungstaster auf niedriger Höhe	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Die TSI PRM (siehe oben) fordert bei einer Zuglänge von 30 m bis 205 m zwei Rollstuhlplätze.	✓
Türöffnung	Zentrale Türöffnung vom Fahrerstand aus möglich, liegt im Verantwortungsbereich des Fahrers. Dieser entscheidet gemäß Fahrgastaufkommen und situationsabhängig.	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen - TFT-Haltestellenanzeigen im Innenraum - Akustische und visuelle Signalisierung Schließvorgang durch Lichtbänder innen und außen	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Kommunikation	- Automatische Linien- und Fahrtzielansage außen an allen Bahnsteigen - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Ansage der Ausstiegsseite bei Rechtsausstieg (ca. 35% der Bahnsteige)	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- max. 5 cm bei gerader Bahnsteigkante - ≥ 5 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✓ × (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- max. 5 cm bei Bahnsteighöhe 105 cm SOK - max. 10 cm bei Bahnsteighöhe 100 cm SOK - max. 5 cm bei 100 cm SOK + Bahnsteigerhöhung	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✓ × (BOStrab ✓) ✓

1. U-Bahn

1.2. Fahrzeuge

1.2.3. Fahrzeugausstattung Typ A

Merkmal U-Bahn Typ A	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot 3 Doppeltriebwagen im Zugverband	294 Sitzplätze, 36 (12%) davon Vorrangsitze	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplätze und Ausstattung	Keine ausgewiesenen Rollstuhlstellplätze, Aufstellung von max. 2 Rollstühlen je gegenüber liegendem Türpaar möglich.	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Die TSI PRM (siehe oben) fordert bei einer Zuglänge von 30 m bis 205 m zwei Rollstuhlplätze.	✓
Türöffnung	6 zweiflüglige Schwenkschiebetüren pro Seite, druckluftgesteuert, manuelles Öffnen der Türen nur durch die Fahrgäste möglich	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	(BOStrab ✓) * (da Tür nur manuell geöffnet werden kann)
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen (Fallblatt) - Liniennummernanzeige Innenraum (Fallblatt) - TFT-Haltestellenanzeiger teilw. nachgerüstet - Akustische und visuelle Signalisierung des Schließvorgangs durch LED-Leisten innen	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage* - Innenansage nächste Haltestelle* - Ansage der Ausstiegsseite bei Rechtsausstieg (ca. 35% der Bahnsteige)* *Ansagen automatisch (TFT) oder durch Fahrer	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- max. 9 cm bei gerader Bahnsteigkante - ≥ 9 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BoStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	* (BOStrab ✓) * (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- max. 5 cm bei Bahnsteighöhe 105 cm SOK - max. 10 cm bei Bahnsteighöhe 100 cm SOK - max. 5 cm bei 100 cm SOK + Bahnsteigerhöhung	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✓ * (BOStrab ✓) ✓

1. U-Bahn

1.2. Fahrzeuge

1.2.4. Fahrzeugausstattung Typ B

Merkmal U-Bahn Typ B	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot 3 Doppeltriebwagen im Zugverband	294 Sitzplätze, 36 (12%) davon Vorrangsitze	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplätze und Ausstattung	Keine ausgewiesenen Rollstuhlstellplätze, Aufstellung von max. 2 Rollstühlen je gegenüber liegendem Türpaar möglich.	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Die TSI PRM (siehe oben) fordert bei einer Zuglänge von 30 m bis 205 m zwei Rollstuhlplätze.	✓
Türöffnung	6 zweiflüglige Schwenkschiebetüren pro Seite, druckluftgesteuert, manuelles Öffnen der Türen nur durch die Fahrgäste möglich	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	(BOStrab ✓) * (da Tür nur manuell geöffnet werden kann)
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen (Fallblatt) - Liniennummernanzeige Innenraum (Fallblatt) TFT-Haltestellenanzeiger teilw. nachgerüstet - Akustische und visuelle Signalisierung des Schließvorgangs durch LED-Leisten innen	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage* - Innenansage nächste Haltestelle* - Ansage der Ausstiegsseite bei Rechtsausstieg (ca. 35% der Bahnsteige)* *Ansagen automatisch (TFT) oder durch Fahrer	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- max. 9 cm bei gerader Bahnsteigkante - ≥ 9 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	* (BOStrab ✓) * (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- max. 5 cm bei Bahnsteighöhe 105 cm SOK - max. 10 cm bei Bahnsteighöhe 100 cm SOK - max. 5 cm bei 100 cm SOK + Bahnsteigerhöhung	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✓ * (BOStrab ✓) ✓

1. U-Bahn

1.3. Infrastruktur

1.3.1. Taktils Leitsystem / Bodenindikatoren

Ausbaustandard des bahnsteigbegleitenden Leitstreifens in Abhängigkeit des Ausbauezeitpunktes:

© MVG, Ariane Sauer



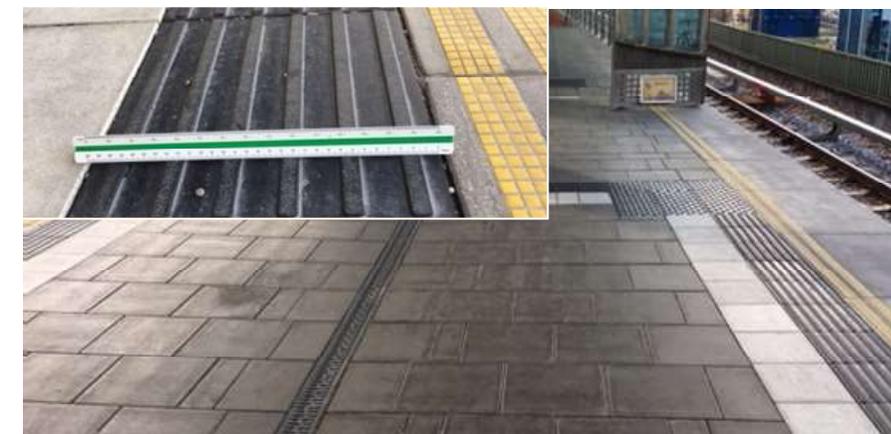
Nachträglich gefräste Rillenbänder (Sendlinger Tor)



Eingebaute, vorab gefräste Rillensteine (Garching-Hochbrück)



Leitstreifen nach DIN 32984, alte Fassung (Studentenstadt)



Leitstreifen nach DIN 32984, aktuelle Fassung (Kieferngarten)

© MVG

1. U-Bahn

1.4. Infrastruktur

1.4.3. Fahrgastinformation am Bahnsteig

Fahrgastinformation am Bahnsteig:		visuell	durch	akustisch	durch
generelle Information	Liniennummern, Fahrtziel	ja	Beschilderung	nein	
	Fahrplan, Tarifinformationen	ja	Aushänge	nein	
Ankündigungsaussage/ Fahrzeugidentifizierung	einfahrendes Fahrzeug (Ziel, Liniennummer)	ja	ZZA und Fahrzielanzeige Fahrzeug	durch Fahrzeug	(automatische) Ansage Fahrzeug/Fahrer
Prognose	Ankunft Folgefahrzeuge in Echtzeit	ja	ZZA und MLA	nein	
Störungsmeldungen	Informationen zu geplanten Betriebsänderungen	ja	Aushänge	ja	Disponent
	Informationen zu Störungen im Betriebsablauf	ja	Ticker im ZZA und MLA	ja	Disponent
	Handlungsempfehlungen bei Betriebsstörungen	ja	Ticker im ZZA und MLA	ja	Disponent

Über Zugzielanzeiger werden an allen Bahnsteigen die nachfolgend einfahrenden Züge und die Abfahrtsprognosen angezeigt. In den Zwischengeschossen sind sogenannte Multilinienanzeiger angebracht, die ebenfalls die nachfolgend einfahrenden Züge mit Abfahrtsprognose anzeigen. Texte zu Betriebsabweichungen werden in den Leitsystemen von den Disponenten erfasst und an die Anzeiger übertragen.

Die Durchsagen an den Bahnsteigen werden von den Disponenten über die sogenannte ELA (Elektroakustische Anlage) durchgeführt. Eine akustische Ansage/Ankündigung des einfahrenden Zuges ist bislang noch nicht möglich. Mit der bis 2020 zur Umsetzung vorgesehenen Einführung eines neuen U-Bahn-Dispositions- und Informationssystems wird dies aber möglich sein.



© MVG,

2. Straßenbahn

2.1. Barrierefreiheit bei der Straßenbahn



© MVG, Kerstin Groh

2. Straßenbahn

2.2. Fahrzeuge

2.2.1. Fahrzeugausstattung Typ Avenio

Merkmal Typ Avenio	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot	69 Sitzplätze, 9 (13%) davon Vorrangsitze (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplatz und Einstiegshilfe	Rollstuhlstellplatz an 1. Fahrzeugtür, Zustieg über Hublift (Zustieg für Rollstuhlfahrer an allen Haltestellentypen - auch auf Fahrbahnniveau möglich)	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Ausführung des Hubliftes gemäß DIN EN 1756-2 und DIN 32985 für fahrzeuggebundene Einstiegshilfen	✓
Türöffnung	8 zweiflüglige Schwenkschiebetüren, elektrisch angetrieben	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen und an der Seite - Infotainment oder Multifunktionsanzeiger	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage bei mehreren Linien - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Innenansage bei geplanten Betriebsänderungen	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- 10 cm an Haltestellen nach Neubaustandard, die gerade anfahrbar sind - ≥ 10 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- ≥ 18 cm an Haltestellen nach Neubaustandard (Bordabstich max. 12 cm über SOK) - 30 cm bei Haltestellen mit Ausstieg auf Fahrbahn	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)

2. Straßenbahn

2.2. Fahrzeuge

2.2.2. Fahrzeugausstattung Typ Variobahn

Merkmal Typ Variobahn	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot	75 Sitzplätze, 15 (20%) davon Vorrangsitze (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplatz und Einstiegshilfe	Rollstuhlstellplatz an 1. Fahrzeugtür, Zustieg über Hublift und Klapprampe (Zustieg für Rollstuhlfahrer an allen Haltestellentypen - auch auf Fahrbahnniveau möglich)	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Ausführung des Hubliftes gemäß DIN EN 1756-2 und DIN 32985 für fahrzeuggebundene Einstiegshilfen	✓
Türöffnung	8 zweiflüglige Schwenkschiebetüren, elektrisch angetrieben	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen und an der Seite - Infotainment oder Multifunktionsanzeiger	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage bei mehreren Linien - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Innenansage bei geplanten Betriebsänderungen	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- 10 cm an Haltestellen nach Neubaustandard, die gerade anfahrbar sind - ≥ 10 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- ≥ 18 cm an Haltestellen nach Neubaustandard (Bordabstich max. 12 cm über SOK) - 30 cm bei Haltestellen mit Ausstieg auf Fahrbahn	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)

2. Straßenbahn

2.2. Fahrzeuge

2.2.3. Fahrzeugausstattung Typ R 3.3

Merkmal Typ R 3.3	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot	67 Sitzplätze, 10 (14%) davon Vorrangsitze (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplatz und Einstiegshilfe	Rollstuhlstellplatz an 1. Fahrzeugtür, Zustieg über Hublift (Zustieg für Rollstuhlfahrer an allen Haltestellentypen - auch auf Fahrbahnniveau möglich)	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Ausführung des Hubliftes gemäß DIN EN 1756-2 und DIN 32985 für fahrzeuggebundene Einstiegshilfen	✓
Türöffnung	8 zweiflüglige Schwenkschiebetüren, elektrisch angetrieben	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen und an der Seite - Infotainment oder Multifunktionsanzeiger	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage bei mehreren Linien - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Innenansage bei geplanten Betriebsänderungen	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- 10 cm an Haltestellen nach Neubaustandard, die gerade anfahrbar sind - ≥ 10 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- ≥ 18 cm an Haltestellen nach Neubaustandard (Bordabstich max. 12 cm über SOK) - 30 cm bei Haltestellen mit Ausstieg auf Fahrbahn	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	× (BOStrab ✓) × (BOStrab ✓)

2. Straßenbahn

2.2. Fahrzeuge

2.2.4. Fahrzeugausstattung Typ R 2.2

Merkmal Typ R 2.2	Ausstattung	Normen/DIN-Vorgaben	Barrierefreiheit erfüllt
Sitzplatzangebot	58 Sitzplätze (Redesign 53 Sitzplätze), 5 (8%) Vorrangsitze (Redesign 8 (15%)) (nebeneinander liegende Plätze werden als 2 Vorrangplätze gezählt, auch wenn nur ein Piktogramm darauf hinweist)	BOStrab: Piktogrammvorgabe zur Kennzeichnung der Vorrangsitze, keine Vorgabe zur Anzahl und Ausführung. Als Empfehlung kann die TSI PRM für Schienenfahrzeuge im Bahnverkehr herangezogen werden, die eine Kennzeichnung von min. 10 % der Plätze fordert.	✓
Rollstuhlstellplatz und Einstiegshilfe	Rollstuhlstellplatz an 1. Fahrzeugtür, Zustieg über Hublift (Zustieg für Rollstuhlfahrer an allen Haltestellentypen - auch auf Fahrbahnniveau möglich)	BOStrab: Keine Vorgabe zur Ausführung von Rollstuhlstellplätzen. Ausführung des Hubliftes gemäß DIN EN 1756-2 und DIN 32985 für fahrzeuggebundene Einstiegshilfen	✓
Türöffnung	8 zweiflüglige Schwenkschiebetüren, elektrisch angetrieben	BOStrab: keine Vorgabe zum Türöffnungsvorgang	✓
Informationseinrichtungen	- Zugzielanzeigen an den Endwagen und an der Seite - Infotainment oder Multifunktionsanzeiger	- Vorgabe BOStrab - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓
Kommunikation	- Linien- und Fahrtzielansage bei mehreren Linien - Automatische Innenansage nächste Haltestelle - Automatische Innenansage bei geplanten Betriebsänderungen	- keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip - keine Vorgabe BOStrab; DIN 18040-3, 2-Sinne Prinzip	✓ ✓ ✓
Einstiegssituation Horizontalspalt	- 10 cm an Haltestellen nach Neubaustandard, die gerade anfahrbar sind - ≥ 10 cm bei Bahnsteigen im Bogen	Vorgabe BOStrab: ≤ 25 cm, Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✗ (BOStrab ✓) ✗ (BOStrab ✓)
Einstiegssituation Vertikalspalt	- ≥ 18 cm an Haltestellen nach Neubaustandard (Bordabstich max. 12 cm über SOK) - 30 cm bei Haltestellen mit Ausstieg auf Fahrbahn	keine Vorgabe BOStrab; Empfehlung DIN 18040-3: ≤ 5cm (an einer Tür)	✗ (BOStrab ✓) ✗ (BOStrab ✓)

2. Straßenbahn

2.2. Fahrzeuge

2.2.5. Fahrzeugausstattung Typ P-Wagen

Im Fahrzeugbestand der SWM/MVG befinden sich noch 5 Hochflurstraßenbahnen – die sogenannten P-Wagen – die zwischen 1967 und 1969 zugelassen wurden. Diese nicht barrierefreien Fahrzeuge werden nur noch als Ersatz- bzw. Verstärkerfahrzeuge oder als Christkindltram eingesetzt.

Der Einsatz im Linienbetrieb erfolgt ausschließlich auf Linien, die mindestens im 5-Minutentakt verkehren, so dass ein rollstuhlgerechtes Angebot an Niederflurfahrzeugen mit einer Bedienung mindestens im 10-Minutentakt angeboten werden kann.

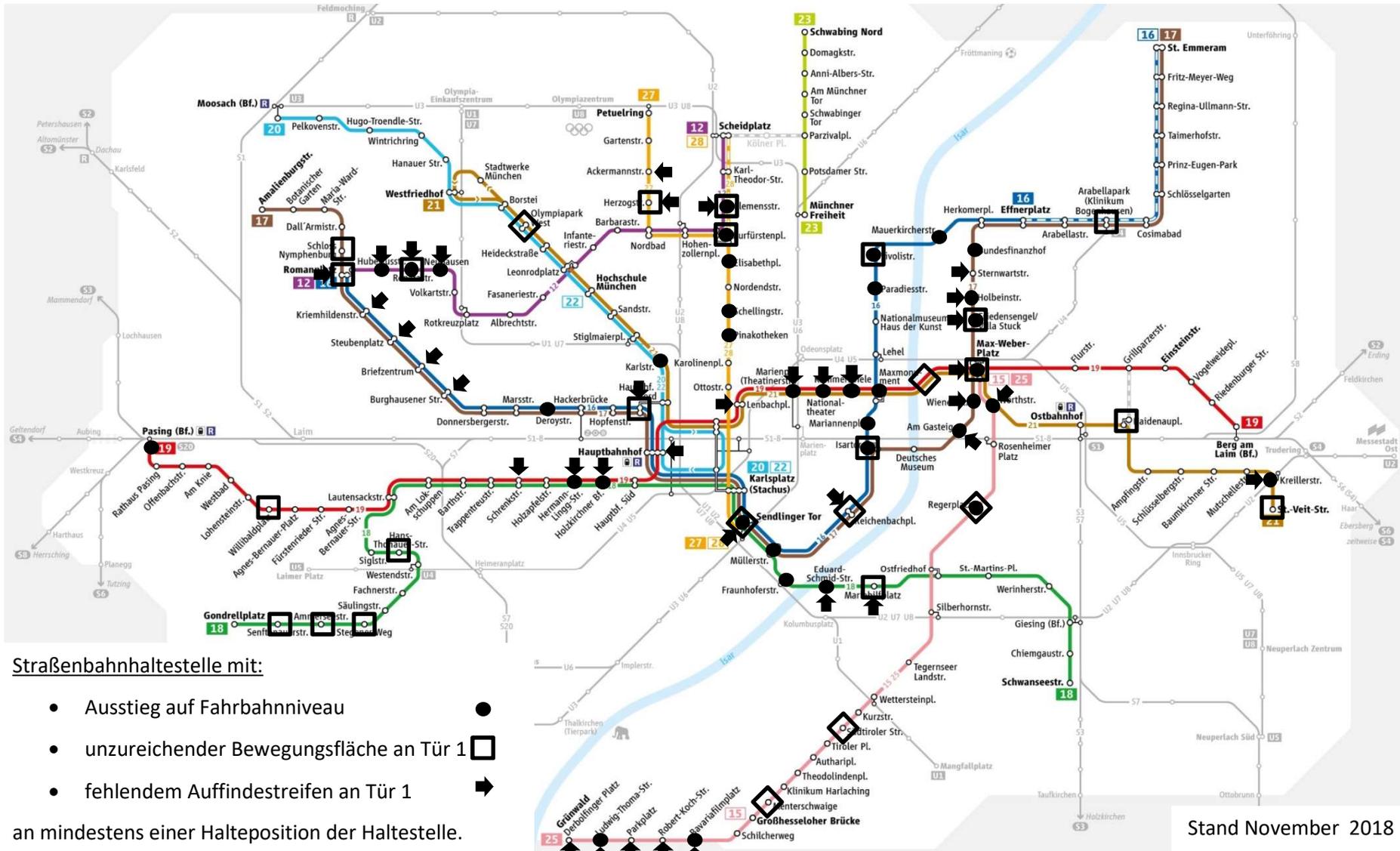


© MVG

2. Straßenbahn

2.3. Infrastruktur

2.3.1. Barrierefreie Zugänglichkeit und Ausstattung der Haltestelle



Straßenbahnhaltestelle mit:

- Ausstieg auf Fahrbahnniveau ●
- unzureichender Bewegungsfläche an Tür 1 ◻
- fehlendem Auffindestreifen an Tür 1 ➔

an mindestens einer Halteposition der Haltestelle.

2. Straßenbahn

2.3. Infrastruktur

2.3.2. Fahrgastinformation an der Haltestelle

Fahrgastinformation am Bahnsteig:		visuell	durch	akustisch	durch
generelle Information	Liniennummern, Fahrtziel	ja	Anzeige Haltestellenmast	nein	
	Fahrplan, Tarifinformationen	teilweise*	Aushänge bei HS mit Wartehalle	nein	
Ankündigungsaussage/ Fahrzeugidentifizierung	einfahrendes Fahrzeug (Ziel, Liniennummer)	ja	Fahrzielanzeige Fahrzeug	teilweise	Bei aktivierten HS automatische Ansage
Prognose	Ankunft Folgefahrzeuge in Echtzeit	ja	DFI oder DFI light	nein	
Störungsmeldungen	Informationen zu geplanten Betriebsänderungen	ja	Aushänge	teilweise*	Disponent
	Informationen zu Störungen im Betriebsablauf	teilweise*	Tickertext auf DFI u. DFI light	teilweise*	Disponent
	Handlungsempfehlungen bei Betriebsstörungen	teilweise*	Tickertext auf DFI u. DFI light	teilweise*	Disponent

* an vielen Tramhaltestellen

Die an Straßenbahnhaltestellen eingesetzten DFI-Anzeiger haben bislang kein Sprachausgabemodul zur Informationsweitergabe nach dem 2-Sinne-Prinzip. Hier wird aktuell ein Nachfolgemodell entwickelt, das ab 2019 zum Einsatz kommen soll und das auch eine Sprachausgabe beinhaltet. Bei den ebenfalls im Einsatz befindlichen DFI-Light-Anzeigern könnte ein Sprachausgabemodul nachgerüstet werden.

Bei den DFI-Light-Anzeigen ist durch den geringeren Kontrast die Lesbarkeit deutlich schlechter als bei den DFI-Anzeigen. Die deutlich kostengünstigeren DFI-light-Anzeigen wurden insbesondere an Haltestellen installiert, die ansonsten aus wirtschaftlichen Gründen nicht mit DFI-Anzeigern ausgestattet worden wären.



© MVG

3. Bus

3.1. Barrierefreiheit beim Bus



© MVG,



© MVG



© MVG,

3. Bus

3.2 Infrastruktur

3.2.1 Fahrgastinformation an der Haltestelle

Fahrgastinformation am Bahnsteig:		visuell	durch	akustisch	durch
generelle Information	Liniennummern, Fahrtziel	ja	Anzeige Haltestellenmast	nein	
	Fahrplan, Tarifinformationen	teilweise*	Aushänge bei HS mit Wartehalle	nein	
Ankündigungsaussage/ Fahrzeugidentifizierung	einfahrendes Fahrzeug (Ziel, Liniennummer)	ja	Fahrzielanzeige Fahrzeug	teilweise	Bei aktivierten HS
Prognose	Ankunft Folgefahrzeuge in Echtzeit	ja	DFI oder DFI light	nein	
Störungsmeldungen	Informationen zu geplanten Betriebsänderungen	Teilweise*	Aushänge	eher nein	Disponent
	Informationen zu Störungen im Betriebsablauf	teilweise*	Tickertext auf DFI u. DFI light	eher nein	Disponent
	Handlungsempfehlungen bei Betriebsstörungen	teilweise*	Tickertext auf DFI u. DFI light	eher nein	Disponent

* nur bedeutende Haltestellen, insbesondere bei mehreren Linien

DFI-Anzeiger (oder DFI-light-Anzeiger) gibt es bei Bushaltestellen mit einem hohen Fahrgastaufkommen und/oder bei Umsteigepunkten zu anderen Verkehrsmitteln oder mit mehreren Buslinien.



© MVG

3. Bus

3.2 Infrastruktur

3.2.2 Barrierefreier Ausbau von Busbahnhöfen, Wendeanlagen und Haltestellen in Busspuren (Stand 09/2018)

Anlagentyp	barrierefrei	in Umsetzung/ Planung	Umgriff Tramprojekt	<i>nicht barrierefrei</i>	Summe
Busbahnhöfe	6	2	4	13	25
Buswendeanlagen	6	1	0	6	13
HS in Busspur	1	0	1	3	5

1	Aidenbachstraße	Busbahnhof	SWM (1)
2	Allach Bf.	Busbahnhof	LHM (1)
3	Am Hart	Busbahnhof	SWM (1)
4	Amalienburgstraße	Busbahnhof	LHM (1)
5	Arbellapark	Busbahnhof	unklar
6	Feldmoching Bf.	Busbahnhof	SWM (2)
7	Forstenrieder Allee	Busbahnhof	SWM (2)
8	Freiham Bf.	Busbahnhof	LHM (1)
9	Fürstenried West	Busbahnhof	SWM (2)
10	Giesing Bf.	Busbahnhof	LHM (1)
11	Kieferngarten	Busbahnhof	SWM (1)
12	Klinikum Großhadern	Busbahnhof	SWM (1)
13	Messestadt Ost	Busbahnhof	LHM (1)
14	Moosach Bf.	Busbahnhof	LHM (1)
15	Münchner Freiheit	Busbahnhof	SWM (2)
16	Neuperlach Süd	Busbahnhof	SWM (1)
17	Neuperlach Zentrum	Busbahnhof	SWM (2)
18	Ostbahnhof	Busbahnhof	SWM (2)
19	Petuelring	Busbahnhof	LHM (1)
20	Scheidplatz	Busbahnhof	SWM (1)
21	St.-Veit-Straße	Busbahnhof	LHM (1)
22	Studentenstadt	Busbahnhof	SWM (1)

23	Trudering Bf.	Busbahnhof	unklar
24	Waldfriedhof (Schleife)	Busbahnhof	LHM (1)
25	Westfriedhof	Busbahnhof	SWM (2)
26	Alemannenstraße	Wendeanlage	LHM (1)
27	Eichelhäherstraße	Wendeanlage	SWM (1)
28	Emdenstraße	Wendeanlage	LHM (1)
29	Forstenrieder Park	Wendeanlage	SWM (1)
30	Laimer Platz	Wendeanlage	LHM (1)
31	Lochhausen Bf.	Wendeanlage	LHM (1)
32	Lorettoplatz	Wendeanlage	SWM (2)
33	Maria-Eich-Straße	Wendeanlage	SWM (1)
34	Max-Weber-Platz	Wendeanlage	LHM (1)
35	Neuaubing West	Wendeanlage	LHM (1)
36	Solln Bf. Wendeschleife	Wendeanlage	LHM (1)
37	St. Emmeram	Wendeanlage	SWM (2)
38	Theresienhöhe	Wendeanlage	LHM (1)
39	Anzinger Straße	HS in Busspur	LHM (1)
40	Karl-Preis-Platz	HS in Busspur	LHM (1)
41	Kirchseeoner Str. Ramersdorf	HS in Busspur	LHM (1)
42	Otto-Hahn-Ring	HS in Busspur	LHM (1)
43	Waldfriedhof	HS in Busspur	LHM (1)

Zuständig für Planung und Bau da Eigentümer (1), gemäß Unterhaltsvertrag (2)



Landeshauptstadt München, Behindertenbeirat
Burgstr. 4, 80331 München

Facharbeitskreis Mobilität

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung



Geschäftsstelle:
Burgstraße 4, 80331 München
Telefon: 089 / 233 – 210 75
Telefax: 089 / 233 – 212 66
E-Mail:
behindertenbeirat.soz@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Datum

17.04.2019

Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir kommen zurück auf Ihr Schreiben vom 21. März 2019 und nehmen, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz, nachfolgend Stellung zur Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan (NVP).

Wir haben uns mit der momentanen "Aktenlage" zum neuen NVP befasst, d. h. mit folgenden Dokumenten:

- Bestandsaufnahme Barrierefreiheit im ÖPNV.pdf
- Bestandsaufnahme Barrierefreiheit im ÖPNV Anlage.pdf
- M_NVP1_Endbericht.pdf
- M_NVP1_Endbericht_Anlagen.pdf

Hier ist seit 2015 sehr viel Inhalt entstanden, der hoffentlich von den Entscheidungsträgerinnen und -trägern entsprechend gewürdigt wird.

Der FAK Mobilität im Behindertenbeirat ist fest entschlossen, die Belange von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen im laufenden Entscheidungsprozess deutlich – auch in der Öffentlichkeit – zu vertreten.

Ganzheitliche Stadtratsbefassung notwendig

Bevor wir einzelne inhaltliche Anmerkungen zur Bestandsaufnahme Barrierefreiheit machen, weisen wir darauf hin, dass wir davon ausgehen, dass der Stadtrat in einer einzigen NVP-Beschlussvorlage ganzheitlich über die neuen Qualitätsstandards und über den "Fahrplan" zur Behebung der Defizite bei der Barrierefreiheit im ÖPNV befasst wird.



Eine getrennte Stadtratsbehandlung der Qualitätsparameter und des Maßnahmenfahrplans zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV wäre auch schon deswegen widersinnig, weil ja in der bisherigen NVP-Systematik die Barrierefreiheit unter die Qualitätsstandards subsumiert wurde und damit einheitlich im Stadtrat behandelt wurde. Es kann doch nicht sein, dass akkurat nach der vom Gesetzgeber verfügten Bedeutungserhöhung der Barrierefreiheit dieses wichtige Thema im Stadtrat "auf die lange Bank geschoben" wird.

Wie der FAK Mobilität stets betont hat, verbergen sich zudem hinter diversen Qualitätsparametern - wie insbesondere den zumutbaren Wegstrecken zur nächsten ÖV-Haltestelle - sehr wohl barriererelevante Parameter eines NVPs.

Davon sind in München sicherlich eine sechsstellige Anzahl von Personen mit Mobilitätseinschränkungen betroffen, da letztlich der gesamte MVV-Einzugsbereich mit seinen 3,5 Mio. Bewohnern die Grundgesamtheit der Nutzerinnen und Nutzer bestimmt.

Buseinzugsradien auf 300 Meter begrenzen!

Dankenswerterweise wurde bei den Qualitätsstandarduntersuchung bereits darauf reagiert, dass die Werte für die Haltestelleneinzugsradien an die fahrgastfreundlicheren FGSV-Empfehlungen angepasst wurden.

Gleichwohl ist es aus Fahrgastsicht nicht hinnehmbar, warum ein so flexibles Verkehrsmittel wie der Bus exakt dieselben Werte für die Haltestellenradien bekommt wie die wesentlich starrere Straßenbahn.

Insbesondere aus Sicht von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen muss beim flexiblen Verkehrsmittel Bus ein stadtwweit gültiger Radius von 300m zugrunde gelegt werden.

Eine Vergrößerung in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte macht in der Großstadt München keinen Sinn, zumal kein Fahrgast besser zu Fuß ist, wenn er nicht in der Kernzone wohnt, wo diese 300m bereits gelten!

Keine roten "weiße" ÖPNV-Flecken in München!

Es kann nicht deutlich und oft genug betont werden, dass die Belange des Fahrgastes im Zentrum aller NVP-Überlegungen stehen müssen – insbesondere, wenn man – wie die LHM – den Anteil des ÖPNVs erheblich steigern will.

Unter dieser Prämisse ist es nicht hinnehmbar, dass ganze Siedlungsquartiere – meist am Stadtrand – nicht durch ein adäquates ÖV-Angebot erschlossen sind. Dies benachteiligt gerade Personen mit Behinderungen und alte Menschen sehr. Und dies, obwohl aufgrund der seit Jahrzehnten ungebrochen wirksamen Nachverdichtung auch diese Gebiete mittlerweile eine hohe Nutzungsdichte aufweisen, die auch noch steigen wird.

Der FAK fordert daher nachdrücklich, dass das ÖPNV-Angebot so erweitert wird, dass sämtliche nicht erschlossenen Gebiete ("rote Flecken") laut Karte 5 (S. 51) verschwinden!

Innovative "digitale" ÖV-Angebote berücksichtigen

Dass der FAK Mobilität mit diesem fahrgastzentrierten Ansatz hier "richtigliegt", zeigen ja nicht zuletzt aktuelle Pilotprojekte für kundennähere ÖPNV-Bedienungsformen wie den MVG-Isartiger oder den Clever-Shuttle-Service der DB AG. Diese Ansätze versuchen ja gerade, das bekannte Dilemma starrer ÖPNV-Bedienkonzepte in nachfrageschwachen Zeiten und weniger stark besiedelten Wohnvierteln zu lösen und "dem Fahrgast entgegenzukommen".

Wir können nicht erkennen, dass diese Ausprägungen einer digitalen Form der Mobilität in den vorliegenden Dokumenten der NVP-Neufassung Eingang gefunden hätten. Angesichts der langen Laufzeit eines NVP wäre dieses Defizit nicht hinnehmbar. Der NVP muss sich auch mit diesen neuen Angebotsformen auseinandersetzen.

Was wird dem Stadtrat vorgeschlagen?

Aus den uns verfügbaren Quellen (s. o.) ist derzeit für uns insgesamt auch nicht erkennbar, welche Inhalte, Ziele und konkrete Maßnahmenvorschläge den Stadtrat zur Beschlussfassung erreichen werden.

Aufgrund der Fülle der schon heute verfügbaren Berichte im Umfang von mehreren hundert Seiten Text und Grafiken zum NVP beschleicht uns die Furcht, dass auch die Entscheider den "Wald vor lauter Bäumen" nicht mehr sehen werden.

Zur "Bestandsaufnahme Barrierefreiheit im ÖPNV"

Zur Bestandsaufnahme nehmen wir wie folgt Stellung:

Im Großen und Ganzen: Zustimmung

Der FAK Mobilität kann der Bestandsaufnahme im Großen und Ganzen mit Ausnahme der folgenden Punkte zu stimmen. Ein echter Erkenntnisfortschritt ist durch die minutiöse Bestandsaufnahme von SWM/MVG bei Fahrzeugen und Infrastruktur geschaffen worden. Erstmals wird auch dem Unkundigen deutlich gemacht, dass die barrierefreie Zugänglichkeit eines Fahrzeugs auch von den baulichen Gegebenheiten abhängig ist.

Was nutzt ein Fahrzeug, das den Ansprüchen der Barrierefreiheit entspricht, wenn man nicht einsteigen kann?

Diese Tatsache wurde endlich bestätigt und muss sofort in konkreten Maßnahmen zur Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit münden.

Dabei zeigen sich große Defizite beim Verkehrsträger Straßenbahn. Das fängt schon bei Hubliften an, die der Fahrgast nicht selbst betätigen kann. Gravierender sind die vielen Haltestellen, bei denen auf Straßenniveau aus- und eingestiegen werden muß.

Bestandsschutz ist nicht sakrosankt!

Der FAK Mobilität fordert die LHM auf, bei der Herstellung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit grundsätzlich auf den Bestandsschutz von Infrastruktur und Fahrzeugen als Beharrungsargument zu verzichten. Die Feststellungen im ersten Absatz unter "2.2 Bestandsschutz" der "Bestandsaufnahme Barrierefreiheit im ÖPNV" werden vom FAK ausdrücklich zurückgewiesen. Die Schaffung von Barrierefreiheit gilt ausdrücklich nicht nur für Neufahrzeuge oder neue Infrastruktur!

Der FAK stützt sich dabei auf das BayÖPNVG Art. 4 Abs 3 Sätze 2-4:

"2) Die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Müttern mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen.

3) Fahrzeuge sind bei Neubeschaffung und Neuherstellung, bauliche Anlagen bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten barrierefrei zu gestalten.

4) Bestehende Fahrzeuge und Anlagen sind im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen und der verfügbaren Stellen und Mittel umzurüsten."

Wir fordern daher die entsprechende Umformulierung des ersten Absatzes in Kap. 2.2, da in Ihren Ausführungen nur auf Satz 3 der Rechtsgrundlage Bezug genommen wird und die eine wesentliche Aussage des BayÖPNVGes nicht enthalten ist.

Es besteht die gesetzliche Verpflichtung, Fahrzeuge bei Neubeschaffung und Neuherstellung, bauliche Anlagen bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten barrierefrei zu gestalten. Dies gilt auch für bestehende Fahrzeuge und Anlagen.

Diese Anforderung muss auch eine entsprechende Berücksichtigung in den Ausführungen des Fahrplans zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV finden.

Barrierefreie Zugänglichkeit von Bahnsteigen

Ein barrierefreier Zugang zu Bahnsteigen ist gegeben, wenn ein Aufzug oder eine Rampe nach DIN 18040-3 vorhanden ist.

An den meisten U-Bahn Haltestellen befinden sich Aufzüge. Diese sind z. T. sehr störanfällig, so dass de facto kein barrierefreier Zugang vorhanden ist.

Aufzüge in der Innenstadt sind hoch frequentiert und/oder so angelegt, dass zwischen den Aufzügen, die z. T. nicht vom Gleis bis zu Oberfläche führen, längere Strecken zurückgelegt werden müssen.

In der Vergangenheit hat sich der FAK Mobilität immer wieder für den Ausbau von barrierefreien Zugängen ausgesprochen, was regelmäßig mit dem Hinweis abgelehnt wurde, dies sei technisch nicht möglich und/oder die Barrierefreiheit sei gegeben.

Unsere Erfahrung:

genaue technische Prüfungen ergeben i. d. R. die Machbarkeit weiterer barrierefreier Zuänge.

Außerdem muss die LHM auch im Hinblick auf die zunehmende Einwohnerzahl handeln und sich den neuen Gegebenheiten anpassen. Was vor Jahren ausreichend war, genügt den Erfordernissen heute nicht mehr.

Einheitliches Blindenleitsystem für U-Bahn, Bus und Tram – auch an der Oberfläche bei U-Bahnabgängen

Seitens der MVG wird ein einheitliches Blindenleitsystem an den U-Bahnauf- und abgängen angebracht. Dies muss auch für alle Zugänge an der Oberfläche gelten.

Alle Verkehrsmittel müssen durch ein Leitsystem so verbunden werden, dass es für die Nutzerinnen und Nutzer eindeutig erkennbar ist.

Beteiligung des Behindertenbeirates ausweisen

Das Impressum der "Bestandsaufnahme Barrierefreiheit im ÖPNV" weist Folgendes auf:

Landeshauptstadt München
Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

mitwirkende Referate der Landeshauptstadt München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Baureferat
Referat für Arbeit und Wirtschaft
Kreisverwaltungsreferat

Der FAK Mobilität im Behindertenbeirat ist befremdet, dass seine überaus intensive inhaltliche Beteiligung am Zustandekommen dieser Dokumentation mit keinem Wort erwähnt und gewürdigt wird.

Wir fordern daher in der Endfassung im Impressum die gleichrangige Erwähnung z. B. durch die Ergänzung

sowie
Behindertenbeirat München / FAK Mobilität

Auch die Mitwirkung des Behindertenbeauftragten könnte entsprechend erwähnt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München Teil Qualitätsstandards

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Im Diskussionsforum für Ent-
wicklungsfragen e.V.
(Münchner Forum)
Schiellingstrasse 65
80799 München
Tel.: 089/282076
Fax: 089/2805532
info@muenchner-forum.de
www.muenchner-forum.de
www.facebook.com/muenchnerf-
orum/

des

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V.

Sitz des Vereins: München
Amtsgericht: München VR 7380
Steuernummer: 143/219/50168

Ansprechpartner:

AAN aan.muenchen@web.de

München, 14. April 2019

Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München

Teil Qualitätsstandards

1	ALLGEMEINES	3
2	QUALITÄTSSTANDARDS NETZ	4
2.1	Räumliche Erschließung	4
2.1.1	Verwendete Standards	4
3	VERBINDUNGSQUALITÄT ZU STADTZENTRUM/STADTTEILZENTREN (BEFÖRDERUNGSZEIT)	6
4	BEDIENUNGSHÄUFIGKEIT UND FAHRZEUGAUSLASTUNG	6
4.1	Taktzeiten	6
4.1.1	Allgemeines	6
4.1.2	U-Bahn	6
4.1.3	S-Bahn	6
4.1.4	Verkehrszeiten	7
4.2	Fahrzeugauslastung	8
4.3	Fahrzeuge	8
4.4	Fahrpersonal	8
5	QUALITÄTSSTANDARDS INFRASTRUKTUR	9
5.1	Haltestellen	9
5.2	Unkritische Einstellung zu Park & Ride	9
5.3	Keine Umverteilung innerhalb des Umweltverbundes	10
5.4	Trambahnstrecken in Neubaugebieten	10
5.5	Fahrgastinformation	10
6	HANDLUNGSBEDARF	11
6.1	Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeit	11
6.2	Reisezeitverhältnis bzw. tangentele Erschließung	11
6.3	Barrierefreiheit von Haltestellen	12
6.4	Handlungsbedarf bei Richtwertunterschreitungen Tram/Bus am Stadtrand wird nicht gesehen	12

1 Allgemeines

Im vorliegenden Teil des NVP Entwurfs werden die verschiedenen Qualitätsstandards untersucht. Dazu gehört z.B. die räumliche Erschließung des Stadtgebietes oder die Pünktlichkeit der Fahrzeuge. Während bei einigen Standards Fortschritte zu erkennen sind (so wurden z.B. für Gebiete niedriger Nutzungsdichte die Haltestelleneinzugsbereiche verringert) sind anderswo keine Verbesserungen erkennbar.

Ein Vergleich mit Wien zeigt, dass gerade bei den Taktfolgen noch erhebliches Optimierungspotential besteht. In Wien hat der ÖPNV einen Anteil von 40% an den Wegen – deutlich mehr als in München. Und dies ohne massive Restriktionen für den MIV, nur durch ein gutes ÖPNV-Angebot. Dies zeigt, dass auch in München – wo die Umverteilung von Verkehrsflächen vom MIV zum Umweltverbund bisher weder von der Verwaltung noch von der Stadtratsmehrheit tatsächlich befürwortet wurde – deutliche Steigerungen des ÖPNV Anteils möglich sind.

Selbstverständlich ist die Umverteilung von Flächen vom MIV hin zum Umweltverbund erforderlich. Der Oberflächen-ÖV weist noch erhebliche Potentiale auf – gerade bei der Tram lassen sich mit längeren Zügen und verbesserter Pünktlichkeit erhebliche Kapazitätssteigerungen darstellen. Der Stadtratsbeschluss vom 10.4.2019 zur Neuverteilung der Verkehrsflächen auf der Ludwigsbrücke¹ (eine Fahrspur pro Richtung für den MIV) ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Das niedrige Niveau der Standards zeigt sich schon daran, dass die meisten Defizite – d.h. die Abweichungen des tatsächlichen Angebots von den Standards – durch die von der MVG bereits umgesetzten Maßnahmen behoben sind. Aussagen zu deutlicher Verbesserung der Standards bleiben vage.

Gerade die räumliche Erschließung hat nur eine sehr eingeschränkte Aussagekraft: Hier wird lediglich untersucht, ob ein Punkt des Stadtgebietes im Einzugsradius einer Haltestelle mit großzügig definierten Bedienungsstandards ist – die Betriebsqualität (d.h. Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeit) spielt keine Rolle. Auch wird nicht darauf eingegangen, dass erhebliche Teile des Stadtgebiets nur durch Busse erschlossen werden – gerade am Stadtrand, dort also wo auch der ÖPNV Anteil relativ gering ist. Der NVP-Entwurf geht weitgehend nur auf Probleme im Bestandsnetz (z.B. Pünktlichkeit, Überfüllung) ein, liefert aber keine Anhaltspunkte, wie durch bessere Tangenten und ein besseres Angebot am Stadtrand der ÖPNV Anteil insgesamt erhöht werden kann. Der NVP-Entwurf reagiert auf die starke Auslastung in einigen Netzbereichen, liefert aber keine Impulse zur Verbesserung des ÖPNV durch eine aktive Angebotspolitik.

Im Folgenden soll konkret zu den einzelnen Punkten Stellung bezogen werden.

¹ https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_ergebnisse.jsp?risid=5402007

2 Qualitätsstandards Netz

2.1 Räumliche Erschließung

2.1.1 Verwendete Standards

Die im NVP angegebenen Haltestelleneinzugsbereiche sind generell als zu groß zu betrachten. Auf Seite 25 des Endberichts sind folgende Werte angegeben:

Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie)				
Raumkategorie	neue Richtwerte [m]		Richtwerte 2003 [m]	
	Bus/Tram	U-/S-Bahn	Bus/Tram	U-/S-Bahn
Kernzone	300	400	300	600
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400	600	400	600
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	500	800	600	1.000

Tabelle 3 Richtwerte zur räumlichen Erschließung gemäß FG5V-Empfehlung [5]

Positiv ist zu bemerken, dass in einigen Fällen eine Reduzierung der Einzugsbereiche gegenüber 2003 vorgenommen wurde. Dennoch sind die Einzugsradien für Schnellbahnen außerhalb der Kernzone immer noch als zu groß zu betrachten.

Im Übrigen ist nicht einzusehen, dass Fahrgäste in Gebieten außerhalb der Kernzone bereit sind, größere Strecken zu einer Haltestelle zurückzulegen. Falls bei der Planung davon ausgegangen wird, bedeutet das die Inkaufnahme eines geringeren ÖPNV Anteils zugunsten des MIV.

Wie Untersuchungen seit den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts belegen^{2,3,4,5}, nimmt spätestens ab 400 Meter Entfernung die Bereitschaft eines Fahrgastes, zu einer Haltestelle zu laufen, überproportional ab.

Die im NVP angegebenen Werte stammen aus den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts und sind aus mehreren Gründen als überholt zu betrachten:

- das Anspruchsniveau der Fahrgäste hat in den letzten fünfzig Jahren zugenommen
- durch den in den letzten fünfzig Jahren angestiegenen Kfz-Verkehr haben die Querungszeiten an den Kreuzungen zugenommen, dadurch ergeben sich längere Wegezeiten
- Fußwege an stark befahrenen Straßen werden subjektiv als weiter empfunden

Hinzu kommt, dass in der Stadt Ziele in der Regel nicht direkt erreicht werden können, sondern Umwege erforderlich sind. Ein Beispiel hierfür ist das Westufer der Isar nördlich der

² Scheelhaase, ÖPNV und Siedlungsplanung, Verkehr und Technik 12/1970

³ Knoflacher, Hermann: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr, Böhlau, Wien 1993

⁴ Walther, Klaus: Maßnahmenreagibler Modal Split, Der Nahverkehr 3/1991

⁵ Apel, Holzapfel et. al: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Economica Verlag, Heidelberg, S.58

Maximiliansbrücke. Dieses liegt im 600-Meter-Einzugsbereich des U-Bahnhofs Max-Weber-Platz, obwohl die tatsächliche Laufentfernung über einen Kilometer beträgt.

Ebenso wenig wird die Qualität des Nahverkehrsangebots berücksichtigt:

- Die Taktfolgen spielen keine Rolle
- Es wird bei der Bedienung nicht zwischen Bus und Tram unterschieden (Stichwort Schienenbonus)

Da es unrealistisch ist anzunehmen, dass die Fahrgäste bereit sind, zu einer Buslinie im 20 Minuten-Takt genausoweit zu laufen wie zu einer Tram im 10 Minuten-Takt, sind zweckmäßigerweise Taktfolgen und Verkehrsmittel bei den Einzugsbereichen zu berücksichtigen.

Mit den derzeit angenommenen Einzugsbereichen wird eine Erschließungsqualität vorgetäuscht, die real nicht existiert.

Um die Einzugsradien an die Bedienqualität des jeweiligen Verkehrsmittels anzupassen, schlägt der AAN folgende Radien vor:

Raumkategorie	Bus/Tram (Takt 10 bis 22 Uhr)	Bus Tram (Takt 20 vor 22 Uhr)	Schnellbahn
Kernzone	300	200	400
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400	300	500
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	400	300	500

Einzugsradien in Metern

3 Verbindungsqualität zu Stadtzentrum/Stadtteilzentren (Beförderungszeit)

Der AAN begrüßt, dass - 44 Jahre nach dem polyzentrischen Stadtentwicklungsplan von 1975 - die Erreichbarkeit der Stadtteilzentren in die Qualitätsstandards aufgenommen wird.

4 Bedienungshäufigkeit und Fahrzeugauslastung

4.1 Taktzeiten

4.1.1 Allgemeines

Grundsätzlich fällt auf, dass die empfohlenen Takte an der Untergrenze dessen liegen, was als attraktiver ÖPNV bezeichnet werden kann. Vergleiche mit europäischen Metropolen wie Wien oder Zürich zeigen, dass dort wesentlich dichtere Takte angeboten werden. Zum Beispiel wird in Wien auf den U-Bahnaußenstrecken auch nachts ein 7,5-Minuten-Takt angeboten. Die Trambahn verkehrt in Wien bis ca. 22:00 Uhr alle 10 Minuten, danach alle 15 Minuten anstatt wie in München ab 22:00 Uhr alle 20 Minuten.

Auch tagsüber wird bei der Straßenbahn und Bus in Wien meist ein dichterer Takt angeboten als in München.

4.1.2 U-Bahn

Bei der U-Bahn ist der 20-Minuten-Takt vor 01:00 Uhr generell abzulehnen.

4.1.3 S-Bahn⁶

Die Festlegung des Bedienungsstandards für die S-Bahn zur NVZ in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte auf 20-Minuten-Takt lehnt der AAN ab. Wenn eine Vereinheitlichung gegenüber 2003 (10 bis 20 Minuten) erfolgen soll, dann auf einheitlich 10 Minuten. Ein 20-Minutentakt an einer Schnellbahnstation in München ist bestenfalls gegen Betriebsbeginn und Betriebsschluss akzeptabel.

Ein 20-Minuten-Takt bei der S-Bahn passt nicht zum gleichzeitig empfohlenen 10-Minuten-Takt beim Bus. Es gibt Buslinien, die nur die S-Bahn anfahren und nicht die U-Bahn. (157 ab 29.04.2019, 159, 160-Nordteil - hohe Nutzungsdichte an der Haltestelle Steirerstraße, 221 - Salzmannstraße, 259 und 265 jeweils auf den innerstädtisch wichtigen Abschnitten. Bei anderen Linien wie 162 oder 164 wäre es weltfremd, zu erwarten, dass ein Fahrgast mit dem Bus weite Strecken bis zur U-Bahn fährt, damit er den 10-Minuten-Takt seines Busses zum Umsteigen nutzen kann.

Im gleichen Kapitel wird die U-Bahn als höchstrangiges Verkehrsmittel definiert, die S-Bahn an zweiter Stelle, also vor Tram und Bus. Dem widerspricht aber ein definierter niedrigerer Bedienungsstandard als beim Bus klar. Zudem lassen sich so auch die Übergangszeiten von fünf Minuten beim Umsteigen, die an anderer Stelle im NVP-Entwurf gefordert werden, nicht herstellen.

⁶zu Kapitel 3.2.2 und Tabelle 4

4.1.4 Verkehrszeiten

Die Taktfolgen sind den veränderten Arbeits- und Ladenöffnungszeiten anzupassen, z.B. durch die Verlängerung der NVZ bis ca. 22:00 Uhr.

Unverständlich ist, warum in Tabelle 4 / Seite 26 ein geringerer Standard als heute bereits gefahren wird, gefordert wird: Die Trambahn fährt an Sonn- und Feiertagen bis 22 Uhr alle 10 Minuten.

Im Übrigen geht aus Tabelle 6 / Seite 27 nicht klar hervor, wann HVZ, NVZ und SVZ sind.

4.2 Fahrzeugauslastung

Bei der Berechnung der Auslastungsrate sind folgende Anpassungen vorzunehmen:

- ein Fahrzeug ist in der Hauptverkehrszeit dann als „voll“ anzusehen, wenn alle Sitzplätze belegt sind sowie die Stehplätze mit 2 Personen/Quadratmeter belegt sind
- außerhalb der Hauptverkehrszeit gilt ein Fahrzeug dann als „voll“, wenn alle Sitzplätze belegt sind

Bei den Stehzeiten sind Warte- und Umsteigezeiten mit einzurechnen.

4.3 Fahrzeuge

Die Standards bezüglich der eingesetzten Fahrzeuge sind zu präzisieren:

- alle Einstiege niederflurig
- Innen- und Außengeräusche reduzieren; bei Schienenfahrzeugen muss die Elektronik „gleichstromleise“ sein, Lärmdämmung nach Stand der Technik
- bei Bussen Lärmdämmung der Motoren nach Stand der Technik
- Möglichst niedriger Energieverbrauch
- Gute Innenlüftung (v.a. für den Sommer), Klimaanlage. Im Falle der U6 (oberirdische Strecke von Studentenstadt bis Garching) ist auch bei der U-Bahn die Ausstattung mit Klimaanlagen erforderlich
- Ausreichend helle Beleuchtung im Fahrzeuginneren (mindestens 300 Lux)
- Automaten mit Verkaufsmöglichkeit für Streifenkarten; Bezahlung auch durch Banknoten
- Berücksichtigung der Belange von Sehbehinderten und Gehörlosen
- Bei Stehplätzen ausreichend Möglichkeiten zum Festhalten – gerade die C-Züge⁷ der U-Bahn fallen hier negativ auf: Sitzplätze wurden zugunsten von Stehplätzen entfernt, aber es wurden keine geeigneten Festhaltungsmöglichkeiten vorgesehen. Hier ist eine Nachrüstung erforderlich.

4.4 Fahrpersonal

Das Fahrpersonal hat über ausreichende Streckenkenntnis zu Verfügen.

⁷ <https://www.mvg.de/ueber/das-unternehmen/fahrzeuge.html>

5 Qualitätsstandards Infrastruktur

5.1 Haltestellen

Die Ausstattung der Haltestellen ist in folgenden Belangen zu verbessern:

- Ausstattung mit Spritzschutz
- bessere und zeitgemäßere Gestaltung der Haltestellen, z.B. mehr Haltestellenkaps, behindertengerechter (d.h. stufenloser) Einstieg (z.B. durch höhere Randsteine), Sehbehindertenleitstreifen, Kasseler Busbord⁸ für Bushaltestellen
- bei Trambahnen im Straßenraum (z.B. Barer Straße, Ismaninger Straße) sind überfahrbare Haltestellenkaps zur Sicherstellung des barrierefreien Einstiegs vorzusehen
- Haltestellen sind möglichst nahe an Kreuzungen anzulegen bzw. da, wo sie den Fahrgästen am meisten nützen. An Knotenpunkten sind heute fehlende Richtungshaltestellen zu ergänzen und in neuen Fällen grundsätzlich in jeder Richtung zu installieren. Haltestellen sollten grundsätzlich nach der Kreuzung installiert sein, um alle Fahrgelegenheiten in die gleiche Richtung zu bündeln.
- Bessere Fahrgastinformation: Die Bus- und Trambahnhaltestellen sind mit besseren Netzplänen auszurüsten. Die derzeit dort aushängenden Informationen (Übersichtsschema Tarif) sind für die Orientierung ungeeignet. Grundsätzlich brauchbar ist der MVV-Übersichtsplan (Linienplan Stadt), wenn auch die Verwendung einer detailnahen Stadtgrundkarte angebracht ist
- zu loben sind die Umgebungspläne an den Haltestellen, soweit auf neuestem Stand
- weitergehende Ausstattung der Bushaltestellen mit DFI, v.a. an Knotenpunkten
- Regelmäßige Kontrolle der Aushänge auf Vollständigkeit und lesbare Anordnung

Als Bemessungsgrundlage für die Haltestellen wird von einem 48 Meter langen Fahrzeug ausgegangen – laut Endbericht „entsprechend Typ R.3/S-/T-Wagen“ (S.32). Diese Formulierung ist unklar, da 48 Meter Fahrzeuglänge bestenfalls durch Kopplung eines zwei- und dreiteiligen Avenios entstehen.

Um die Potentiale der Tram für den Großstadtverkehr nutzen zu können, sind 48 Meter Fahrzeuglänge zu wenig – die Haltestellen sind auf 60 Meter Fahrzeuglänge auszulegen.

5.2 Unkritische Einstellung zu Park & Ride

Die unkritische Beschreibung von P&R auf Seite 39 (Absatz „Intermodalität“) überrascht. Gerade am Münchner Stadtrand und im Umland ist P&R wegen des Flächenbedarfs (noch dazu werden die wertvollsten Flächen, nämlich die an den Schnellbahnstationen, benötigt) sowie der negativen Auswirkungen aufs Busnetz kritisch zu sehen.

Akzeptabel ist P&R auf unbebauten Flächen im Umland an Bahnstrecken sowie in Gewerbegebieten.

Die Erweiterung der P&R Anlage in Neuperlach Süd ist ein typisches Beispiel, an welchen Standorten P&R nicht gefördert werden sollte.

⁸ <https://de.wikipedia.org/wiki/Busbord>

5.3 Keine Umverteilung innerhalb des Umweltverbundes

Die für eine Verbesserung der Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeit erforderlichen zusätzlichen Flächenumverteilungen sind zu Lasten des MIV vorzunehmen. Eine Umverteilung zulasten des Fußgänger- und Fahrradverkehrs ist abzulehnen. Dies ist insofern unproblematisch, da

- Dem MIV mit Abstand die größte Verkehrsfläche im städtischen Raum zur Verfügung steht
- Andererseits der MIV von allen städtischen Verkehrsmitteln die schlechteste Leistungsfähigkeit pro Fläche hat, jegliche Umverteilung also die Gesamtkapazität des Stadtverkehrs erhöht

5.4 Trambahnstrecken in Neubaugebieten

Auch wenn die Formulierung „Werden Neubaugebiete durch eine Tram erschlossen, wird diese grundsätzlich mit eigenem Gleiskörper geplant und gebaut.“ alternative Varianten nicht ausschließt, ist gerade im Hinblick auf die SEM Nordost (gemäß Stadtratsbeschluss als autofreies Quartier zu planen) eine flexiblere Handhabung wünschenswert.

5.5 Fahrgastinformation

Hier ist vor allem die Information zwischen MVG und S-Bahn zu verbessern – so fehlen z.B. am Ostbahnhof im Bereich der S-Bahnsteige Information, wann die nächste U5 fährt (und umgekehrt).

Ebenso ist am U-Bahnsteig darüber zu informieren, wann an der Oberfläche Bus und Tram fahren.

Die Information über Anschlussfahrten in neueren U-Bahn- und Trambahnwagen sind anzuerkennen, sollten aber der Regelfall werden, um verlässlich zu sein.

6 Handlungsbedarf

6.1 Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeit

Die Beschleunigung von Tram- und Buslinien führt zu einer wesentlichen Attraktivitätssteigerung. Ziel im Oberflächenverkehr müssen Null Sekunden Wartezeit zwischen den Haltestellen sein. Dafür sind die entsprechenden baulichen Voraussetzungen zu schaffen (z.B. Busspuren, Parkverbote an Engstellen).

Für die auf Seite 66ff (und 102ff) im Abschlussbericht gezeigten Problembereiche für die Pünktlichkeit von Tram und Bus sind entsprechende Abhilfemaßnahmen umzusetzen. Der AAN fordert die schnellstmögliche Umsetzung der in Tabelle 34 bis 27 und 29 bis 33 in Anlage 1 vorgeschlagenen Maßnahmen (sofern noch nicht geschehen).

Die ständige Abschaltung der Beschleunigung im Zuge von Baustellen ist abzulehnen, da bei einer sowieso schon erschwerten Verkehrsführung der ÖPNV noch zusätzlich benachteiligt wird.

Als Reisegeschwindigkeit für Tram und Metrobus sind mind. 19km/h (Stufe D) anzustreben, Ausnahmen sind allenfalls in der Kernzone auf Strecken ohne eigenen Gleiskörper akzeptabel (vgl. Kurfürstenplatz – Ostfriedhof).

6.2 Reisezeitverhältnis bzw. tangentiale Erschließung

Aus Karte 27 geht klar hervor, dass gerade auf den tangentialen Verbindungen der ÖPNV erhebliche Reisezeitnachteile aufweist. Besonders deutlich ist dies in der Beziehung Messestadt Riem – Münchner Norden und im Münchner Norden Bereich Heidemannstraße. Die derzeitigen Planungen (U4 Engelschalking – Messestadt; keine Busspur am Föhringer Ring aus ökologischen Gründen, keine Trambahnplanung am Föhringer Ring, Planung der U26 mit schlechterer Erschließungsqualität anstatt der Tram 24)) leisten keinen nennenswerten Beitrag zur Problemlösung.

Gerade auch am Stadtrand muss der tangentiale Verkehr verbessert werden, die Trambahn stellt hier in den meisten Fällen den besten Kompromiss aus Kosten, Attraktivität und Leistungsfähigkeit dar.

Unverständlich ist, dass gemäß Kapitel 5.1.4 (Reisezeitverhältnis MIV/ÖV) explizit „*keine weitere Betrachtung des Handlungsbedarfs sowie kein Ableiten möglicher Maßnahmen*“ erfolgen soll. Gerade hier lassen liegen wesentliche Ansatzpunkte für eine Verbesserung des ÖPNV am Stadtrand. Um nochmal darauf hinzuweisen: Im Innenstadtbereich leidet der ÖPNV in München an Überlastungserscheinungen. Hingegen ist der ÖPNV Anteil am Stadtrand noch verbesserungsfähig. Bessere Tangenten helfen in beiden Fällen: Auf der einen Seite werden unnötige Umwegfahrten durch die Innenstadt vermieden. Auf der anderen Seite wird am Stadtrand ein attraktives ÖPNV Angebot für die Fahrt in andere Stadtteile geschaffen.

6.3 Barrierefreiheit von Haltestellen

Dieses sehr wichtige Thema wird bei den Qualitätsstandards unverständlicherweise nicht behandelt. Neben den Einstiegsverhältnissen bei den Fahrzeugen und der Haltestellengestaltung ist die Haltestellendichte (d.h. niedrige Einzugsradien) ein wesentlicher Punkt für mobilitätseingeschränkte ÖPNV Nutzer. Ein zu langer Zugangsweg zur Haltestelle wird so zu einer Barriere für die ÖPNV-Nutzung.

Neben der Haltestellendichte spielt auch die Taktfolge eine wesentliche Rolle (z.B. beim Warten bei ungünstiger Witterung).

6.4 Handlungsbedarf bei Richtwertunterschreitungen Tram/Bus am Stadtrand wird nicht gesehen

Auf Seite 88 wird beschrieben, in welchen Fällen von Handlungsbedarf bei der Verbesserung des ÖPNV Angebotes ausgegangen wird:

„An Tram- und Bushaltestellen besteht mittlerer Handlungsbedarf an Haltestellen in der Kernzone oder Gebieten hoher Nutzungsdichte mit deutlichen Richtwertunterschreitungen. An allen anderen Haltestellen mit ausgewiesenen Richtwertunterschreitungen wird nur geringer oder kein Handlungsbedarf gesehen.“

Angesichts der Festlegung auf niedrige Standards bezüglich räumlicher Erschließung und Bedienungshäufigkeit bedeutet diese Aussage, dass an einer Verbesserung des ÖPNV Angebots außerhalb der Kernzone kein Interesse besteht: Handlungsbedarf besteht nur dort, wo niedrige Standards deutlich unterschritten werden. Somit lässt sich keine Verbesserung des Modal Splits außerhalb der Kernzone erreichen.

Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans der Stadt München Stellungnahme vom 15. April 2019

Zusammenfassung

Die gesellschaftlichen und politischen Vorgaben sind eindeutig: Begrenzung der Erderwärmung und des CO₂-Gehalts in der Luft auf globaler Ebene; bundesweite Diskussionen um Luftreinhaltung, Feinstaub und Dieselfahrverbote und Gerichtsverfahren für München, bei denen Untätigkeit festgestellt und pönalisiert wurde; die Vorgabe des Stadtrats, den Anteil des Umweltverbund am Modal Split auf mindestens 80 Prozent bis 2025 zu erhöhen.

Der vorliegende Entwurf der Qualitätsziele des Nahverkehrsplans hingegen ist ein beherztes „Weiter so“ – ein kleines bisschen zugunsten eines besseren Öffentlichen Nahverkehrs, aber im Wesentlichen sind die Ziele so gewählt, dass die meisten auch so erreicht werden. Beispielsweise sollen die lahme Geschwindigkeit von Bus und Tram, sowie die Störungen durch Falschparker auch künftig passiv hingenommen werden. Wenn man es schon als „günstig“ für den ÖV definiert, wenn ÖV-Nutzer 50 Prozent länger als Autofahrer brauchen, kommt wenig überraschend auch kein Handlungsbedarf bezüglich dem Reisezeitverhältnis als Ergebnis heraus (4.2.4). Ähnliches gilt auch beim Taktangebot – wird im Wesentlichen der heutige Ist-Zustand gefordert, besteht auch wenig Handlungsbedarf. Die Auswirkungen absehbarer Änderungen wie des zweiten S-Bahn-Tunnels oder der U-Bahn nach Pasing werden nicht betrachtet.

Startet man hingegen als Mindestvorgabe beim politischen Ziel „80 Prozent Umweltverbund bis 2025“, das ja Ergebnis eines Bürgerbegehrens ist, dann kommt man zu einem anderen Ergebnis: Dies bedeutet, dass der Öffentliche Verkehr etwa 31 Prozent der Verkehrsleistung übernehmen muss – mehr als im stärksten Szenario „ÖV30“ prognostiziert (siehe zu 6.1 unten). Konkret gesagt: Eine Nachfragesteigerung um 56 Prozent gegenüber heute.

Dafür ist eine ganz andere Qualität des ÖVs notwendig – in Bezug auf Liniennetz, Angebotsstruktur, Zuverlässigkeit, Umsteigewege und deren Überdachung, etc.

Ein massiver Ausbau der ÖV-Infrastruktur ist überfällig. Hier muss die Stadt auch neue Wege gehen, effizienter planen und sich selbst intern besser abstimmen, sowie baufähige Projekte auch tatsächlich zum Bauen bringen. Der überlange Planungsprozess für die Westtangente ist mehr als nur abschreckend. Wichtig ist: es muss bald etwas passieren, nur auf wenige neue U-Bahn-Strecken als Allheilmittel zu setzen ist teuer, aber ohne ausreichende verkehrliche Wirkungen. Die Aussagen der MVG in Kapitel 7 sind uneingeschränkt zu unterstützen.

Der Ausbau umfasst insbesondere auch den kurzfristigen Bau von Busspuren für Metro- und Expressbusse sowie neue Tramstrecken. Dass in Kapitel 7 empfohlen wird, das Thema „Netzentwicklung Busspuren / Bustrassen“ in den Infrastrukturteil aufzunehmen, begrüßen wir.

Um die Behinderungen durch Falschparker zu reduzieren, ist die MVG kurzfristig mit der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zu befehlen.

Ergebnis: Die Qualitätsstandards sind durchgängig nachzuschärfen. Die Zielvorgabe „80 Prozent Umweltverbund“ ist mit aufzunehmen, und die Qualitätsziele sind so zu setzen, dass dieses Ziel auch erreicht wird.

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V.
Regionalgruppe München
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>

Anmerkungen zu einzelnen Kapiteln und Punkten

zu 3.4.13 Tarif

Hier fehlt die Vorgabe, dass der MVV-Tarif für Fahrten zwischen München und dem MVV-Verbundgebiet in jedem Öffentlichen Verkehrsmittel (ausgenommen Fernzüge) zu gelten hat, und zwar ohne jede Ausnahme, also insbesondere auch bei touristischen Angeboten.

Zudem ist vorzuschreiben, dass die Kosten einer MVV-Karte im Vorhinein durch den Fahrgast ermittelbar sein müssen – der Verweis auf eine Handy-App ist hier nicht ausreichend.

verwendete Karten

Auf den verwendeten Karten beispielsweise zur Einwohnerdichte fehlen Tram und Expressbusstrecken. Hier wäre eine Ergänzung in Bezug auf das reale Liniennetz sinnvoll.

Auffällig ist sofort, dass im Südwesten (Stichwort: Parkstadt Solln) eine gute Schienenanbindung fehlt. Ebenso ist das Fehlen einer Isarquerung südlich des Mittleren Rings zu monieren.

Methodik

Die haltestellenbezogene Betrachtung hat den Nachteil, dass beispielsweise bei der Haltestelle „Hochschule München“ ein Defizit herausgearbeitet wird, das in Wirklichkeit nicht vorhanden ist. Zudem stützt sie sich sehr auf das vorhandene Netz, d.h. wo ein gutes Angebot vorhanden ist, dort wird es auch gefordert. Eine andere Betrachtung wäre möglicherweise zielführender, dies wäre aber ein Thema für die nächste Fortschreibung. Auch ein singuläres Defizit bezüglich der Haltestelle Candidplatz besteht in der dargestellten Betonung so nicht – andere Themen in München wie mangelnde Querverbindungen sind weitaus wichtiger.

Bezüglich der Erreichbarkeit der Stadtteilzentren wäre es unseres Erachtens sinnvoll, die Erreichbarkeit der drei kilometermäßig nächsten Zentren mitzubewerten, und jeweils 20 Minuten als maximale Reisezeit vorzugeben. Dies würden erlauben, Defizite insbesondere bei den Querverbindungen zu beheben, die heute die Bürger ins Auto treiben.

Die Bewertung von werkstags als Hauptzeit ist bei Freizeit-orientierten Angeboten wie den Bussen zum Tierpark schlicht falsch.

Taktdichte

Bei der nötigen Nachfragessteigerung um 56 Prozent sehen wir folgende Werte als sinnvoll an (unter Berücksichtigung der maximalen Auslastung kann auch ein dichteres Angebot notwendig sein):

	Standard-Bus	Express-Bus, Metro-Bus, Tram, U-Bahn, S-Bahn
NVZ		
Kernzone	10	5
hohe Nutzungsdichte	10	5
niedrige Nutzungsdichte	20	10
SVZ(*)		
Kernzone	10	5
hohe Nutzungsdichte	20	10
niedrige Nutzungsdichte	20	10

(*) Eine Reduktion kann in der Nacht zwischen 0 und 5 Uhr erfolgen

Selbst für den „Weiter so“-Ansatz des Nahverkehrsplans sollten in der Tabelle 4 auf Seite 26 zumindest die Werte der Tram und der S-Bahn jeweils auf die Werte der U-Bahn angepasst werden.

Geschwindigkeit / Reisezeitverhältnis

Für die Verkehrswende ist ein Geschwindigkeitslevel „B“ (≥ 22 km/h) auch für Tram und Metro-Bus anzustreben. Auch für das „Weiter so“ des Nahverkehrsplan sollte wenigstens „C“ (≥ 19 km/h) angestrebt werden.

Die Aussagen bei den Defiziten bei der Tram, dass bereits (bei den großzügigen Vorgaben der Vorlage) bei der Hälfte der Defizite keine Maßnahmen definiert werden, ist enttäuschend. Ähnliches gilt beim Bus. Insbesondere ist es nicht akzeptabel, dass das Zuparken von Haltestellen folgelos ist. Hier müsste dringend nachgebessert werden. Zudem ist die MVG kurzfristig zu beleihen, Verkehrsordnungswidrigkeiten zu verfolgen.

Beim Reisezeitverhältnis, alles unterhalb 1 (also: wenn der ÖV auf Strecken größer 3 Kilometer länger braucht als das Auto) ist enttäuschend. Eine bessere Definition wäre:

- < 0,75 sehr günstig
- < 0,9 günstig
- < 1,1 zufriedenstellend
- < 1,5 gerade noch akzeptabel
- < 2,5 schlecht
- > 2,5 sehr schlecht

mit dem Ziel, die Verkehrsrelationen im Bereich von „günstig“ oder „sehr günstig“ zu heben bzw. zu halten.

zu 3.2.6 Fahrzeugauslastung

Aufgrund der gesellschaftlichen Veränderungen, die durchaus auch politisch gefördert werden (beispielsweise verstärkte Nutzung mobiler Endgeräte, oder auch Elektro-Tretroller) steigt perspektivisch der Platzbedarf pro Fahrgast an. Absehbarerweise wird es auch pro Sitzplatz noch zusätzlich einer freien Raumfläche bedürfen. Dies sollte zumindest eine perspektivische Berücksichtigung finden.

zu 3.2.7 Pünktlichkeit

Der Aussage „Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel ... können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind“ widersprechen wir: Hier ist die Stadt gefordert, sicherzustellen, dass Behinderungen des deutlich effizienteren ÖVs durch den MIV unterbleiben.

zu 3.3.2 Neubaugebiete

Wichtig ist, dass die Erschliessung vorhanden ist, bevor die ersten (neuen) Bewohner einziehen.

zu 3.3.1 Haltestellen / 3.3.4 Haltestellenausstattung / 4.4.2 Tram-Haltestellen

Die Bedeutung von Haltestellen als Zugang zum Öffentlichen Verkehr wird oft unterschätzt.

Bei der Tram sind perspektivisch die Haltestellen auf Niveau des Fahrzeugbodens anzuheben.

Im folgenden sind die Kategorien für Tram und Bus entsprechend der Vorlage mit (1) = hohe Umsteigebedeutung, (2) = über 1000 Ein/Aussteiger, (3) = weitere Tramstationen und (4) = weitere Busstationen verwendet.

An wichtigen Umsteigehaltestellen (1) sowie bei hohem Aufkommen (2) ist eine durchgehende Überdachung vorzunehmen, so dass ein Umsteigen trockenen Fußes möglich ist. Dies betrifft insbesondere auch alle Umsteigevorgänge zwischen S-Bahn, U-Bahn, Tram, Express- und Metrobuslinien. Bei allen anderen Tram-Haltestellen (3) wäre dies zumindest eine zweckmäßige Ergänzung.

Ebenso gilt an wichtigen Umsteigehaltestellen (1 sowie auch bei der U-Bahn), dass die Haltestellen kompakt anzuordnen sind (d.h. kurze Fusswege) und bei Umsteigesituationen zu unterirdischen Ver-

kehrsmitteln von den oberirdischen Haltestellen ein direkter Zugang nötig ist (positives Beispiel: Stiglmaierplatz; negatives Beispiel: Wettersteinplatz); zumindest bei Neubauten ist dies zwingend zu berücksichtigen.

Die Beschilderung innerhalb der Gesamtstation ist bei allen Umsteigehaltestellen (1) nötig, nicht nur bei der U-Bahn.

Die dynamische Fahrgastinfo ist auch bei (2) nötig.

Eine adäquate Wartehalle (dies kann auch gemeinsam mit der Überdachung erfolgen) ist bei den Stationen der Kategorie (1) und (2) so wichtig, dass die Machbarkeit notfalls über entsprechende Priorisierungen des Straßenraums herbeigeführt werden muss.

Eine Notruf/Infosäule wäre bei den Stationen der Kategorie (1) und (2) eine zweckmäßige Ergänzung.

Bei den Haltestellen der Kategorie (1), (2) und (3) sind ausreichend viele und hochwertige Fahrradabstellplätze vorzusehen, bedarfsweise auch über eine Priorisierung der Nutzung des Straßenraums zu Lasten des MIV.

zu 3.4.5 P+R

P+R ist im Stadtgebiet grundsätzlich ein Irrweg. Es ist besser, wenn die Bürger frühzeitig auf den ÖV umsteigen – am besten, bevor eine Autonutzung überhaupt nötig ist. Wichtig wäre daher, die Qualität der S-Bahn zu fördern, den regionalen Busverkehr zu verbessern sowie flächendeckend Fahrradstellplätze (B+R) zu bauen. Dem Satz „P+R bietet einen weiteren Baustein zur Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage“ widersprechen wir ausdrücklich, gesamthaft betrachtet trägt P+R zu einer Reduzierung der ÖV-Nachfrage bei.

zu 3 Staufreiheit

Wir vermissen eine Aussage dazu, dass insbesondere bei Trambahnen, Metro- und Expressbussen durchgängig eine staufreie Trasse zur Verfügung stehen muss. Dies kann insbesondere sowohl über einen eigenen Gleiskörper bzw. eine Busspur erfolgen, als auch über eine Schaltung der Lichtsignalanlagen, die den ÖV als Pulkführer in den Bereich einfahren lässt, und Rückstau entsprechend unterbindet.

zu 6.1 Szenarien

Um das politische Ziel „80 Prozent Umweltverbund“ zu erreichen, müssen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds nicht nur den Neuzuwachs übernehmen, sondern auch Teile des Ist-Bestands des MIV übernehmen. In Verkehrsanteilen gerechnet gehen wir für diese Stellungnahme davon aus, dass vom bisherigen Ist-Stand (Seite 105) der Fußverkehr wie in beiden Szenarien bei 24 Prozent verbleibt, der Autoverkehr auf 20 Prozent gedeckelt ist, der Radverkehr mit 25 Prozent deutliche über den Szenarioprognosen liegt. Damit muss der ÖV den restlichen Anteil von 31 Prozent des Verkehrsaufkommens übernehmen.

Alle gerechneten Szenarien sind damit (teilweise deutlich) unterhalb der politischen Vorgaben. Das gewählte Basisszenario muss der politischen Beschlusslage entsprechen, weitergehende Szenarien können natürlich auch bewertet werden.

zu 6.2 Maßnahmen / 7 Empfehlungen für den Teil Infrastruktur

Die geplanten und dargestellten Maßnahmen bei Tram und Expressbus sind vollkommen unzureichend.

Dem Grundtenor der MVG, der Ausbau der Infrastruktur ist dringend nötig, stimmen wir uneingeschränkt zu. Dies gilt auch für die Aussage, die Maßnahmen für 2030 müssen jetzt eingeleitet werden, die Zeit drängt außerordentlich, die Infrastruktur hat ihre Belastungsgrenze erreicht bzw. dies steht kurz bevor.

Wir begrüßen, dass das Thema „Netzentwicklung Busspuren / Bustrassen“ neu in Kapitel Infrastruktur aufgenommen wird.

**Verkehrsclub Deutschland**

VCD-Kreisverband München Breisacher Str. 12 81667 München

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Blumenstr. 28 b
80331 München

Kreisverband München e.V.

Breisacher Str. 12

81667 München

Tel.: 089/2011898

E-Mail: vcd@vcd-m.org

Internet: www.vcd-muenchen.de

13.04.2019

Stellungnahme des VCD zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit übergeben wir Ihnen unsere Stellungnahme zum Nahverkehrsplan in der Fortschreibung ab 2019.

Wir haben dabei ein deutlich stärkeres Augenmerk auf die Infrastruktur für den ÖPNV gelegt. Der Grund: Durch den Ausbau der Infrastruktur kann die Attraktivität des ÖPNV allgemein gestärkt werden, unabhängig davon, ob ein Schwerpunkt in der Bedarfssteigerung besteht oder nicht.

Der VCD geht davon aus, dass in den Jahren bis 2030 die Investitionen im ÖPNV der Landeshauptstadt deutlicher in der Fläche getätigt werden sollten; durch die Konzentration auf wenige Einzelprojekte wird sich hingegen nicht die Erforderliche Verschiebung im Modal Split erreichen lassen.

Auffällig ist leider, dass der NVP auf die Planung über die Stadtgrenze hinaus verzichtet. Sinnvollerweise sollte die Stadtgrenze aber verkehrlich nicht als starr betrachtet werden; die Verkehrsbeziehungen werden sich infolge des Flächenmangels in der LH für Wohnen und Gewerbe deutlich weiter verstärken (müssen).

Mit freundlichen Grüßen

VCD-Kreisvorstand München

Stellungnahme des VCD zur Fortscheidung des Nahverkehrsplanes 2019

0. Grundsätzliches

Der Nahverkehrsplan kann vom VCD nicht als ausreichend zukunftsweisend bezeichnet werden. Hauptgrund ist nach unserer Auffassung, dass Prognosen über die den zunehmenden Bedarf und über die Veränderung der Quellen und Senken des Verkehrs über die Grenze der Landeshauptstadt hinaus keine signifikante Rolle spielen. Vielmehr geht man von Analysen des ist-Verkehres innerhalb der Stadtgrenzen aus.

Aus unseren Erfahrungen heraus zeigt man sich, was Erweiterungen des Busverkehrs angeht, mit dem jährlichen Leistungsprogramm der MVG sehr flexibel. Das Programm wird weniger nach langfristiger Planung ausgerichtet, vielmehr aufgrund aktueller Anforderungen und der aktuellen Bereitschaft zur Bezuschussung von politisch gewünschten Projekten.

1. Entwicklung der U-Bahn

Noch immer wird die Verlängerung der U-Bahn Pasing - Freiham in der Investplanung als "Untersuchung" geführt. Hier plädiert der VCD eindeutig für eine Verlängerung der Tram 19. Grund: Die Erschließungsdichte mit Schnellbahnen ist im Bereich Freiham bereits durch S8 und S6 gegeben. Eine dritte Trasse wäre mit hohen Kosten verbunden und erschließungstechnisch nicht zu rechtfertigen. Der mittlere Abstand zwischen S4 und S8 im Bereich Freiham beträgt unter 1500 Meter.

Taktabstand:

Der VCD sieht das Ziel des 5-Minuten-Taktes auf allen Linien innerhalb des Stadtgebietes als vordringlich an. Der bisher angestrebte höchste Auslastungsgrad von 2/3 kann hier kein Gradmesser sein. Es geht um die NVZ, hier ist der Aufwand für zusätzliche Fahrten nicht vergleichbar mit der HVZ, es ist wichtig den Fahrgästen v.a. dann wenn es möglich ist, eine maximale Sitzplatzanzahl zu bieten. V.a. im Hinblick auf die Erhöhung des Durchschnittsalters der Gesellschaft und der Absicherung der Mobilitätsbedürfnisse für Senioren ist dies erstrebenswert.

Vergleich mit Wien

Für den VCD maßgeblich ist ein Vergleich zu Wien: Hier werden heute bereits durchgängig dichtere Takte im U-Bahn-Verkehr angeboten als in München.

Betriebsabwicklung

Der VCD vermisst klare Aussagen zur verbesserten Betriebsabwicklung. Dazu zählt die Instandhaltung des Netzes, insbesondere die schnelle unverzügliche Behebung von Schäden, aber auch die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge. Dies wird für die Stabilität der U-Bahn künftig entscheidend sein, hier deutlich mehr Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

Zugabfertigung

Um die Abfertigung an den Stationen Stachus, Hbf, Sendlinger Tor, Innsbrucker Ring, Scheidplatz, Ostbf, Max-Weber-Platz, Kolumbusplatz sicherzustellen, sollte hier die Umstellung auf ortsfeste Zugabfertigung wie bei der S-Bahn (oder Vgl. auch zu Berlin) eingeplant werden. Damit wäre sicher eine höhere Stabilität und Pünktlichkeit im gesamten U-Bahn-Netz zu erreichen.

Alternativen zur U9 Süd (Nicht Zielplanung 2030)

Zu untersuchen wäre aus Sicht des VCD ein kostengünstig realisierbarer Bypass zwischen U5 und U3/6 unter Nutzung der bestehenden U-Bahn-Betriebstrasse im Bereich Theresienwiese / Goetheplatz-Poccistr. Linie U4 könnte dann zwischen Poccistr. und Arabellapark (Englschalking) verkehren. Ein zweiter Bahnhof Theresienwiese wäre Bestandteil eines solchen Planungsvorschlages.

U9 Nord (Nicht Zielplanung 2030)

Der Bau der U9 ist kaum in 15 Jahren finanzier- und realisierbar. Schneller realisierbare Alternativen sollten daher unbedingt in die Verkehrsplanung einbezogen werden. Der raumordnerische Nachteil der U9 besteht auch darin, dass der Bereich Universität (maßgebliche Quelle und Senke des Verkehrs) nicht berührt ist.

Weitere Anmerkungen zu Alternativen zur U9 siehe Bereich Tram

2. Einbeziehung des Bannetzes

Auch wenn die Stadt München hier nicht Aufgabenträger ist, ist eine Weiterentwicklung des Netzes der Umsteigeknoten zur Bahn unabdinglich. Hier ist zu nennen ein Bahnhofpunkt Menterschwaige/Knoten Großhesseloher Brücke mit Verknüpfung zur Tram (+ evtl. Bus) sowie die Haltepunkte Heimeranplatz, Poccistr. und Kolombusplatz im Zuge der Südringbedienung. Der Südring könnte kapazitätsmäßig jeweils im 20-Minuten-Takt von S-Bahn-ähnlichen Regionalzügen bedient werden (Mühdorf, Salzburg, Kufstein) so dass eine Verknüpfung wie bei einer S-Bahn entsteht.

Für den Nordring fehlen geeignete Verknüpfungsplanungen. Davon auszugehen, dass hier bis 2030 keine Realisierungschancen entstehen, ist ein ungenügendes Signal für die Stadtentwicklung.

Die Untersuchung einer zusätzlichen Anbindung der Messe via S-Bahn hingegen berührt ein aus Sicht des wirklichen Bedarfes untergeordnetes Problem. Zumal sich auf der S-Bahn-Strecke Markt Schwaben - Ostbahnhof längere Fahrzeiten ergeben würden.

Politische Ambitionen einer bevorzugten Anbindung der Messe sollten zugunsten des örtlich motivierten Dauerbedarfes zurückgestellt werden.

3. Tramnetz

Leider ist hier zu wenig Weiterentwicklung erkennbar. Wenn man bedenkt, dass die Stadt Wien mit der Tram dreimal so viele Fahrgäste befördert als München, wird das Potenzial deutlich, welches die Tram in München noch erreichen könnte, würde das System angemessen weiterentwickelt. Westtangente und Englischer-Garten-Tangente sind wichtig, aber nicht ausreichend.

Der VCD fordert insbesondere zu untersuchen und einzuplanen eine neue Nord-Süd-Verbindung Schwabing Nord (bzw. Kieferngarten) - Münchner Freiheit - Universität - Odeonsplatz - Hbf - Goetheplatz - Kolombusplatz - Silberhornstr.

Damit würde erreicht:

- die Universität bekommt eine neue Nord-Süd-Anbindung alternativ zur punktuell stark ausgelasteten U3/U6
- erstmals gäbe es für die wichtige Verbindung zwischen Münchner Freiheit und Odeonsplatz eine zweite nutzbare Schienenverbindung als Ausweich-Alternative

- die Realisierbarkeit ist deutlich früher als eine U9
- die Kosten (geschätzt unter 50 Mio Euro) betragen nur ein Bruchteil einer neuen U-Bahn-Linie
- bei einer vorgezogenen Realisierung würde sich womöglich herausstellen, dass eine U9 nicht mehr erforderlich ist
- es wäre ein Tramring möglich als Ersatz für Linie 58/68

4. Busverkehr

Expressbusverkehr

Man kann insgesamt in Frage stellen, ob die Klassifikation der Buslinien in drei Stufen angesichts der wirklich erreichbaren Geschwindigkeiten so sinnvoll ist. Die Erfahrung des VCD ist, dass Buslinien zu selten über eine Strecke größer 5 km (15 min) genutzt werden und sich bereits ein Metrobus kaum von (parallel verkehrenden) Normalbuslinien unterscheidet. Die Geschwindigkeit ist v.a. abhängig vom Besetzungsgrad, Stauanfälligkeit der durchfahrenen Straßen und Fahrzeuglänge (Buszüge und Gelenkzüge benötigen meist längere Fahrzeit als Solowagen.

Insbesondere bei X30 und 58/68 gibt es heute bereits eine Kannibalisierungswirkung zum parallelllaufenden Busverkehr.

Eine weitere Verlängerung des X30 bleibt v.a. deshalb in Frage zu stellen, weil alternative Schienenangebote meist mit kürzeren Fahrzeiten verbunden sind zumindest bei Busfahrzeiten über 10-15 min.

Weiterer Busverkehr

Die dargelegten Analysen zur Quartierserschließung werden vom VCD als hilfreich erachtet, gleichwohl sehen wir in der ständigen Weiterentwicklung des Busnetzes auch in kurzen fristen und in Reaktion auf aktuelle Anforderungen den Vorrang. Auf eine Verringerung des Bedarfes kann das Busnetz genauso flexibel reagieren wie auf eine Ausweitung. Dies ist eine Grundvoraussetzung, oft auch praktischerweise durch Veränderung des Leistungsangebotes von Jahr zu Jahr so realisiert - unabhängig von der langfristigen Planung.

Ersatz durch Tram

Das Thema ist im NVP unterrepräsentiert. Welche Buslinien haben das Potenzial, durch Tramlinien ersetzt zu werden: Vom Aufkommen her ist es hier de facto nahezu jede Metrobuslinie wert, untersucht zu werden. Für den VCD besonders wichtig: Der ökologische Effekt der Tram ist deutlich höher zu bewerten als der des E-mobilen Busverkehrs: Feinstaub durch Reifenabrieb und Recyclingprobleme für Akku-Komponenten sind Faktoren, die aus heutiger Sicht die Überlegenheit der Tram begründen.

Zu wenig Weiterentwicklung über die Stadtgrenze hinaus

Insbesondere im Zielverkehr auf die U-Bahn-Stationen am Stadtrand sieht der VCD noch ein enormes Weiterentwicklungspotential. Da die Bebauung am Stadtrand und unmittelbar hinter der Stadtgrenze stärker weiterentwickelt wird als etwa in den Kernbereichen der LH, kommt dem Busverkehr in den Randbereichen künftig eine größere Bedeutung zu. Über die Stadtgrenze hinaus sollte unbedingt als Standard im Berufsverkehr der 10-Minuten-Takt angestrebt werden.



Fachbereich 2 / 11
Versorgung und Verkehr

Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft

ver.di • Bezirk München • Fachbereich Versorgung und Verkehr •
Schwanthalerstr. 64 • 80336 München

Bezirk München

Schwanthalerstr. 64

80336 München

Telefon: 089/599 77 - 71 11

Telefax: 089/599 77 - 71 19

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstr. 28b
80331 München

Datum 10.04.2019

Ihre Zeichen

Unsere Zeichen

FB 2/11 / Schü

Internet

www.verdi-muenchen.de

Stellungnahme zum Nahverkehrsplan – Teil Qualitätsstandards

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übermittlung der derzeitigen Informationen zu den Ergebnissen der Qualitätsstandards zum Nahverkehrsplan München. Gerne nehmen wir als zuständige Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, ver.di Fachbereich Verkehr in München, hierzu Stellung und bitten die Verspätung – bedingt auch durch die kurze Rückmeldefrist – zu entschuldigen.

Bereits im September 2015 hatten wir zur Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03603 der Referentin für Stadtplanung und Bauordnung Anmerkungen zu Sozial- und Qualitätsstandards gemacht.

Um den Münchner ÖPNV mittel- und langfristig in kommunaler Hand zu sichern, sind auch umfassende soziale Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München notwendig. Diese werden durch die EU Verordnung (EG) 1370/2007 gegenüber der früheren Rechtslage stark begünstigt.

Als zuständige Gewerkschaft, welche die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bundesweit im ÖPNV vertritt, legen wir vor allem Wert auf die Festschreibung von sozialen Standards.

Wir bitten um Aufnahme unserer Stellungnahme sowie Beachtung bei weiteren Beschlüssen im Münchner Stadtrat und bitten aus Zeitgründen um Verständnis, dass wir die jeweiligen Punkte noch nicht ausformuliert haben.

Mit freundlichen Grüßen



Stellungnahme zum Nahverkehrsplan München

Durch die weiterentwickelte Marktöffnung im ÖPNV auf Grundlage der EU Verordnung 1370/2007, das novellierte PBefG sowie Rechtsprechung kommt der Kommune als verantwortliche ÖPNV-Aufgabenträgerin eine besondere Verantwortung zu, soziale Standards im Vorfeld zu definieren, im Nahverkehrsplan festzuschreiben und abzusichern. Daher kommt dem Nahverkehrsplan bei möglichen Entscheidungen über öffentliche Dienstleistungsaufträge oder Direktvergabeabsichten der Stadt München eine wichtigere Rolle zu, als in der Vergangenheit.

Diese sozialen Standards finden sich als Qualitätskriterien im bisherigen Nahverkehrsplan und entsprechend im vorliegenden Endbericht zu dessen Fortschreibung nur bedingt im Bereich der „kundenrelevanten Standards“, u.a. bei „Fahrpersonal“ wieder. Wir finden daher die angeführten Qualitätsstandards, in Bezug auf die sozialen Mindeststandards für die Verkehrsunternehmen bzw. für die Beschäftigte im ÖPNV als für die Zukunft ungenügend und nicht abschließend genug definiert. Soziale Standards sollen eigens aufgeführt werden.

Auch wenn sich die Landesgesetzgebungen im deutschen ÖPNV-Markt sicher unterscheiden, verweisen wir an dieser Stelle auf aktuelle Fortschreibungen von Nahverkehrsplänen in anderen Großstädten, wie z.B. Hannover und Halle (Saale). Außerdem befinden wir uns spätestens seit 2018 in Deutschland und Bayern in einer neuen politischen und gesellschaftlichen Diskussion über die zukünftige Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV und können nicht nur vom Status quo ausgehen.

Wir bitten daher, dass soziale Standards in den Münchner Nahverkehrsplan aufgenommen werden.

Folgende soziale und auch qualitative Standards sollen in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden:

- Der branchenübliche Lohn- und Manteltarifvertrag wird beim jeweiligen Verkehrsunternehmen angewendet
- Der Anteil an geringfügig Beschäftigten und Aushilfsfahrern ist zu begrenzen, scheinselfständige Fahrer und Leiharbeiter*innen werden nicht beschäftigt
- Bei einem Betriebsübergang werden die Beschäftigten mit den entsprechenden tarifvertraglichen und betrieblichen Regelungen übernommen
- Das Fahrpersonal verfügt über gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift, Fremdsprachenkenntnisse sind wünschenswert
- Die Eignung zur Steuerung von Fahrzeugen wird durch gesetzliche Vorgaben geregelt



- Für die Beschäftigten sind ausreichend Toiletten nach Geschlecht getrennt vorhanden, an allen Endhaltestellen stehen Toiletten zur Verfügung. Sie sind ausreichend beleuchtet sowie beheizbar und mit einer entsprechenden Lüftung ausgerüstet.
- Zudem sind für die Beschäftigten ausreichend Sozialräume vorhanden und entsprechend ausgestattet
- Das Fahrpersonal verfügt über umfassende Orts- und Streckenkenntnisse
- Das Personal muss außerdem jederzeit in der Lage sein, Hilfs- bzw. Rettungsmaßnahmen einzuleiten.
- Regelmäßige Schulungen des Fahrpersonals sind vorzusehen
- Der Fahrerstand ist mit eigener Temperaturregelung bzw. Klimaanlage ausgestattet
- Das äußere Erscheinungsbild der Fahrer*innen ist gekennzeichnet durch gepflegte Kleidung bzw. durch eine einheitliche Dienstkleidung und ein den Erwartungen der Kundinnen und Kunden entsprechendes persönliches Auftreten
- Der Betrieb verfügt über ausreichendes Reservefahrpersonal, um Ausfälle von Fahrzeugen vorzubeugen
- Ausreichende Wendezeiten der Fahrzeuge werden eingeplant
- Verkehrsunternehmen bildet nach dem Berufsausbildungsgesetz aus
- Das Verkehrsunternehmen betreibt eigene Werkstätten für die Reparatur und Instandhaltung der jeweiligen Fahrzeuge
- Auch verfügt das Verkehrsunternehmen über eigene Betriebshöfe, um die Abstellung der Fahrzeuge auf eigenen Betriebsgrundstücken zu gewährleisten

Datum: 26.08.2019

Anlage 9

Referat für Gesundheit
und Umwelt
SG Umweltplanung
RGU-UVO12

**Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung zum
Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München
Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439
Mitzeichnung der Beschlussvorlage**

An das
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN-HA I/31

Mit den Inhalten der Beschlussvorlage besteht seitens des Referates für Gesundheit und Umwelt grundsätzlich Einverständnis. Im Sinne der Klimaschutzziele der LHM begrüßen wir alle Planungen und Ausbaumaßnahmen für einen besseren öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) in München, die zur notwendigen Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) beitragen können.

Einige in der Beschlussvorlage dargestellten Zusammenhänge sind jedoch auf Grund der aus dem Jahre 2016 stammenden Basis des Gutachtens zum Nahverkehrsplan teils veraltet und widersprechen daher teils neueren Planungen der LHM. Dementsprechend und zur Klarstellung der weiteren Vorgehensweise bzgl. der Auswirkungen auf die Luftreinhalteplanung schlagen wir folgende Änderungen (*in kursiv*) vor:

Seite 5 unten:

.... Das Szenario ÖV30 geht darüber hinaus von weiteren Verlagerungen des Modal Split, also der Anzahl der Fahrten, hin zum Öffentlichen Verkehr (ÖV) aus (ÖV-Anteil von 30%)."
Aufgrund der Datenbasis 2016 beinhalten die Szenarien Anteile des mIV von mindestens 30%, während aktuellere Planungen der Landeshauptstadt München (z.B. Masterplan zur Luftreinhaltung) einen Anteil des mIV von nur 25% als Zielwert definieren.

Seite 7 unten:

.... Als Basis diene das Jahr 2016. Eventuell später getroffene Grundlagenbeschlüsse (z. B. zur Luftreinhaltung) konnten daher nur in begrenztem Maße berücksichtigt werden.
Hier sind insbesondere der Masterplan zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218), die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern oder der Grundlagenbeschluss zur Luftreinhaltung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) zu nennen.

Seite 18 Ergänzung Kap. 3.8 - im Anschluss an den letzten Absatz:

In einer immer dichter besiedelten Stadt ist es hierbei unbedingt erforderlich, diese Planungen auch hinsichtlich der Anforderungen der Lärmvorsorge und insbesondere der Luftreinhalteplanung zu optimieren.

Seite 19 unten: bitte folgenden Absatz streichen

Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat darauf hingewiesen, dass die im Rahmen des Teils Infrastruktur zu entwickelnden Maßnahmen (insbesondere die des Vorzugsszenarios) vor der konkretisierenden Planung und der Umsetzung einer Prüfung im Hinblick auf die Luftreinhalteplanung und die Lärmvorsorge zu unterziehen sind.

und umformulieren zu:

Die im Rahmen des Teils Infrastruktur zu entwickelnden Maßnahmen (insbesondere die des Vorzugsszenarios) sind im Zuge einer konkretisierenden Planung einer Prüfung im Hinblick auf die Luftreinhalteplanung und die Lärmvorsorge zu unterziehen.

Seite 34: Wir bitten einen diesbezüglichen Antrag zu ergänzen:

** Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gemeinsam mit dem ausführenden Baureferat und den Stadtwerken München / Münchner Verkehrsgesellschaft beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Referat für Gesundheit und Umwelt die Auswirkungen auf die Luftreinhalteplanung und die Lärmvorsorge bei der Umsetzung der Maßnahmen zu prüfen.*

Das Referat für Gesundheit und Umwelt zeichnet die Beschlussvorlage mit der Maßgabe der Berücksichtigung oben genannter Änderungsvorschläge mit.


Dr. 

Leitung Hauptabteilung Umweltvorsorge

Telefon: 233-21151
Telefax: 233-21136

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München
Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 15439

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I-31/2

Gegen o.g. Beschlussvorlage bestehen grundsätzlich keine Einwände.
Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die Vorlage mit folgenden Anmerkungen mit:

- Seite 26 Ziff. 7.1 Punkt 11: Bei der Prüfung einer Verlängerung der Tram Münchner Freiheit durch die Ingolstädter Straße zusätzlich zu einem Radweg ist die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Wirtschaftsverkehr sicher zu stellen.
- Bei allen verkehrlichen Maßnahmen müssen die Auswirkungen auf den MIV und insbesondere den Wirtschaftsverkehr abgewogen werden.
- Es wird darauf hingewiesen, dass der U-Bahn als leistungsfähigstem Transportmittel der Vorzug, z.B. gegenüber einer Tram, zu geben ist.
- Bei Zielkonflikten müssen die Qualitätsstandards jeweils im Einzelfall mit anderen städtischen Zielen oder Gütern abgewogen werden.



Clemens Baumgärtner



Landeshauptstadt München, Behindertenbeirat
Burgstr. 4, 80331 München

**Facharbeitskreis
Mobilität**

An das Referat
für Stadtplanung und
Bauordnung

Geschäftsstelle:
Burgstraße 4, 80331 München
Telefon: 089 / 233 – 210 75
Telefax: 089 / 233 – 212 66
E-Mail:
behindertenbeirat.soz@muenchen.de

Ihr Schreiben vom Ihr Zeichen

Datum
25.10.2019

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München

- 1. Ergebnisse des Teils Qualitätsstandards**
- 2. Grundlagen der Fortschreibung des Infrastrukturteils**
- 3. Sachstand zum Thema Barrierefreiheit im ÖPNV**
- 4. Anträge und Empfehlungen**

Stellungnahme zum Entwurf 09.2019

Der FAK Mobilität im Behindertenbeirat der LHM nimmt in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, zum o.g. Entwurf Stellung und wünscht folgende Änderungen.

4. Barrierefreiheit im ÖPNV

Da die darauf aufbauende Erarbeitung eines Masterplans (Priorisierung der Maßnahmen und Definition der „Ausnahmen“) sehr komplex und mit den vorhandenen personellen Ressourcen nicht leistbar ist, schlägt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen vor, aufbauend auf der Bestandsaufnahme den weiteren Masterplan sowie die **kontinuierliche Beteiligung der Behindertenvertretungen** mithilfe eines externen Gutachters durchzuführen. **Der Masterplan wird als Entwurf Ende 2020 veröffentlicht.**

3.4.1.2. Räumliche Erschließung

Die Schwachstellenanalyse auf Basis dieser Richtwerte hat gezeigt, dass weite Teile der besiedelten Gebiete gut durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen sind. Von einer unzureichenden räumlichen Erschließung kann dann gesprochen werden, wenn mehr als 20% der Siedlungsfläche einer Verkehrszelle nicht erschlossen wird. Dies betrifft in der Stadt München lediglich 2,2% der Bevölkerung.

Dennoch muss die räumliche Erschließung gerade in den Stadtrandgebieten kurzfristig perfektioniert werden, da die Bevölkerungsprognosen gerade in diesen Bereichen den weitaus größten Zuwachs zeigen. Dabei ist diese Tendenz bereits seit Jahren vorhanden und zeigt sich im NVP-Entwurf bei der Gebietseinteilung klar darin, dass die Anzahl der Zellen mit niedriger Nutzungsdichte gegenüber 2003 deutlich gesunken ist. Diese Tendenz wird gerade am Stadtrand ungebrochen weitergehen. Daher geht dieser NVP-Entwurf davon aus, dass münchenweit mindestens eine hohe Nutzungsdichte gegeben ist. Um zudem der demographischen Entwicklung und den

Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen und auch älteren Menschen besser Rechnung zu tragen, wird münchenweit ein maximaler Einzugsradius von 30 Metern um Bushaltestellen eingeführt.

3.6. On-Demand-Verkehre

Über die Ergebnisse des Gutachtens hinaus soll die Fortschreibung des Nahverkehrsplans auch noch Aussagen zum aktuellen Thema der On-Demand-Verkehre (ODVerkehre (z. B. MVG IsarTiger, MVV-Ruftaxi oder Clevershuttle) enthalten. **Dort soll u. a. dargestellt werden, warum Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bisher kein Angebot haben und in welchem konkreten Zeitraum und in welchem Umfang die Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden.**

Bezirksausschuss des 6. Stadtbezirkes
Sendling



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

An das
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

per Mail:
plan.step-pfv@muenchen.de

Vorsitzender:
Markus S. Lutz



Geschäftsstelle:
Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: 233 33881
Telefax: 233 33885
E-Mail: bag-sued.dir@muenchen.de

München, 18.10.2019

Bezirksausschuss 06 – Sendling
Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 6 Sendling hat sich in seiner Sitzung am 07.10.2019 mit o.g. Angelegenheit befasst.

Der Bezirksausschuss stimmt dem Entwurf mit folgenden Ergänzungen zu:

- Der Takt der Buslinie 134 wird verstärkt (Zehn-Minuten-Takt ganztags und am Wochenende);
- Die Buslinie 153 sollen durchgehend (Montag bis Sonntag) bis zum Harras fahren;
- Der Bau der U9 wird ausdrücklich begrüßt.

Mit freundlichen Grüßen



Markus S. Lutz
Vorsitzender des Sendlinger Bezirksausschusses

Bezirksausschuss des 7. Stadtbezirkes
Sendling-Westpark



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

Vorsitzender
Günter Keller

Privat:

Telefon:
Telefax:
E-Mail:

Geschäftsstelle:

Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: 233 - 33882
Telefax: 233 - 33885
E-Mail: bag-sued.dir@muenchen.de

München, 22.11.2019

Betr.: Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

der BA 7 hat in seiner Sitzung am 29.10.2019 mehrheitlich die folgende Stellungnahme beschlossen:

Vorbemerkung:

Der Bezirksausschuss bittet das Referat für Stadtplanung und Bauordnung derartige Dokumente in Zukunft in einer einfacher zugänglichen Form bereitzustellen, d.h. zumindest mit einem Inhaltsverzeichnis mit Seitenzahlen.

Stellungnahme:

Der Bezirksausschuss stimmt dem Antrag der Referentin grundsätzlich zu, hat aber folgende Anmerkungen:

- Der Nahverkehrsplan erscheint nicht geeignet, das politische Ziel zu erreichen, dass bis 2025 mindestens 80 % des Verkehrs innerhalb des Münchner Stadtgebiets durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen ("80 % Umweltverbund bis 2025"), (vgl. I.6.3.1. - I.6.3.4. in Verbindung mit den Anhängen 6 und 7.1 - 7.3 auf den Seiten 31 – 34 und 129 – 153 des Dokuments);
- Der Zielhorizont von 2030 für die Begleichung aller nicht behobenen Defizite (vgl. II.3. auf Seite 45 des Dokuments) ist für die Erreichung des o.a. Ziels nicht ambitioniert genug und sollte auf 2025 reduziert werden.

Mit freundlichen Grüßen


Günter Keller

Vorsitzender des Bezirksausschusses 7

Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes
Moosach



Landeshauptstadt
München

Vorsitzender
Wolfgang Kuhn

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a, 80993 München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN-HAI-11-1

Geschäftsstelle:
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a
80993 München
Telefon: 1598689-33
Telefax: 1598689-21
E-Mail: ba10@muenchen.de

Unser Zeichen: 6.1/ 14.10.19

Ihr Zeichen:

Datum: 16.10.2019

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München

Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse zum Entwurf einer Beschlussvorlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 10 hat sich in seiner Sitzung am 14.10.2019 mit Ihrer Zuleitung vom 23.09.2019 befasst und zum Beschlussentwurf folgendes einstimmig beschlossen:

Der BA 10 begrüßt alle angeführten Verbesserungen der Qualitätsstandards.
Er bittet jedoch um Einarbeitung folgender beschlossener Maßgaben bzw. Ergänzungen:

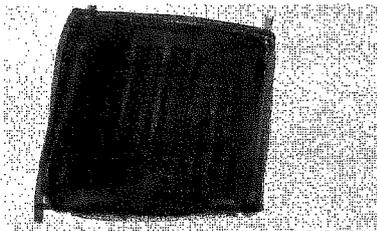
a) Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV wurde bis 2022 verschoben
Ursprüngliche Planungen gingen von einer Umsetzung bis 2016 aus!
Das Anliegen des BA 10 ist, dass der Vollzug der vollständigen Barrierefreiheit - abgekoppelt von anderen Konzepten - zügiger umgesetzt wird.

b) Seite 27 Ziffer 10 der Vorlage:

Der BA 10 fordert folgende Umformulierung:

„ U-Bahnverlängerung OEZ-Fasanerie: Die Verlängerung ~~kann~~ **soll** im Rahmen des Infrastrukturteils mit untersucht werden.“

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang Kuhn
Vorsitzender

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes
Trudering-Riem



Landeshauptstadt
München

Vorsitzender
Otto Steinberaer

Landeshauptstadt München, Direktor.
D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

Referat für Stadtpla
und Bauordnung
Recht und Verwaltu

Geschäftsstelle Ost:
Friedenstraße 40
81660 München
Telefon: (089) 233 - 61490
Telefax: (089) 233 - 989 61490
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 21.10.2019

Unser Zeichen
7.2.2 / 1019

Ihre Schreiben vom

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München

1. Ergebnisse des Teils Qualitätsstandards
2. Grundlagen der Fortschreibung des Infrastrukturteils
3. Sachstand zum Thema Barrierefreiheit im ÖPNV
4. Anträge und Empfehlungen

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439 Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung (VB)
Frist: 05.11.2019

Sehr geehrte [REDACTED]

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem hat sich in seiner Sitzung vom 17.10.2019 mit dem im Betreff genannten Vorgang befasst und gibt einstimmig folgende Stellungnahme dazu ab:

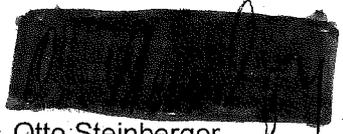
Der Bezirksausschuss stimmt der vorliegenden Anhörung mit den folgenden Forderungen an den Nahverkehrsplan (NVP) zu:

1. Das gesamte Gebiet von Trudering-Riem wird im NVP als Gebiet hoher Nutzungsdichte behandelt.
2. Grundsätzlich und unabhängig von 1. wird für eine Busbedienung München weit ein einheitlicher maximaler Haltestelleneinzugsbereich von 300 Metern zugrunde gelegt, wie es auch der Behindertenbeirat fordert.
3. Es ist eine 100 prozentige ÖV-Erschließung aller Verkehrszellen anzustreben und nicht nur eine 80 prozentige.
4. Die Einführung moderner On-Demand-Angebote (Car-Sharing, Fahrradanbieter, eScooter-Anbieter, etc.) ist möglichst zeitnah auf ihre Praxistauglichkeit für bislang nicht erschlossene Gebietsteile in Trudering-Riem zu prüfen, wobei der BA umfassend einzubinden ist. Alle Mobilitätsanbieter werden aufgefordert Ihre Geschäftsgebiete auf Rand-Stadtteile zu erweitern. Nur dann ist dieses Angebot für alle so attraktiv, dass ein Wechsel vom eigenen Auto zu alternativen Lösungen durchgeführt wird. In Trudering-Riem ist zudem das Gebiet Tsingtauer Straße und Schwedensteinstraße vorrangig anzuschließen.

5. Bruchloser Übergang an der Station Trudering Bf von der U2-Ost stadtauswärts im Spätverkehr nach 20h auf alle weiterführenden Buslinien 139, 185, 192, 193 und 194, d. h. 10-Minuten-Takt auch nach 20 Uhr.
6. Aufnahme von Planungen mit der Bahn AG für die Einrichtung eines neuen S-Bahnhalts an der Strecke nach Ebersberg in Höhe Schwablhofstraße, zur optimierten ÖPNV-Anbindung der neuen geplanten Siedlungsgebiete Arrondierung Kirchtrudering, Rappenweg und Rahmenplanung Wasserburger Landstraße.
7. Machbarkeitsstudie für eine Verlängerung der Tramlinie 21 von der Sankt-Veit-Straße in Richtung Osten in der Kreillerstraße und Wasserburger Landstraße.

Für weitergehende Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Otto Steinberger
Vorsitzender des BA 15
Trudering-Riem

04	Ver	AW	AS	7	2
1 08	Zustandgrund				12
8 08	805	140	5 0		88
8 08			11.08	10	
8 08	17	11	11	1	

Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes
Ramersdorf-Perlach



Landeshauptstadt
München

Vorsitzender
Thomas Kauer

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

I.

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN-HAI-11-1**

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40, 81660 München
Telefon: (089) 233-614 -87
Telefax: (089) 233-61485
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 11.11.2019

Ihr Schreiben vom
23.09.2019

Ihr Zeichen
Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439

Unser Zeichen
4.1.1 / 07.11.2019
4.1.1 / 17.10.2019

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München

1. Ergebnisse des Teil Qualitätsstandards
2. Grundlagen der Fortschreibung des Infrastrukturteils
3. Sachstand zum Thema Barrierefreiheit im ÖPNV
4. Anträge und Empfehlungen

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung (VB)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach hat in seiner Sitzung am 07.11.2019 nach Vorberatung im zuständigen Unterausschuss für Mobilität und Umwelt folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

„Der Bezirksausschuss möchte nachfragen, warum Vorschläge des BA 16 eine Tram entlang der Ständlerstraße bis Neuperlach Süd nicht erwähnt und in die Nahverkehrsplanungen einbezogen werden.“

Der BA 16 verspricht sich von einer neuen Ost-West-Verbindung mit Einbindung der Schwansee-str. und entlang des MVG-Betriebshof eine neue Verbindung mit der Möglichkeit zwei Neubaugebiet in Ramersdorf / Perlach anzuschließen und sogar eine Verbindung bis Harlaching weiterzuführen.“

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Kauer
Vorsitzender des BA 16
– Ramersdorf-Perlach –

II. Ablage

Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes



Pasing-Obermenzing



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
BA-Geschäftsstelle West, Landsberger Straße 486, 81241 München

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtplanung

PLAN – HA I / 11 - 1

Vorsitzender
Romanus Scholz

Geschäftsstelle:

BA-Geschäftsstelle West
Rathaus Pasing
Landsberger Straße 486
81241 München
Telefon (089) 233 37354
Telefax (089) 233 37356
bag-west.dir@muenchen.de
Zimmer: [REDACTED]
Sachbearbeitung:
[REDACTED]

München, 07.11.19

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich nehme Bezug auf Ihre Zuleitung vom 23.09.19.

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 05.11.19 – nach Vertagung in der Sitzung am 01.10.19 - mit dem o.g. Beschlussentwurf für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung befasst und hierzu einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Bezirksausschuss 21 fordert weiterhin eine zeitnahe Fortführung der U 5 über Pasing hinaus nach Freiham sowie die zeitnahe Errichtung einer Haltestelle „Berduxstraße“ entlang der S-Bahnlinie S 2.

Der Bezirksausschuss 21 begrüßt ausdrücklich die beabsichtigte Fortführung der U 3 nach Pasing, regt jedoch an, einen Halt am Ende der Autobahn A 8 zu untersuchen, um dort im Rahmen einer Anlage für Park&Ride den Individualverkehr abzufangen.

Mit freundlichen Grüßen

Romanus Scholz
Vorsitzender des BA 21
- Pasing-Obermenzing -

II. Ablage

Romanus Scholz

Bezirksausschuss des 23. Stadtbezirkes



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium, BA-Geschäftsstelle West
Landsberger Str. 486, 81241 München

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN / HA I-1-1

Vorsitzende:
Heike Kainz

BA-Geschäftsstelle West:
Landsberger Str. 486
81241 München

Telefon: (089) 233-37224
Telefax: (089) 233-37356
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

Persönlich:

[Redacted]
München
Telefon: [Redacted]
Telefax: [Redacted]
Mobil: [Redacted]
E-Mail: [Redacted]

München, 21.11.2019

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München
Stellungnahme des Bezirksausschusses 23

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing hat die Angelegenheit in seiner Sitzung am 09.10.2019 in den Unterausschuss Verkehr vertagt, der sich am 18.11.2019 mit der Fortschreibung des Nahverkehrs befasst hat. Es wird die folgende Stellungnahme abgegeben.

Es werden ausdrücklich die in Ziffer 3 formulierten Qualitätsziele begrüßt. Allerdings kann nicht nachvollzogen werden, weshalb die Fortschreibung 2019 auf einer mehrere Jahre alten Datengrundlage basiert. Es wird unter Ziffer 1.2 ausgeführt, dass Fahrplanstände aus den Jahren 2014 und 2016 als maßgebliche Grundlage für das Verkehrsmodell herangezogen wurden.

Unter Ziffer 4.2.2 wird auf die Bedienhäufigkeiten im Allgemeinen und die S-Bahn im Besonderen eingegangen. Die subjektive Wahrnehmung der Mitglieder und vieler Bürgerinnen und Bürger ist, dass die S2 an den Stationen Karlsfeld, Allach und Untermenzing immer häufiger bereits sehr stark ausgelastet bis überlastet ist. Die Entlastung durch den 10-Minuten-Takt auf der S-Bahn-Linie S2 wird ausdrücklich begrüßt – allerdings fallen genau diese Züge sehr häufig aus. Hier muss unbedingt darauf hingewirkt werden, dass Zugausfälle die Ausnahme sind.

Unter Ziffer 4.2.3 ist auffällig, dass aus größeren Teilen des Stadtbezirks die Fahrtzeit ins Stadtzentrum über 30 Minuten liegt. Unserer Erfahrung nach müssten deutlich mehr Bereiche dunkelrot eingefärbt sein (vgl. Karte Nr. 22), da allein schon die Fahrtzeit der S-Bahn vom Bahnhof Allach bis zum Marienplatz 18 Minuten beträgt. Wenn man hierzu eine Busfahrt sowie ein Umsteigen hinzuaddiert, ist eine Fahrt ins Stadtzentrum in 30 Minuten oftmals nicht realistisch.

Daher wird von Seiten des Bezirksausschusses 23 gefordert, die Defizite bei der Erreichbarkeit des Stadtzentrums und des Stadtteilzentrums durch politische Rahmenbedingungen zu beheben.

Unter Ziffer 4.3.1 wird ausgeführt, dass die Mehrzahl der Buslinien nur unbefriedigend niedrige Fahrgeschwindigkeiten erreicht. Die subjektive Wahrnehmung sowie Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger bestätigen dies. Allerdings wird in den letzten wenigen Jahren eine zunehmende Verschlechterung der Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit wahrgenommen. Im Bereich westlich der Bahnlinie „sammeln“ die Busse in der HVU im Bereich Kleselstraße, Paul-Ehrlich-Weg und Eversbuschstraße sowie in der Fortsetzung im Bereich Von-Kahr-Straße und Allacher Straße teilweise erhebliche Verspätungen. Diese summieren sich zu erheblich längeren Fahrzeiten (niedrigen Geschwindigkeiten) und massiven Verspätungen. Die eingesetzten Verstärker an Schultagen sind nur bedingt entlastend. Dies bestärkt die Überzeugung des Bezirksausschusses, dass die veraltete Datengrundlage zu falschen Schlüssen führt.

Unter Ziffer 4.4.3 werden die Bus-Haltestellen mit Infrastrukturengpässen aufgeführt. Die Situation am Allacher Bahnhof soll nach dem Umbau nun erst einmal beobachtet werden. Allerdings besteht die Sorge, dass die neue Express-Buslinie, welche vom Bezirksausschuss ausdrücklich begrüßt, zu einem Engpass am Oertelplatz führen könnte.

Unter Ziffer 5.1.2 wird auf die Bedienhäufigkeiten eingegangen. Diese wird auf der Karte 37 der Anlagen visualisiert. Die dargestellte deutliche Unterschreitung wird für den Bereich westlich der Bahnlinie von Seiten des Bezirksausschusses unterstrichen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb für Bus- und Tramlinien kein hoher, sondern höchstens mittlerer Handlungsbedarf definiert ist (vgl. Tabelle 20).

Unter Ziffer 6.2.1.2 werden geplante Baumaßnahmen aufgeführt und in Abbildung 18 sowie Tabelle 36 dargestellt. Der Bezirksausschuss fordert in dieser Betrachtung auch die Neubaugebiete Diarmaltpark (ca. 720 WE) und Kirschgelände (ca. 1.200 WE) zu berücksichtigen und entsprechende Anbindungen an das Busnetz zu planen. Das Neubaugebiet Hirmerei muss ebenfalls berücksichtigt werden, wobei dieses vermutlich gut fußläufig vom S-Bahnhof Karlsfeld erreichbar ist.

Der Stadtbezirk 23 Allach-Untermenzing leidet bereits seit Jahren unter der zunehmenden Belastung durch den Individualverkehr sehr stark und ist zeitweise überlastet. Aus dieser Sicht wäre das Szenario ÖV30 notwendig, das unter Ziffer 6.2.3 bis 2030 jedoch als nicht realisierbar bewertet wird. Sehr bedenklich stimmt die Darstellung des Szenarios IV-Konstant unter Ziffer 6.2.2, insbesondere dass sogar dieses offensichtlich nur sehr schwierig zu erreichen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Heike Kainz
Vorsitzende des BA 23
Allach-Untermenzing

Bezirksausschuss des 24
Feldmoching - Hasenbe

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a, 80993 München

Referat für Stadplanung und I
PLAN-HAI-11-1

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
23.09.2019

**Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München
Anhörung der Bezirksausschüsse zum Beschlussentwurf
(Stand 09.2019 – Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 15439)**

Sehr geehrte

der BA 24 hat sich in seiner Sitzung am 22.10.2019 mit dem im Betreff genannten Beschlussentwurf befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

Der BA 24 bittet um Berücksichtigung folgender Punkte:

- 1) Der Bezirksausschuss lehnt ab, dass der Trambahn grundsätzlich Vorrang vor der U-Bahn gegeben werden soll. Es wird die (gleichwertige) Versorgung mit dem U-Bahnnetz gefordert.
- 2) Die Verlängerung der U1 vom OEZ in die Fasanerie, sowie die Untersuchung weiterer U-Bahnverlängerungen ins Umland werden gefordert, ggf. auch oberirdisch (vgl. U6 nach Garching).
- 3) Die Planfeststellung und der Ausbau des DB-Nordrings, für einen dem bestehenden S-Bahn-System gleichwertigen Takt, zwischen Dachau und Johanneskirchen, soll vorangetrieben werden. Dies betrifft insbesondere die Inangriffnahme der Planfeststellung für das Überführungsbauwerk in Karlsfeld und die (Rollsteig-)Verbindungen zu den U-Bahnlinien 1, 2, 3 und 6. Die langen Genehmigungsverfahren erfordern dies bereits heute.
- 4) Luftreinhaltung soll als Qualitätskriterium in den NPV aufgenommen werden. Dabei sollen zur Berechnung der Luftreinhaltung die aktuellsten Werte benutzt werden:
Als Basis für Werte bzgl. der Luftreinhaltung sollen nicht die Daten aus dem Jahr 2016 dienen (S. 8), sondern die aktuellen Werte aus den Grundlagenbeschlüssen herangezogen werden: Masterplan zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München (SV-Nr. 14-20 / V 12218), die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern oder der Grundlagenbeschluss zur Luftreinhaltung (SV-Nr. 14-20./ V 07383).
- 5) Weiter soll Lärmvorsorge als Qualitätskriterium aufgenommen werden.
- 6) Folgende Tramverbindungen lehnt der BA 24 ab:
 - a) Verlängerung der Tram vom Petuelring nach Am Hart zum Goldschmiedplatz (die attraktive Radverkehrsverbindung würde sonst zerstört).

Landeshauptstadt
München

Vorsitzender
Markus Auerbach

5

Geschäftsstelle:
BA-Geschäftsstelle Nord
Ehrenbreitsteiner Str. 28a
80993 München
Telefon: 1598689-31
Telefax: 1598689-21
ba24@muenchen.de
Ansprechpartnerin:

Datum
29.10.2019

- b) Tangentialverbindungen aus dem Umland z. B. von Dachau zum FIZ.
Der BA bevorzugt den DB-Nordring in dieser Relation.
 - c) Trambahnverbindung Münchner Freiheit – Ingolstädter Straße – Neuherbergstraße – Dülferstraße – Schleife durch das Hasenberg – Feldmoching.
Hier ist insbesondere zu Bedenken, dass im Hasenberg immense Parkplatznot herrscht (In der Sitzung des BA 24 in der das Nahverkehrskonzept behandelt wurde, waren vier Anträge gestellt, die den Parkraumangel dringend thematisieren. Die Leute sind es leid, Weltreisen zu Fuß zu machen und Strafzettel zu kassieren, nur weil sie später als andere Bewohner aus der Arbeit im Umland zurückkommen. Straßenbahnen im Hasenberg und der Dülferstraße würden dort zu Lasten der Parkplätze in den Straßenräumen gehen und damit die Gentrifizierung einleiten, weil sich nur noch Leute das Hasenberg leisten könnten, die ohne Auto auskommen können. Im Zuge des Programmes Soziale Stadt wurde der Straßenraum unter Beteiligung der Bürger in seiner gegenwärtigen Gestalt nach deren Wünschen errichtet. Damals war insbesondere das Argument Parkraum zu schaffen von Bedeutung.).
 - d) Trambahnen auf dem Rücken von U-Bahnlinien (Hinweis: Die Überlastung ist ggf. durch Änderungen am Fuhrpark zu kompensieren.)
- 7) Der BA lehnt auch Untersuchungen ab, welche Buslinien durch Trambahnen ersetzt werden können, weil dieses Verkehrsmittel mit seinen Erschütterungen und Lärm in der Nachbarschaft nicht tolerabel ist. Das Argument der Feinstaubvermeidung überzeugt nicht (vgl. Abrieb der Fahrradreifen infolge der Verkehrswende).
- 8) Szenarien, die einen MIV von 30% ansetzen, werden als ausreichend betrachtet.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Auerbach
Vorsitzender

Bezirksausschuss des 25. Stadtbezirkes
LAIM



Landeshauptstadt
München

Direktorium, BA-Geschäftsstelle West
Landsberger Str. 486, 81241 München

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
HA I - 11-1

Vorsitzender
Josef Mögele

Privat:

██████████ München

Geschäftsstelle:
Landsberger Str. 486
81241 München
Telefon: 233-37415
Telefax: 233-37356
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

München, 08.11.2019

**Schreiben Referat für Stadtplanung und Bauordnung vom 23.09.19:
Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 25 Laim hat sich in seiner Sitzung am 05.11.2019 mit o.g. Angelegenheit befasst und einstimmig Folgendes beschlossen:

- Ein ÖV-Anteil von 30% wird als zu gering angesehen.
- Es muss grundsätzlich ein schnellerer, pünktlicherer Nahverkehr mit dichteren Takt angestrebt werden.
- Es sind mehr Busspuren notwendig.
- Nochmalige Forderung nach einer Verlängerung der Busspur in der Fürstenrieder Straße, zwischen Laimer Platz und Winfriedstraße; dies muss dringlich umgesetzt werden.
- Die U-Bahnlinie 5 soll immer bis zum Laimer Platz fahren und zusätzlich in einem dichteren Takt.
- Die U-Bahnlinie 4 fährt momentan bis zur Westendstraße, wünschenswert wäre bis zum Laimer Platz.
- Es soll überprüft werden, die Tram 18 in die Blumenau zu verlängern.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Josef Mögele
Vorsitzender des BA 25
- Laim -