



An den Vorsitzenden
des Bezirksausschusses 02
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
Herrn Benoît Blaser
Tal 13

80331 München

MOR-GB1.1

Strategie
Strategische Mobilitätsplanung

Öffentlicher Verkehr

Datum
13.04.2022

Ergänzung des geplanten Schienenersatzverkehr für Fahrgäste zur Zeit der Sperrung der U Bahn Linien U3 und U6 zwischen Implerstraße und Goetheplatz im Frühjahr 2022 um attraktive Angebote.

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03485 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 18.01.2022

Sehr geehrter Herr Blaser,

gemäß o.g. BA-Antrag wird beantragt, den geplanten Schienenersatzverkehr für Fahrgäste zur Zeit der Sperrung der U-Bahn-Linien U3 und U6 zwischen Implerstraße und Goetheplatz im Frühjahr 2022 um attraktive Angebote zu ergänzen.

Es handelt sich um eine laufende Angelegenheit im Sinne des Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung. Zuständig ist daher der Oberbürgermeister, der das Mobilitätsreferat mit der Beantwortung beauftragt hat.

Zu Ihren einzelnen Fragen haben wir die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) um Stellungnahme gebeten, die uns Folgendes mitteilte:

„Auf den durch die Bautätigkeiten gesperrten Abschnitten der U-Bahnlinien U3 und U6 wird ein umfangreicher Schienenersatzverkehr (SEV) angeboten. Durch die beiden SEV-Linien SEV U3 und SEV U6 wird ein leistungsstarkes und aufgrund des engen Taktes attraktives Angebot für die Fahrgäste geschaffen, welches durch die Verlängerung und Verstärkung der Bestandsbuslinien X30 und 63 ergänzt wird.

Die SEV-Linie U3 verbindet in dichtem Takt (von bis zu 2,5 Minuten tagsüber) die U-Bahnhöfe Bruderermühlstraße, Implerstraße, Poccistraße und Goetheplatz mit dem Hauptbahnhof (Haltestelle Hauptbahnhof Süd). Dadurch entsteht eine Vielzahl an Umsteigemöglichkeiten zu den U-Bahn-Linien U1, U2, U4, U5, U7 und U8 sowie zur S-Bahn-Stammstrecke.

Die SEV-Linie U6 verkehrt an allen Tagen als Ringlinie von der Implerstraße über Poccistraße zum Goetheplatz und über die Tumblingerstraße zurück zur Implerstraße (dabei von Montag bis Samstag tagsüber in dichtem Takt von bis zu 2,5 Minuten).

Der Abschnitt Harras - Implerstraße der U6 wird - auch während der Weichenerneuerung - in einem ausreichenden Takt durch die U-Bahn bedient. Für einen zusätzlichen SEV auf diesem Abschnitt besteht daher kein Grund, zumal durch die Verlängerung der Linie X30 eine zusätzliche Alternative geboten wird.

Zu Punkt 1:

Eine zusätzliche Busverbindung zwischen Harras und Sendlinger Tor im Zwei-Minuten-Takt würde eine erhebliche Anzahl an geeigneten Bussen und entsprechend zusätzliches Fahrpersonal benötigen, über welche weder die MVG/SWM noch andere Busunternehmen verfügen. Der angebotene SEV bindet bereits sämtliche Kapazitäten. Selbstverständlich werden auf den SEV-Linien Gelenkbusse und Buszüge eingesetzt.

Die vorgeschlagene SEV-Linie würde durch ihre durchgehende Führung in der Lindwurmstraße die beiden am Knoten abbiegenden SEV-Linien U3 und U6 behindern und damit zu einem instabilen und unzuverlässigen Schienenersatzverkehr führen, der für die Fahrgäste unattraktiv ist. Am Goetheplatz wären in stadtauswärtiger Richtung ähnliche Konflikte zu erwarten.

Die Wallstraße ist für einen SEV nicht befahrbar, da die Straße aufgrund der Errichtung eines neuen U-Bahn-Aufganges für den Autoverkehr dauerhaft gesperrt ist.

Zu Punkt 2:

Der von der Fraktion Die Linke im Bezirksausschuss 2, Ludwigvorstadt-Isarvorstadt, unter Antragspunkt 2 geforderten kostenlosen Bereitstellung von MVG Rädern sowie der Einrichtung von zusätzlichen Standorten entlang der Strecke wird überwiegend nachgekommen.

Neben den bereits vorhandenen MVG-Radstationen an Brudermühlstraße, Implerstraße und Poccistraße (KVR) wird eine temporäre Radstation am Sendlinger Tor als zentralem Umsteigeknoten eingerichtet. Die bestehende Radstation am Goetheplatz muss im Zuge der Baumaßnahmen aufgrund der Einrichtung einer SEV-Haltestelle verlegt werden und wird auf der gegenüberliegenden Kreuzungsseite aufgestellt. Die MVG Radstationen im Umfeld der Baumaßnahme werden vom Betriebsservice verstärkt berücksichtigt, d.h. verstärkt mit MVG Rädern bestückt und es wird für deren ordentliche Auf- und Bereitstellung Sorge getragen. Zudem wird die Auffindbarkeit der Stationen durch eine entsprechende Beschilderung erleichtert.

Die MVG Radstationen im unmittelbaren Umgriff des Bus-SEV werden zudem in die entsprechenden Pläne und Info-Materialien aufgenommen.

Eine gänzlich kostenlose Bereitstellung der MVG Räder kann aus verschiedenen Gründen nicht realisiert werden.

An allen vom SEV betroffenen MVG Radstationen, d.h. Implersstraße, Brudermühlstraße, Poccistraße (KVR), Goetheplatz sowie Sendlinger Tor, bekommen die Nutzer*innen bei Rückgabe von MVG Rädern allerdings Freiminuten gutgeschrieben, die als Kompensation der Kosten „abgefahren“ werden können. So ist der größte Teil der Fahrten mit dem MVG Rad entlang der SEV-Strecke kostenneutral.

Zu Punkt 3:

Die Bus-Verbindung zwischen Donnersbergerbrücke und Allianz-Arena wird von dieser selbst beauftragt und finanziert und liegt nicht im Einflussbereich der MVG/SWM.

Zu Punkt 4a:

Grundsätzlich begrüßen die MVG/SWM den Vorschlag, temporäre Busspuren für Schienenersatzverkehre (SEV) einzurichten.

Im Zuge des SEV U3 und U6 verfolgten die MVG/SWM in der Lindwurmstraße selbiges Ziel, indem die Einrichtung jeweils einer temporären Busspur je Fahrtrichtung, welche parallel zu einem durchgängigen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr verlaufen wäre, geprüft wurde.

Aufgrund beengter Straßenquerschnitte in Teilbereichen der Lindwurmstraße wurden in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat (MOR) entsprechende Planungskonzepte allerdings verworfen. Eine Komplettspernung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wurde seitens der Straßenverkehrsbehörde (MOR) aufgrund der hohen Erschließungsfunktion der Lindwurmstraße nicht in Erwägung gezogen.

Um die Zeitverluste für den SEV dennoch gering zu halten, setzen das MOR und die MVG/SWM zum einen auf Busbevorrechtigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen (LSA) und zum anderen auf die Schaltung verminderter Grünzeiten an der LSA Lindwurm-/ Implersstraße für den MIV in stadteinwärtiger Richtung. Hierdurch wird das stadteinwärtige Verkehrsaufkommen in der Lindwurmstraße südwestlich der Bahnbrücke reguliert, sodass der von der Implersstraße kommende SEV U3/U6 die Lindwurmstraße bis zum Goetheplatz möglichst staufrei passieren kann.

Hierzu ergänzend MOR-GB2.11:

Eine Sperrung der gesamten Lindwurmstraße für den Kfz-Verkehr ist wegen der Bedeutung für die Erschließung der angrenzende Stadtgebiete sowie des u.a. auf die Innenstadt ausgerichteten Wirtschaftsverkehrs zum einen wegen der begrenzten Dauer der Baustelle, zum anderen aber auch v.a. im Hinblick auf die durch Verlagerungen zu erwartende zusätzliche Belastung bereits grenzwertig belasteter Straßenzüge (Paul-Heyse-Straße) nicht verhältnismäßig.

Zu Punkt 4b – Stellungnahme von MOR-GB2.11:

Die temporäre Verlegung des Radweges ist wegen des damit verbundenen Arbeits- und Personalaufwands aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend, da diese einen erheblichen Mehraufwand bedeuten und langfristige Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung des Radentscheids in der Lindwurmstraße ohnehin vorgesehen sind.

Der Verkehrsversuch mit den Pop-Up-Radwegen hat gezeigt, dass die Einrichtung von temporären Radverkehrsanlagen keineswegs eine schnelle und unkomplizierte Lösung ist, sondern den gleichen Aufwand verursacht und der gleichen Vorbereitungs- und Nachbereitungszeit bedarf, wie die Anlage konventioneller Radverkehrsanlagen. Zudem wurde hier beobachtet, dass weiterhin Radfahrer*innen den (bisherigen) baulichen oder markierten Radweg benutzen und die Fläche nicht tatsächlich ausschließlich den Fußgängern zur Verfügung stand.

Die vorhandenen Planungskapazitäten sollten deshalb aus Sicht der Verwaltung sinnvollerweise gleich für die Ausarbeitung dauerhafter Planungen verwendet werden.

Zu Punkt 5:

Die im Schienenersatzverkehr eingesetzten Busse sind reguläre Linienbusse der MVG/SWM und ihrer Kooperationspartner. Diese Busse entsprechen somit den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen nicht nur für blinde und sehbehinderte Menschen, sondern für alle mobilitätseingeschränkten Menschen. Die MVG/SWM befindet sich außerdem im regelmäßigen Austausch mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund, um auf die Bedürfnisse von blinden und sehbehinderten Menschen einzugehen.

Die bisherigen Erfahrungen bei Großbaustellen zeigen auch, dass die Wegeleitungen und die Lage der Haltestellen des Schienenersatzverkehrs bei alle Kund*innen nach wenigen Tagen bekannt sind. Außerdem wird an den betroffenen Haltestellen in der Anfangszeit der Baumaßnahme verstärkt Personal eingesetzt, um die Fahrgäste in dieser neuen Situation bestmöglich zu unterstützen.“

Wir hoffen, dass Ihr Antrag damit zufriedenstellend beantwortet werden konnte und möchten uns für Ihr Engagement im Interesse der Bürgerinnen und Bürger bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
MOR-GB1.11