



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
80313 München

**Bezirk Nord-West  
MOR-GB2.12**

per E-Mail ([bag-west.dir@muenchen.de](mailto:bag-west.dir@muenchen.de))

Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing  
Landsberger Straße 486  
81241 München

80313 München  
Telefon: 089 233-  
Telefax:  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9  
Zimmer:  
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom  
04.05.2021

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
07.03.2023

## **Verbesserungen des Verkehrs im Münchener Westen**

### **Interfraktioneller Antrag (Nr. 20-26 / B 02270) des Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing vom 04.05.2021**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrem interfraktionellen Antrag fordern Sie u.a. die Landeshauptstadt München (LHM) auf, weitere Fördermöglichkeiten für Nahverkehrsprojekte zu erhalten und darauf hinzuwirken, dass die standardisierte Bewertung und die Kosten-Nutzen-Bewertung schnellstmöglich überarbeitet wird.

Zu Beginn unserer Stellungnahme möchten wir die lange Bearbeitungsdauer Ihres Antrags entschuldigen.

Zu Ihren Forderungen nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Lärm und Luftverschmutzung können seit der Novellierung der Standardisierten Bewertung abgebildet werden. Dabei ist es möglich, den Einfluss der zu untersuchenden Maßnahme auf den gesamten Modellraum abzubilden und zu bewerten. Das Herunterbrechen auf einzelne Straßenabschnitte ist jedoch nicht möglich. Darüber hinaus setzt sich die LHM weiterhin aktiv dafür ein, das Verfahren der Standardisierten Bewertung dahingehend zu verbessern, dass externe Effekte möglichst akkurat dargestellt werden können.

Das Mobilitätsreferat setzt sich gemeinsam mit den SWM/MVG über verschiedenste Kanäle (z.B. Deutscher Städtetag) dafür ein, dass Freistaat und Bund sich vermehrt an der Finanzierung von Nahverkehrsprojekten und dem Angebotsausbau beteiligen. Ein Ziel ist dabei, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes weiter erhöht werden und

U-Bahn: Linien U3,U6  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 62  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 132  
Haltestelle Senserstraße

darüber hinaus auch dem allgemeinen ÖPNV vermehrt zugutekommen. Gleiches gilt für die GVFG-Mittel des Bundes, deren Erhöhung von 1 Mrd. auf 2 Mrd. Euro ab 2025 auch angesichts der verbesserten Förderaussichten durch die novellierte Standardisierte Bewertung 2016+ absehbar nicht für das gesamte Bundesgebiet ausreichen wird.

Die im dritten Absatz Ihres Antrages genannten Projekte werden von der LHM unterstützt und (soweit erforderlich) auch offengehalten. Diese Haltung wurde auch schon wiederholt an die Bayerische Staatsregierung herangetragen. Auch die LHM bedauert, dass einige der Projekte von der Bayerischen Staatsregierung nicht mit der aus unserer Sicht notwendigen Dringlichkeit vorangetrieben werden.

Zur Ihrer Forderung, den Kreisverkehr am Ende der BAB A8 zu verlegen, teilen wir Folgendes mit: Weitere Freiraum- und Siedlungsentwicklungen (insbesondere nordöstlich der BAB A8) bieten langfristig Potentiale, die für eine Verlegung des Kreisverkehrs am Ende der BAB A9 mit Anschluss an die Mühlangerstraße sprechen. Erst in Zusammenhang mit solchen Überlegungen zur weiteren Entwicklung könnten vertiefte Untersuchungen durchgeführt werden, um das verkehrliche Potential genau zu untersuchen und mit entsprechenden Werten zu hinterlegen. Die bisherigen Stadtratsbeschlüsse aus den Jahren 2015 zur „Verkehrsplanung Münchner Westen“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V02453) und 2020 zum „Verkehrskonzept Pasing-Zentrum“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01366) bestätigen den Tenor zur Verlegung des Kreisverkehrs.

Zur Einrichtung einer P+R-Anlage, die seitens des Bezirksausschusses gefordert wird, kann Folgendes mitgeteilt werden: Voraussetzung für die Erstellung einer Potentialanalyse als Grundlage für P+R ist ein grundlegender Wissensstand (= validem Planungsstand zum Nahverkehrsplan U-Bahn-Ringschluss U3 – Trambahn Verdi- / Bergsonstraße) über die Anschlussqualitäten des schienengebundenen Schnellbahnanschlusses notwendig, um in planerische Überlegungen für den Bau einer P+R-Anlage einsteigen zu können. Insbesondere Taktung, Fahrzeit und Kapazität bestimmen über die Attraktivität eines Umsteigepunkts und sind damit eine unverzichtbare Grundlage für eine Potentialanalyse.

Die Federführung für die Verlängerung der U5 bis Pasing bzw. weiter nach Freiam liegt beim Baureferat.

gez. 