



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Stellungnahme zum Leistungsprogramm 2019 der MVG

des

**Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN)
im Münchner Forum e.V.
und
BUND Naturschutz Bayern e.V. –
Kreisgruppe München**

Ansprechpartner:

Berthold Maier, AAN aan.muenchen@web.de

Viktor Goebel BN, Kreisgruppe München viktor.goebel@bn-muenchen.de

München, 19. April 2018

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Im Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.
(Münchner Forum)
Schellingstrasse 65
80799 München
Tel.: 089/282076
Fax: 0892805532
info@muenchner-forum.de
www.muenchner-forum.de
www.facebook.com/muenchnerforum/

Vorstand
Prof. Dr. Fritz Wickenhäuser
Udo Bünnagel
Sitz des Vereins: München
Amtsgericht: München VR
7380
Steuernummer:
143/219/50168



Landesverband Bayern des
Bundes für Umwelt und
Naturschutz Deutschland e.V.

Kreisgruppe München

Pettenkofenstr. 10 A
80336 München
Tel.: 089 – 51 56 76-0
Fax: 089 – 51 56 76-77

Besuchen Sie auch unsere
Homepage:
www.bn-muenchen.de
info@bn-muenchen.de

Vorsitzender:
Christian Hierneis
Vereins-Reg. Nr.: 834
Amtsgericht München

Inhalt

Allgemeines.....	3
Die MVG tut was sie kann – die Politik schaut zu	3
„ÖPNV-Offensive“: Rückzug auf ganzer Linie.....	3
Rahmenbedingungen.....	4
Anschaffung neuer Trambahn- und U-Bahnfahrzeuge	4
Weitere Trambahn- und U-Bahnbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten	4
Beschleunigung von Bus und Tram	5
Infrastruktur beim Bus	5
Takt 5 auf der U-Bahn tagsüber ermöglicht bessere Anschlüsse beim Oberflächenverkehr	6
Trambahn nach Berg am Laim: Führung in die Innenstadt realisiert – Verlängerung der Tram in den Zamilapark weiterhin erforderlich	6
Keinerlei positive planerische Perspektive	6
Bewertung der im Leistungsprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen	7
U-Bahn	7
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	7
Weiterer Verbesserungsbedarf bei der U-Bahn	7
Trambahn	8
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	8
Weiterer Verbesserungsbedarf bei der Tram.....	8
Bus.....	9
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	9
Weiterer Verbesserungsbedarf im Busnetz	9
Verlegung bzw. Neueinrichtung von Bushaltestellen	9
Nachtverkehr	10
Fazit: MVG tut was sie kann, Stadt unterstützt zu wenig	10
Anhang.....	11
Ablenkung vom Wesentlichen – Batteriebusse	11
„ÖPNV-Offensive“: Schaden für die Fahrgäste im Münchner Norden	12
Höhere Transparenz der Planungen wünschenswert.....	12

Allgemeines

Die MVG tut was sie kann – die Politik schaut zu

Wie auch in den Vorjahren sind im Leistungsprogramm 2019 nur kleinere Angebotsausweitungen vorgesehen. Ein Großteil der Maßnahmen im U-Bahnbereich ist nur die Korrektur früherer Kürzungen, die zu einer deutlichen Verschlechterung der Betriebsqualität geführt haben¹.

Es ist völlig unverständlich, dass der Stadtrat angesichts der massiven Staus und der andauernden Luftschadstoffprobleme in München nicht aktiv auf die MVG zugeht, um deutliche Verbesserungen im Leistungsangebot zu erreichen.

Nachdem der Münchner Nahverkehr jahrelang von der vorhandenen Substanz zehren konnte, zeigen sich mittlerweile deutlich die durch fehlende (bzw. an falscher Stelle getätigte) Investitionen verursachten Mängel u.a. Fahrzeugstörungen, Überlastungen, monatelanger Tram-Ersatz durch Busse wegen fehlender Umleitungsmöglichkeiten im ausgedünnten Netz.

Auch die sog. „ÖPNV-Offensive“, die im Januar 2018 vorgestellt wurde, bringt keine Verbesserung: Dort liegt der Schwerpunkt auf langfristig zu realisierenden U-Bahnprojekten, die – wenn überhaupt – erst in Jahren bis Jahrzehnten Verbesserungen bringen. Eine bequeme Ausrede, die nächsten Jahre nichts zu tun.

„ÖPNV-Offensive“: Rückzug auf ganzer Linie

In der zweiten Jahreshälfte 2017 stellte die MVG ein Konzept zur Weiterentwicklung des ÖPNV in München vor: U9, U-Bahnnordring Pasing – Moosach - Frankfurter Ring – Engelschalking – Riem, Ausbau der Tram (mit Tram 24 Kieferngarten – Am Hart, perspektivisch Tangente im Süden), Busspuren etc.

In der sog. „ÖPNV-Offensive“ (vorgestellt im Januar 2018

<https://spd-rathausmuenchen.de/news/milliarden-ausbau-die-oepnv-offensive/>) wurde der Schwerpunkt – mit Ausnahme der Trambahn Nord- und Westtangente – einseitig auf den U-Bahnbau gelegt.

Positiv hervorzuheben ist, dass nun die Realisierung der Trambahn Nord- und Westtangente erfolgen soll. Andererseits weist die sog. „ÖPNV-Offensive“ schwere Mängel und konzeptionelle Schwächen auf:

- Die Finanzierung ist völlig ungeklärt.
- Auch im besten Fall dauert die Realisierung Jahrzehnte.
- Die Dominanz des MIV soll erhalten bleiben, Busspuren und Straßenbahnen sind nicht vorgesehen, überwiegend sollen nur extrem teure U-Bahntunnel, die dem Autoverkehr keine Fahrspuren streitig machen, realisiert werden.

¹ z.B. Kurzwende am gleichen Gleis am Arabellapark bei der U4 anstatt Wenden durch die Wendeanlage: Die Kurzwende geht schneller, aber die Reserve im Fahrzeugumlauf ist deutlich geringer, die Störanfälligkeit nimmt zu.

- Aussagen zur Erschließung der Neubaugebiete Nordwest (SEM Feldmoching) und Nord-Ost (SEM Engelschalking) fehlen.
- Eines DER Kernprobleme des ÖPNV in München – die fehlenden Tangenten – wird nicht gelöst.

Kurz gesagt: Zugunsten langfristiger Maßnahmen, die vielleicht kommen, werden die Überlegungen zu kurz- und mittelfristig realisierbaren Maßnahmen eingestellt.

Langfristige Planungen dienen als Ausrede zum kurz- und mittelfristigen Nichtstun.

Rahmenbedingungen

Es passt nahtlos in das oben beschriebene Bild, dass die MVG bei den Kosten der Infrastruktur nicht von der Landeshauptstadt München unterstützt wird. Insbesondere die Kosten für die Sanierung und Instandhaltung der U-Bahn liegen schon heute bei ca. 60 Millionen Euro pro Jahr und damit in dem Bereich, den die Landeshauptstadt München in den Boomjahren des U-Bahnbaus in den Neubau des Netzes gesteckt hat.²

Anschaffung neuer Trambahn- und U-Bahnfahrzeuge

Wie auf Seite 4 der Leistungsprogrammvorlage beschrieben, behindert der Fahrzeugmangel bei Tram und U-Bahn eine Verbesserung des Leistungsangebots.

Durch die Lieferung der bestellten U-Bahn- und Trambahnzüge in den nächsten Jahren wird sich die Situation etwas entspannen, es sind aber vor allem bei der Tram weitere Neubestellungen erforderlich. Hauptproblem ist die zu geringe Kapazität der Trambahnwägen vom Typ R2 (Dreiteiler). Hier ist ein weitgehender Ersatz durch mindestens vierteilige Fahrzeuge erforderlich. Auch ist es betrieblich unwirtschaftlich, bald sieben Kleinserien unterschiedlicher Trambahntypen zu betreiben, statt jetzt zukunftsgerichtet eine große Serie einheitlicher Fahrzeuge (auch mit Optionen) zu beschaffen. Der Einsatz über 50 Jahre alter hochfluriger Trambahnzüge als ständige Einsatzreserve ist wegen der nicht vorhandenen Barrierefreiheit absolut unangemessen.

Weitere Trambahn- und U-Bahnbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten

Angesichts der erheblichen Fahrgastzuwächse bei der Tram in den letzten Jahren ist von weiter steigendem Fahrzeugbedarf auszugehen. Hinzukommende Fahrzeuge können nicht mehr im vorhandenen Betriebshof in der Einsteinstraße abgestellt werden. Daher ist der Bau weiterer Betriebshöfe mit künftig ausreichenden Flächenreserven entsprechend vorzubereiten.

Auch die aktuell geplante Erweiterung der jetzigen Hauptwerkstätte wird nur für einen kurzen Zeitraum genügen, sollte der dringend notwendige Ausbau des Netzes weiter voranschreiten. Um die in München unwirtschaftlich langen Aus- und Einrückfahrten zu den im Westen der Stadt befindlichen

² s.a. <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/mvg-sanierung-wird-prozent-teurer-mm-1552055.html>; in den 1990er Jahren gab München pro Jahr bis zu ca. 60 Millionen DM für den U-Bahnbau aus (dazu kamen die Landes- und Bundeszuschüsse).

und geplanten Linienendpunkten zu reduzieren, sind weitere Trambetriebshöfe im Westen oder Norden dringend erforderlich.

Ebenso sind bei der U-Bahn ausreichend neue Betriebshofkapazitäten vorzusehen – ein erster Schritt sind die Planungen zur Erweiterung des Betriebshofs Neuperlach Süd.

Beschleunigung von Bus und Tram

Erste Priorität muss der Erhalt bestehender ÖPNV-Bevorrechtigungen haben. Die derzeitige Praxis, die ÖPNV-Beschleunigung im weiten Umfeld von Baustellen einzuschränken oder abzuschalten, ist nicht hinnehmbar.

Wichtig ist beim Bus vor allem die Einrichtung permanenter Busspuren, um die Bedienungsqualität zu verbessern. Ein Bus der im Stau steht, wird niemanden zur ÖPNV-Benutzung motivieren!

Daher begrüßen AAN und BN ausdrücklich die Initiative der MVG vom Januar 2017 zur Einrichtung neuer Busspuren. Es ist nicht nachvollziehbar, dass dieser Vorstoß von der Stadtratsmehrheit verhalten bis ablehnend aufgenommen wurde. Angesichts der jahrelangen Vernachlässigung des ÖPNV in München ist der Vorschlag der MVG zur Einrichtung von Busspuren die einzige Maßnahme, die kurzfristig Abhilfe verspricht. Dazu ist aber auch die strikte Freihaltung der Busspuren erforderlich, weil blockierte Busspuren nichts zur Fahrplanstabilität beitragen.

Die Alternativen im Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger) dürfen bei Platzmangel nicht gegeneinander ausgespielt werden. Im Zweifelsfall müssen hier zuerst Parkplätze für PKW oder sonst Fahrspuren des MIV (motorisierter Individualverkehr) für den Umweltverbund umgewidmet werden. Der Abschnitt Tegernseer Landstraße – Silberhornstraße zeigt, dass eine sinnvolle Aufteilung des Straßenraums zwischen ÖPNV, Fahrradverkehr und MIV dann möglich ist, wenn den Interessen des MIV kein übertriebenes Gewicht zukommt.

Infrastruktur beim Bus

Die im Leistungsprogramm der MVG auf Seite 37 angesprochenen Punkte:

- Infrastrukturverfügbarkeit beeinträchtigt Angebotsausweitungen zunehmend
- Engpässe an zahlreichen Knoten (z.B. Studentenstadt, Ostbahnhof, Trudering, Hauptbahnhof, Giesing, Pasing Bf., Dachau) – dadurch kein Platz für mehr Buszüge!
- stagnierende oder sinkende Pünktlichkeit durch steigendes MIV-Aufkommen bei gleichzeitig wenig eigener Infrastruktur

zeigen deutlich, dass auch der Bus für einen gut funktionierenden Betrieb ausreichend Platz für Haltestellen, Busspuren und Busbahnhöfe benötigt. Wenn es bei Metrobuslinien zu Kapazitätsengpässen kommt, ist der nächste zwingende Schritt die schnellstmögliche Umstellung auf Trambahn. Für die gleiche Beförderungsleistung braucht die Tram weniger Fahrzeuge. Dies entlastet die Knotenpunkte.

Takt 5 auf der U-Bahn tagsüber ermöglicht bessere Anschlüsse beim Oberflächenverkehr

Die U2 fährt ab Juni 2018 ganztags Montag bis Freitag alle 5 Minuten von Harthof bis Messestadt Ost. Mittelfristig ist bei der U-Bahn ein ganztägiger 5-Minuten-Takt einzuführen. Dies ermöglicht auch erhebliche Verbesserungen im Oberflächenverkehr.

Bisher sind die Anschlüsse von Tram und Bus auf den 10-Minuten-Grundtakt der U-Bahn ausgelegt. Das führt zu:

- schlechter Ausnutzung der Kapazität der Busbahnhöfe, da die Busse im Pulk ankommen und abfahren,
- Konvoifahrten auf Straßen zu U-Bahnhöfen (z.B. Engelschalkinger Straße), da die Busse nur alle 10 Minuten Anschluss an die U-Bahn haben,
- geringen Freiheitsgraden bei der Abstimmung von Anschlüssen im Oberflächenverkehr untereinander sowie bei Linien, die zusätzlich Anschluss zur S-Bahn herstellen sollen.

Bei einem 5-Minuten-Takt der U-Bahn ist keine spezielle Abstimmung auf Bus und Tram erforderlich. Die Busse treffen gleichmäßiger verteilt an den Busbahnhöfen ein, somit wird die Kapazität dort besser ausgenutzt. Bei Bündelung mehrerer Busse auf einer Straße von und zur U-Bahn ist eine bessere Verzahnung möglich. Zu guter Letzt können Bus und Tram untereinander besser abgestimmt werden, da auf die U-Bahn keine Rücksicht mehr genommen werden muss.

Trambahn nach Berg am Laim: Führung in die Innenstadt realisiert – Verlängerung der Tram in den Zamilapark weiterhin erforderlich

Erfreulich ist, dass ab Mai 2018 die Tram nach Berg am Laim über die Maximilianstraße in die Innenstadt geführt wird. Eine langjährige Forderung des AAN wird somit erfüllt.

Das Problem der verschlechterten Anbindung Zamdorfs kann aber nur durch eine Verlängerung der Tram 25 (ab Mai 2018: Tram 19) mindestens bis Zamilapark gelöst werden. Die Planungen hierzu (in der „ÖPNV-Offensive“ nicht enthalten!) müssen unverzüglich begonnen werden.

Keinerlei positive planerische Perspektive

Bis auf die geplante Trambahn Nord- und Westtangente gibt es derzeit keine Planungen in München, die in absehbarer Zeit zu Verbesserungen führen. Die „ÖPNV-Offensive“ ist im Wesentlichen nur eine Wunschliste mehr oder weniger sinnvoller U-Bahnstrecken (vgl. oben). Positive Ansätze der MVG zum Bau leistungsfähiger Tangenten wurden durch die „ÖPNV-Offensive“ zunichte gemacht.

Auch im Zuständigkeitsbereich des Freistaats sieht es nicht besser aus:

Der S-Bahntiefunnel erhöht die Anzahl der S-Bahnen lediglich von 30 auf 33 pro Stunde und Richtung (zusätzlich sollen 4 Regionalzüge pro Stunde durch den Tiefunnel fahren). Aussagen zum weiteren S-Bahnausbau fehlen vollständig. Für einen ganztägigen 10 Minutentakt auf der S-Bahn gibt es nicht einmal Planungen.

Bewertung der im Leistungsprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen

AAN und BN begrüßen die im Leistungsprogramm aufgeführten Maßnahmen zur Verbesserung bzw. Ausweitung des Angebots.

U-Bahn

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Die Einfügung zusätzlicher Züge zur Verbesserung der Betriebsstabilität und die Vereinheitlichung der Fahrpläne wird von AAN und BN begrüßt – auch wenn es sich hierbei teilweise nur um die Rücknahme früherer Kürzungen handelt.

Weiterer Verbesserungsbedarf bei der U-Bahn

Ganztägiger 5-Minuten-Takt auf allen Linien

Die U2 fährt ab Juni 2018 ganztags Montag bis Freitag alle 5 Minuten von Harthof bis Messestadt Ost. Mittelfristig ist im gesamten U-Bahnnetz ein ganztägiger 5-Minuten-Takt als Standardangebot anzustreben.

Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit

Zur Verbesserung der Zuverlässigkeit sind zusätzliche Züge so einzusetzen, dass in der Endstation jeder Linie mindestens ein Zug als Reserve bereitsteht, um Verspätungen ausgleichen zu können. Ebenso sind Kurzwenden³ abzubauen (z.B. Führung der U7 zum Mangfallplatz, um die Kurzwende am Kolumbusplatz zu vermeiden).

Weiterer Verbesserungsbedarf bei der U4

Nach wie vor ist die Rücknahme der Kürzungen vom Fahrplanwechsel 2006 der U4 nötig. Mindestens in den Ferien und samstags muss wieder bis zur Westendstraße statt nur bis zur Theresienwiese gefahren werden.

Das Wenden der U4 an der Theresienwiese führt regelmäßig zu Störungen im Betriebsablauf. Durch die Führung von Zügen zur Westendstraße kann die Wendeanlage an der Theresienwiese entlastet und die Pünktlichkeit der U4/U5 verbessert werden.

U8 am Wochenende

Neben der im Leistungsprogramm aufgeführten Verbesserung (Verlängerung Linienweg U8 samstags ab Sendlinger Tor bis Neuperlach Zentrum) ist auch eine Ausweitung der Betriebszeiten bei der U8 erforderlich:

- Betrieb am Samstag bereits ab 08:30 Uhr
- Betrieb am Sonntagnachmittag

³ z.B. Kurzwende am gleichen Gleis am Arabellapark bei der U4 anstatt Wenden durch die Wendeanlage: Die Kurzwende geht schneller, aber die Reserve im Fahrzeugumlauf ist deutlich geringer, die Störanfälligkeit nimmt zu.

Spätverkehr (alle U-Bahnlinien)

Die Ausdünnung nach 24 Uhr vom 10- auf den 20-Minuten-Takt ist rückgängig zu machen.

Trambahn

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

AAN und BN begrüßen die Änderungen des Liniennetzes sowie die Kapazitätserhöhungen durch den Einsatz größerer Fahrzeuge.

Durch das neue Liniennetz werden u.a. folgende Verbesserungen erzielt:

- Direkte Verbindung der Tram nach Berg am Laim in die Innerstadt
- Verbesserte Pünktlichkeit der Linien in der Dachauer Straße: Jede der in der Dachauer Straße verkehrenden Linien (20,21, 29) wendet nun an einer eigenen Endstation (anstatt vorher alle drei an der Stachus-Schleife). Somit können besser Fahrplanreserven eingebaut werden, um Verspätungen auszugleichen. Eine Schwachstelle im Liniennetz wird so endlich beseitigt.

Ebenso begrüßen AAN und BN die Taktverdichtungen

- in der Maximilianstraße (L 21)
- in der Dachauer Straße (L 21)
- zwischen Hauptbahnhof und Willibaldplatz (L29)
- auf der Tram 15 Samstags zwischen Max-Weber Platz und Großhesseloher Brücke

Weiterer Verbesserungsbedarf bei der Tram

Wendeschleife Arabellapark

Der Bau einer aus beiden Richtungen befahrbaren Wendeschleife am Arabellapark ist in Angriff zu nehmen. Einerseits können so die bisher am Effnerplatz endenden Züge aus der Innenstadt bis zum nächsten größeren Knotenpunkt am Arabellapark mit der Verknüpfung zur U-Bahn weitergeführt werden. Andererseits können Verstärkerzüge für Arabellapark – St. Emmeram (bzw. künftig Arabellapark – Engelschalking/SEM Nordost) am U-Bahnhof wenden. Ein zusätzlicher Vorteil ist die höhere Flexibilität im Störfall.

Kapazitätsausweitung Giesing

Die zum zurückliegenden Fahrplanwechsel umgesetzte Führung der Linie 18 (ausschließlich mit dreiteiligen Wagen) zur Schwannseestraße bedingt eine spürbare Verminderung der Beförderungskapazität und Betriebsstabilität. Als Abhilfe bedarf es einer zusätzlichen Linie auf diesem Ast (z.B. L27 oder L28) mindestens bis St. Martin Platz.

Zweite Linie Ismaninger Straße

Auch in der Ismaninger Straße ist eine Angebotsverbesserung aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens erforderlich. Hier bietet sich eine Verlängerung der Linie 25 über Effnerplatz nach St. Emmeram an.

Bus

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Einige Maßnahmen im Busnetz, wie die Ausweitung der Betriebszeiten beim Bus 153, sind besonders erfreulich. Gerade der Bus 153 hat gezeigt, dass sich auch im inneren Stadtbereich neue Querverbindungen hoher Nachfrage erfreuen.

Insbesondere beim X30 und geplanten X40 sei nochmal auf die Wichtigkeit eigener Busspuren und funktionierender Ampelvorrangschaltung hingewiesen.

Weiterer Verbesserungsbedarf im Busnetz

Linie 100

Zur besseren Feinerschließung des Bereichs Schwanthalerstraße ist der Bus 100 ab Hauptbahnhof zur Theresienhöhe zu verlängern (über Paul-Heyse-Straße und Schwanthalerstraße).

Linie 132

Die Linie 132 fährt als letzte Innenstadtlinie sonntags nur alle 20 Minuten. Diese sollte, u.a. da sie auch für Touristen interessant ist, auch am Sonntag alle 10 Minuten verkehren.

Linie 163

Grundsätzlich sind alle Fahrten (d.h. auch vormittags) bis und ab Allach Ost durchzuführen.

Bus 197

Aufwertung zur Metrobuslinie, dadurch abends bessere Bedienung (Takt 10 bis 10) in Neuperlach.

City-Ring

Zumindest in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag ist eine Ausdehnung der Betriebszeiten über 22 Uhr hinaus zu überlegen. Ebenso ist ein Betrieb am Sonntag zu untersuchen.

Verlegung bzw. Neueinrichtung von Bushaltestellen

Linie 154

Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Siegestor um den zu großen Haltestellenabstand zwischen Georgenstraße und Universität zu verringern und den Bereich um die Kunstakademie besser zu erschließen.

Nachtverkehr

Linie N25

Einrichtung einer neuen Linie N25 vom Max-Weber-Platz zur Großhesseloher Brücke und weiter bis Grünwald (falls die Gemeinde Grünwald für die Finanzierung aufkommt). Dadurch wird die Bedienung Haidhausens verbessert.

Linie N27

Führung der Linie N27 vom Petuelring bis zur Schwannseestraße statt zur Großhesseloher Brücke. Dadurch wird Giesing im Nachtverkehr angebunden.

Linie N43/N44

Der Ostabschnitt der Nachtlinien N43/N44 führt im Bereich Bogenhausen derzeit durch ein Villengebiet mit wenig Fahrgastpotential. Diese Linien sollten zukünftig über die Richard-Strauss-Straße geführt werden, an der dichte Wohnbebauung liegt.

Fazit: MVG tut was sie kann, Stadt unterstützt zu wenig

Als Resümee der Stellungnahme des AAN und BN zum Leistungsprogramm 2019 der MVG ist festzuhalten, dass die anerkanntswerten Bemühungen der MVG ihr Leistungsangebot auch 2019 auszubauen, bei weitem nicht ausreichen. Angesichts der Probleme Münchens mit steigenden Bevölkerungszahlen, massiven Überschreitungen der Schadstoffgrenzwerte in weiten Stadtbereichen und zunehmender Überlastung des ÖPNV sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich.

Daher ist es unerlässlich, dass die Stadt der MVG zusätzliche Mittel zum Ausbau und zur weiteren Leistungssteigerung des innerstädtischen ÖPNV zur Verfügung stellt. Nicht nur die im Leistungsprogramm unter Finanzierungsvorbehalt aufgeführten Maßnahmen müssen schnellstmöglich finanziert und umgesetzt werden. Längst überfällige weitere Verbesserungen müssen ebenso schnellstens von der Stadt finanziert werden. München leidet heute schon massiv unter den bestehenden Infrastrukturmängeln. Hier muss die Stadt jetzt endlich handeln! Daher sei am Rande erwähnt, dass z.B. die Stadt Wien ihren ÖPNV-Betrieb (U-Bahn, Tram, Bus) jährlich mit ca. 300 Mio. € mitfinanziert und diese Gelder u.a. auch durch vergleichsweise hohe Parkgebühren für den MIV aufbringt!

Anhang

Ablenkung vom Wesentlichen – Batteriebusse

(<https://www.mvg.de/ueber/presse-print/pressemeldungen/2018/maerz/2018-03-15-ausschreibung-40-elektrobusse.html>)

Batteriebusse bringen dem Fahrgast keinen unmittelbaren Nutzen und tragen nicht durch bessere Attraktivität des Angebots zu mehr Fahrgästen im ÖPNV bei. Im Gegenteil: Durch die höheren Kosten und die deutlich geringere Zuverlässigkeit von Batteriebussen bleibt weniger finanzieller Spielraum zur Verbesserung des Angebots.

Wenn der Anteil der elektrisch beförderten Fahrgäste erhöht werden soll, ist der Ausbau des Tram-bahnnetzes die richtige Lösung. Ein Ausbau der Tram hilft Fahrgästen, Stadt und Umwelt mehr als eine Demo-Batteriebuslinie.

Angesichts der derzeitigen desolaten Situation des ÖPNV in München kann die Anschaffung von 40 Batteriebussen durch die MVG nur als Ablenkungsmanöver gesehen werden.

Bei über 500 Bussen, die von der MVG im innerstädtischen Netz eingesetzt werden, und dem bisher nicht möglichen Einsatz von Batteriebussen mit Hängerzügen auf den höchstbelasteten Metrobuslinien, zeigt sich auch die geplante längerfristige Beschaffung von 40 Batteriebussen als reine Verschleierung der tatsächlichen Probleme im Busbereich.

Der richtige Weg zur Elektrifizierung geeigneter Metro- und X-Buslinien ist die Umstellung auf die heute weltweit eingesetzte Hybrid-Trolleybus-Technologie mit IMC (In Motion Charging). Zürich hat schon 2016 in einer vergleichenden Untersuchung sowohl den betrieblichen als auch den wirtschaftlichen Vorteil dieser Technologie gegenüber reinen Batteriebussen nachgewiesen. Die Hybrid-Trolleybusse können mit einer vergleichsweise sehr kleinen Zusatzbatterie Strecken von 10 - 15 km ohne Fahrleitung zurücklegen und sind daher flexibel einsetzbar. Trotzdem benötigen sie für Heizung im Winter und Temperaturabsenkung im Sommer keine zusätzlichen fossilen Energiequellen. Auch Hängerbetrieb, wie in München praktiziert, ist problemlos möglich. Budapest hat gerade 60 solcher Hybrid-Trolleybusse beschafft bzw. bestellt. San Francisco hat 2016 60 Gelenk-Hybrid-Trolleybusse beschafft und zusätzlich eine Flotte von 226 Solo-Trolleybussen in Betrieb. Peking verfügt sogar über fast 1000 moderne Trolleybusse, zum erheblichen Teil schon mit Hybridtechnik. Es ist eben ein gewaltiger Unterschied, ob ein Stadtbus seine Energie in einer Batterie für eine tägliche Reichweite von ca. 280 km oder nur ca. 15 km ständig mitschleppen muss. Zudem werden die Batterien der Hybrid-Trolleybusse während der Fahrt unter Fahrleitung schonend langsam aufgeladen und das über den gesamten Einsatztag hinweg und müssen nicht in wenigen Stunden innerhalb der Nacht auf maximale Kapazität geladen werden.

Hier wäre die Stadt München als Vorreiter moderner Hybrid-Trolleytechnologie in Deutschland angesichts der ständig zunehmenden CO₂ und NO_x Problematik gut beraten.

Wichtiger als die Frage des Antriebs sind aber Busspuren, um einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb zu ermöglichen! Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie eine gegenüber heute höhere Reisegeschwindigkeit nutzen den Fahrgästen und sind ein Anreiz in den ÖPNV umzusteigen – ein anderer Antrieb bringt keine zusätzlichen Fahrgäste!

„ÖPNV-Offensive“: Schaden für die Fahrgäste im Münchner Norden

Im Nahverkehrsplan (von 2015) ist eine Verlängerung der Tram 23 nach Norden vorgesehen. Ab Bayernkaserne soll ein Streckenast zum Kieferngarten führen. Ein anderer Streckenast soll nach Westen zur U-Bahnstation Am Hart führen. Somit wird das Gebiet zwischen U2 und U6 gut angebunden – die sechs geplanten Zwischenhaltestellen der Tram erlauben eine gute Erschließung des Gebietes entlang der Trambahnstrecke.

Offenbar soll diese Planung aber nicht weiterverfolgt werden. In der im Januar 2018 vorgestellten „ÖPNV-Offensive“ ist keine Ost-West Tram vorgesehen. Stattdessen soll die U26 den Kieferngarten mit nur zwei Zwischenhaltestellen (Bayernkaserne und Ingolstädter Straße) mit der Station Am Hart verbinden. Neben der massiv schlechteren Erschließung brächte die U26 noch folgende Nachteile mit sich:

- Gemäß „ÖPNV – Offensive“ ist die Realisierung der U26 erst nach dem Bau der U9 angedacht, d.h. erst in einigen Jahrzehnten. Auf eine dringend nötige Verbesserung des ÖPNV müsste daher noch Jahrzehnte gewartet werden. Eine Trambahn kann deutlich schneller realisiert werden und die Situation markant verbessern. Erweiterungen nach Ost und West sind technisch problemlos und damit die Entwicklung einer größeren Tangente möglich.
- Für den beschränkten Nutzen unverhältnismäßig hohe Baukosten: Für ein Drittel der Haltestellen im Vergleich zur Tram 24 sind bei der U26 wesentlich höhere Baukosten zu veranschlagen: Für die U26 ist mit ca. 700 Millionen Euro zu rechnen, für die Tram 24 erfahrungsgemäß mit ca. einem Zehntel, je nach zusätzlichem Aufwand für Stadtgestaltung und Aufwertung des städtebaulichen Umfelds etwas mehr.
- Erzeugung gegenseitiger Abhängigkeiten zwischen U2 und U6: Da U-Bahnen von Fröttmaning über die U26 Richtung Hauptbahnhof geführt werden sollen, ergibt sich eine gegenseitige fahrplanmäßige Abhängigkeit von U2 und U6. Beide Strecken sind schon heute hoch belastet, es droht somit eine weitere Verschlechterung der Betriebsqualität. Die durch den Bau der U9 vorgesehene Verbesserung des U-Bahnbetriebs (Trennung von U3 und U6) würde somit ad absurdum geführt.
- Da die U26 nördlich der wichtigen Siedlungsachsen liegt, würde durch sie im wichtigen Bereich Frankfurter Ring keine leistungsfähige Ost-West Tangente angeboten werden.

In der „ÖPNV-Offensive“ fehlt jegliche Aussage zu leistungsfähigen Tangenten im Münchner Norden. Die U26 wäre für eine Tangente zu kurz (keine Anbindung der S1 und S8). Es werden weder Trambahnen noch Busspuren vorgeschlagen, mit denen kurz- und mittelfristig attraktive und kostengünstige Verbesserungen angeboten werden können. Angesichts des Schwerpunktes der „ÖPNV-Offensive“ auf nur langfristig realisierbaren U-Bahnprojekten überrascht dies allerdings nicht übermäßig.

Höhere Transparenz der Planungen wünschenswert

Grundsätzlich wäre eine höhere Transparenz der Verkehrsplanung der Stadt München wünschenswert. Anhand von welchen Annahmen oder Modellrechnungen lassen sich die vorgeschlagenen Lösungen begründen? Welche Alternativen wurden geprüft und aus welchen Gründen verworfen? Was steht in den von Steuermitteln finanzierten, extern vergebenen Gutachten?