

Stellungnahme des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V. zum Leistungsprogramm 2015 der MVG

Inhalt

Inhalt.....	1
Allgemeines.....	2
Wenige, grundsätzlich sinnvolle Maßnahmen	2
Rahmenbedingungen	2
Generelle Situation des ÖPNV in München	2
Zweiten Trambahnbetriebshof rechtzeitig vorbereiten	2
Ungenauere Datengrundlage wegen Geheimniskrämerei der MVG	3
Platzkilometer: Statistik mit marginaler Aussagekraft	3
Haltestellenstandards.....	3
Bewertung der im Leistungsprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen.....	5
U-Bahn	5
Trambahn.....	5
Busnetz.....	5
Weitere notwendige Verbesserungen.....	6
U-Bahn	6
Dringender Verbesserungsbedarf bei der U4	6
Trambahn: Neustrukturierung des Liniennetzes.....	7
Taktverdichtung Dachauer und Barer Straße am Sonntag	8
Taktverdichtung Ismaninger Straße tagsüber	9
Optimierung der Lichtsignalanlagen in der Dachauer Straße	9
Verbesserungen an der Trambahn-Infrastruktur	9
Weitere Maßnahmen beim Bus.....	10
Verlegung bzw. Neueinrichtung von Bushaltestellen	10
Verbesserungen im Spätverkehr bei Bus und Tram.....	10
Nachtverkehr.....	11

Allgemeines

Wenige, grundsätzlich sinnvolle Maßnahmen

Nachdem das Leistungsprogramm 2014 deutliche Verbesserungen gebracht hat, werden im Leistungsprogramm 2015 nur kleinere Verbesserungen vorgenommen.

Es ist bedauerlich, dass wieder einmal frühere Kürzungen (z.B. Verkürzung U4 am Abend) nicht korrigiert werden. Ebenso erfolgte keine Verbesserung des Spätverkehrs bei den Metrobuslinien.

Jährlich zahlt München ca. 7,5 Millionen Euro pro Jahr für den ÖPNV Betrieb (im wesentlichen Nachtnetz und „Takt 10 bis 10“ bei der Tram). München ist damit die Millionenstadt in Mitteleuropa, die am wenigsten Mittel für den ÖPNV aus dem Hoheitshaushalt zur Verfügung stellt.

Rahmenbedingungen

Es verwundert, dass von Seiten der MVG auf den Punkt „Kosten der Infrastruktur“ nicht deutlicher hingewiesen wird. Insbesondere die Kosten für die Sanierung und Instandhaltung der U-Bahn liegen im Bereich von ca. 70 Millionen Euro pro Jahr (vgl. <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/mvg-sanierung-wird-prozent-teurer-mm-1552055.html>).

Generelle Situation des ÖPNV in München

Die Allgemeine Situation des ÖPNV in München ist unter

http://muenchner-forum.squarespace.com/storage/standpunkte/2014/Standpunkte_04_2014.pdf

Seite 13 kurz zusammengefasst.

Die dort aufgeführten Punkte sind nichts als Kritik an der MVG zu verstehen, sondern sollen die allgemein problematische Situation des ÖPNV in München aufzeigen, insbesondere die Stagnation des weiteren Netzausbaus.

Zweiten Trambahnbetriebshof rechtzeitig vorbereiten

Angesichts der erheblichen Fahrgastzuwächse bei der Tram in den letzten Jahren ist von weiter steigendem Fahrzeugbedarf auszugehen. Diese können dann nicht mehr im vorhandenen Betriebshof in der Einsteinstraße abgestellt werden. Daher ist der Bau eines zweiten Betriebshofs entsprechend vorzubereiten.

Ungenauere Datengrundlage wegen Geheimniskrämerei der MVG

Aufgrund der Geschäftspolitik der MVG, Fahrgastzahlen als Geheimsache zu behandeln, stehen der Öffentlichkeit keine genauen Fahrgastzahlen zur Verfügung. Daher ist es nicht möglich, alle Fälle, in denen ein besseres Angebot im Liniennetz der MVG notwendig wäre, zu identifizieren.

Es ist nicht hinnehmbar, dass ein Unternehmen, das sich zu 100 Prozent im städtischen Besitz befindet, eine derartige Informationspolitik betreibt.

Platzkilometer: Statistik mit marginaler Aussagekraft

Nahtlos in das Bild der ungenauen Datengrundlagen passen die wenigen von der MVG veröffentlichten Zahlen. So werden auf Seite 8 in der Leistungsprogrammvorlage die Entwicklung der Nutzplatzkilometer von 2004 bis 2014 aufgezeigt (d.h. die angebotenen Steh- und Sitzplätze multipliziert mit der Anzahl der gefahrenen Kilometer). Die Qualität eines ÖPNV-Angebots ist mit der Angabe der Nutzplatzkilometer allerdings nur unzureichend beschrieben:

- Die Platzkilometer sagen nichts über die Taktfolge aus. Letztlich sind die Anzahl der Abfahrten an einer Haltestelle sowie der Auslastungsgrad auf den einzelnen Streckenabschnitten die wichtigeren Parameter.
- Die Platzkilometer liefern keine Aussage über die Auslastung des Fahrzeugs. Gerade im Außenbereich sind viele U-Bahnzüge nur schwach besetzt. Nun lässt sich aus betrieblichen Gründen kein Verkürzen der U-Bahnzüge auf Außenstrecken durchführen, aber so werden Nutzplatzkilometer produziert, die für den Fahrgast auf den Außenstrecken keinen Nutzen bringen.

Es ist höchste Zeit, dass die MVG aussagekräftige Statistiken (z.B. Fahrgastzahlen nach Streckenabschnitten und nach Tageszeiten gegliedert; Fahrgastzahlen nach Bus, Tram und U-Bahn) anstatt wenig aussagekräftiger Marketingaussagen veröffentlicht. Erst wenn genaue Angaben zur Entwicklung der Fahrgastzahlen vorliegen, lässt sich auch der Bedarf von Änderungen am Fahrplanangebot nachvollziehen.

Haltestellenstandards

Die Ausstattung der Haltestellen des Oberflächenverkehrs kann nur als mangelhaft bezeichnet werden:

- viele Haltestellen sind nicht barrierefrei
- die Wartehäuschen sind ungeeignet für schlechte Witterung (Wind und Regen)
- die Haltestelleninseln sind zu schmal
- oft keine Ausstattung der Haltestellen mit Blindenleitstreifen

- es gibt keine brauchbaren Liniennetzpläne
- bei den Trambahnhaltestellen gibt es keinen ebenerdigen Einstieg, obwohl dies dank der modernen Niederflurfahrzeuge problemlos möglich wäre (durch Anheben der Haltestelleninsel auf eine Höhe von ca. 30cm vgl. Augsburg, Karlsruhe, Göteborg....)
- die Bushaltestellen sind oft an ungünstigen Stellen situiert (z.B. Georgenstraße), in vielen Fällen fehlen Haltestellenkaps, Wetterschutz fehlt (z.B. Schellingstraße) oder die Wartehäuschen bieten nicht genug Platz (z.B. Klinikum Bogenhausen stadtauswärts)
- Häufig halten Busse und Straßenbahnen selbst an Umsteigepunkten an für den Fahrgast ungünstigen Stellen. Teilweise fehlen die Haltestellen ganz, so dass ein Umsteigen gar nicht oder nur in einer Richtung möglich ist. Die Prioritätensetzung hierbei zugunsten des Autoverkehrs ist eindeutig falsch. (z.B. Müller-/Corneliusstraße)

Besonders zu bemängeln ist, dass auch auf der im Jahr 2011 eröffneten Trambahnstrecke nach St. Emmeram kaum Wandel zum besseren erkennbar ist: Zwar haben die Haltestelleninseln meist eine angemessene Breite, aber es ist immer noch kein niveaugleicher Einstieg in die Tram möglich.

Auch ist keinerlei Bemühen erkennbar, bei bestehenden Haltestellen unzureichende Situationen zu verbessern (z.B. kein barrierefreier Einstieg am Johannisplatz).

Siehe auch Standpunkte des Münchner Forums, Mai 2013, Seite 13-15:

http://muenchner-forum.squarespace.com/storage/standpunkte/2013/Standpunkte_05_2013.pdf

Bewertung der im Leistungsprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen

U-Bahn

Der **5-Minuten-Takt der U3 am Freitagnachmittag bis Olympiazentrum** ist eine zu begrüßende, überfällige Verbesserungsmaßnahme.

Trambahn

Der AAN begrüßt die **zusätzlichen Fahrten der Tram 18 nach St. Emmeram**.

Busnetz

Im letzten Leistungsprogramm wurde die Einrichtung einer **Citybuslinie 101** angekündigt. Dies ist bisher nicht erfolgt. Ebenso fehlt eine Aussage von Seiten der MVG, bis wann die Linie 101 in Betrieb gehen soll.

Die **Tangentenfunktion** zwischen Pasing, Laim und Harras, der **Buslinie 130** wird durch die geplanten Taktverdichtungen verbessert.

Die Ausdehnung der Betriebszeiten bei der **Buslinie 151** zeigt das steigende Fahrgastaufkommen in der Fürstenrieder Straße und somit die Notwendigkeit des Baus der Trambahn-Westtangente.

Die Einführung der Linie **Buslinie E154** zeigt die Bedeutung der Verbindung durch den Englischen Garten. Die Notwendigkeit der geplanten Trambahn-Nordtangente wird damit zum wiederholten Male aufgezeigt.

Die **Beschleunigung der Buslinie 154** ist zu begrüßen. Da auch die Buslinie 184 von den Beschleunigungsmaßnahmen profitiert, kann so auch hier eine bessere Fahrplanstabilität erreicht werden. Aufgrund der zu knappen Wendezeit der Buslinie 184 am Westerlandanger ist die Buslinie 184 stadteinwärts oft unpünktlich.

Ebenso ist im Rahmen der Beschleunigungsmaßnahmen eine **Anschlusssicherung zwischen Bus und Tram am Cosimapark** (in beiden Richtungen) vorzunehmen. Derzeit kommt es häufig zu verpassten Anschlüssen, die durch ein Abwarten von unter einer Minute zu vermeiden wären.

Die Bedienung des Abschnitts Daglfing – Rennbahnstraße durch die **Buslinie 183** ist eine echte Neuerschließung im Spätverkehr.

Im Rahmen dieser Maßnahme ist dann auch eine **Anpassung der Busfahrpläne** in der **Engschalkingerstraße stadteinwärts** vorzunehmen: Derzeit fahren die Linien 184 und 189 sonntags und täglich abends in kurzem Abstand hintereinander her. Nur jede 2. U-Bahn am Arabellapark kann erreicht werden. Hier ist eine bessere Abstimmung der Busfahrpläne vorzunehmen.

Weitere notwendige Verbesserungen

U-Bahn

Dringender Verbesserungsbedarf bei der U4

So erfreulich die Wiederverlängerung der U4 im Spätverkehr zum Odeonsplatz (seit dem letzten Fahrplanwechsel) auch ist, so bleibt unverständlich, warum die Endstation am Odeonsplatz und nicht an der Theresienwiese sein soll. Insbesondere die derzeitige Fahrplanlage führt zu unattraktiv langen Umsteigezeiten stadtauswärts (7 Minuten von der U5 auf die U4). Die Fahrzeit im Spätverkehr vom Hauptbahnhof zum Arabellapark hat sich auf 18 Minuten verlängert, 7 Minuten davon sind Umsteigezeit von der U5 auf die U4.

Die zahlreichen Umsteigebeziehungen am Stachus und Hauptbahnhof sind den Einsatz eines zusätzlichen Zuges wert.

Die Rücknahme der Kürzungen vom Fahrplanwechsel 2006 ist nach wie vor einzufordern. Mindestforderung ist, in den Ferien und samstags wieder bis zur Westendstraße statt nur bis zur Theresienwiese zu fahren. Ebenso ist die Wiedereinführung des 5-Minuten-Takts in der Innenstadt zur Hauptverkehrszeit auch in den Ferien vorzunehmen.

Freitagnachmittag (alle U-Bahnlinien)

Wegen der starken Auslastung der U-Bahnzüge ist die generelle Wiedereinführung des 5-Minuten-Takts am Freitagnachmittag erforderlich.

Spätverkehr (alle U-Bahnlinien)

Die Ausdünnung nach 24 Uhr vom 10- auf den 20-Minuten-Takt ist rückgängig zu machen, da dieser zu sehr schlechten Anschlüssen führt.

U1

Hier wird die Verdichtung zwischen Sendlinger Tor und Westfriedhof auf einen ganztägigen 5-Minuten-Takt (d.h. von 7 bis 20 Uhr) werktags und samstags gefordert.

U2

Um der Überfüllung der U-Bahn in Giesing und Schwabing zu begegnen wird hier die Verdichtung zwischen Milbertshofen und Innsbrucker Ring auf einen ganztägigen 5-Minuten-Takt (d.h. auch vormittags und auch in Giesing) werktags und samstags gefordert. Die bereits erfolgte Taktverdichtung zwischen Milbertshofen und Kolumbusplatz ist nur ein erster Schritt.

Trambahn: Neustrukturierung des Liniennetzes

Das Trambahnnetz weist folgende strukturellen Mängel auf:

- Die Trambahnlinien aus der Dachauer Straße haben keine Direktverbindung zur U3/U6
- In der Maximilianstraße fährt nur eine Linie
- Am Bahnhofsvorplatz kreuzen sich zu viele Linien – dies ist ungünstig für die Betriebsqualität und insbesondere für die Linien in der Dachauer Straße problematisch

Mit folgender Neuorganisation des Liniennetzes werden diese Mängel beseitigt:

20: Moosach - St.-Veit-Straße

21: Westfriedhof - Steinhausen

22: Hochschule München – Willibaldplatz (nur zur Hauptverkehrszeit)

16: Romanplatz - Schwanseestraße

17: Amalienburgstraße - Schwanseestraße

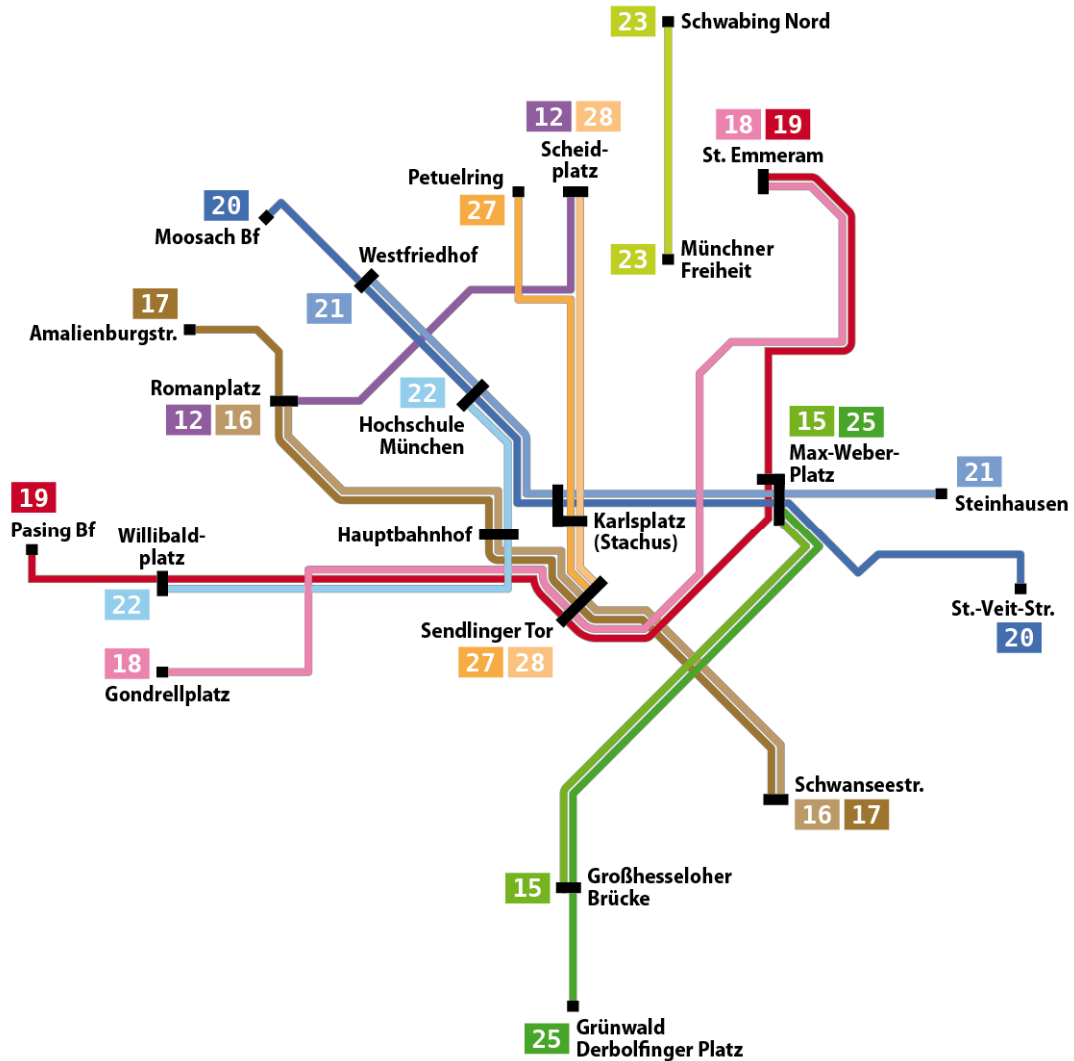
18: Gondrellplatz - St. Emmeram

19: Pasing - St. Emmeram

Unverändert bleiben die Linien 12, 15, 23, 25, 27 und 28.

Vorteile des neuen Liniennetzes:

- Deutliche Reduzierung der Linienkreuzungen am Bahnhofsvorplatz
- Deutlich verbessertes Angebot in der Maximilianstraße
- Anschluss der Tram 20/21 an die U3/U6
- Anbindung Steinhausens an die Innenstadt



Taktverdichtung Dachauer und Barer Straße am Sonntag

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens (z.B. Pinakotheken in der Barer Straße) ist tagsüber auch am Sonntag ein 5-Minuten-Takt anzubieten.

Im oben vorgeschlagenen Konzept erfolgt die Taktverdichtung in der Dachauer Straße durch den Betrieb der Linie 21 auch am Sonntag.

Taktverdichtung Ismaninger Straße tagsüber

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

Optimierung der Lichtsignalanlagen in der Dachauer Straße

Die Taktverdichtung zwischen Hauptbahnhof und Lothstraße auf 2,5 Minuten macht flankierende Maßnahmen zur Sicherung der Bedienungsqualität erforderlich.

Damit ist kurzfristig vor allem eine Optimierung der Trambahnbeschleunigung an den Lichtsignalanlagen zu verstehen, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden. Bei der derzeitigen Funktion der Trambahnbeschleunigung, die die Belange des ÖPNV nicht ausreichend berücksichtigt, besteht die Gefahr, dass sich Pulks aus Straßenbahnen bilden (sozusagen zwei Trambahnen alle 5 Minuten statt eine alle 2,5 Minuten). Dies ist im Interesse eines reibungslosen Betriebes zu vermeiden.

Verbesserungen an der Trambahn-Infrastruktur

Bahnhofsvorplatz und Sendlinger Tor

Umbau der Gleisanlagen am Bahnhofsvorplatz (drittes Gleis), Verbesserung der Wendemöglichkeit am Sendlinger Tor (Ausbau der Wendeschleife) und Stachus (z.B. Wiederaufbau Schleife Maximiliansplatz).

Stiglmaierplatz

Begradigung der Gleisführung am Stiglmaierplatz (mit Verbesserung der Zugänge zur U-Bahn).

Drittes Gleis am Romanplatz

Derzeit ist ein Wenden von Trambahnen am Romanplatz nur eingeschränkt möglich, da keine Abstellmöglichkeit für wartende Fahrzeuge besteht. Dieses Problem ist durch Bau eines dritten Gleises im Bereich der Haltestelle der Linien 17 zu lösen.

Wendeschleife Arbellapark

Der Bau einer aus beiden Richtungen befahrbaren Wendeschleife am Arbellapark ist in Angriff zu nehmen. Einerseits können so die bisher am Effnerplatz endenden Züge aus der Innenstadt bis zum nächsten größeren Knotenpunkt am Arbellapark weitergeführt werden. Andererseits können Verstärkerzüge für St. Emmeram (bzw. künftig Engelschalking(?)) am U-Bahnhof wenden. Ein zusätzlicher Vorteil ist die höhere Flexibilität im Störfalle – ein Pendelbetrieb Arbellapark – St. Emmeram ist möglich.

Weitere Maßnahmen beim Bus

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 62

Führung der Linie 62 über Westendstraße (nordwärts Hauzenberger Straße, ostwärts Stichfahrt ab Eisenheimerstraße) um die Umsteigebeziehungen zur Tram 18 und zur U5 an der Westendstraße zu verbessern.

Linie 144

Aufwertung zum Metrobus aufgrund der hohen Nachfrage.

Linie 163

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

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.

Linie 52, 132 und 152

Einrichtung einer Haltestelle Europäisches Patentamt an der Kreuzung Erhardtstraße / Corneliusstraße, gegebenenfalls unter Auflassung der Haltestelle Baaderstraße.

Verbesserungen im Spätverkehr bei Bus und Tram

Takt 10 bis 10 auch für den Metrobus

Sehr erfreulich ist die Verlängerung des 10-Minuten-Takts bei der Tram bis 22:00 Uhr, die zum letzten Fahrplanwechsel erfolgt ist.

Aber auch im Busnetz besteht bedarf nach einer solchen Verbesserung des Spätverkehrs. Kandidaten sind insbesondere die Metrobuslinien 51, 52, 53, 54, 56, 58 und 60.

Nachtverkehr

Dieser ist durch folgende Maßnahmen weiterhin zu verbessern:

- Einrichtung einer neuen Linie N25 vom Max-Weber-Platz zur Großhesseloher Brücke (und weiter bis Grünwald falls die Gemeinde Grünwald für die Finanzierung aufkommt)
- Führung der Linie N27 vom Petuelring bis zur Schwannseestraße (statt zur Großhesseloher Brücke).
- Durch die beschriebenen Ergänzungen im Nachtliniennetz wird Giesing nachts besser an die S-Bahn angebunden. Ebenso wird die Bedienung Haidhausens verbessert.