



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

# **Stellungnahme zum Leistungsprogramm 2018 der MVG**

**vom**

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

Ansprechpartner: Berthold Maier, [aan.muenchen@web.de](mailto:aan.muenchen@web.de)

## Inhalt

Allgemeines .....	3
Die MVG tut was sie kann – die Politik schaut zu .....	3
Rahmenbedingungen.....	3
Anschaffung neuer Trambahn- und U-Bahnfahrzeuge .....	3
Weitere Trambahn- und U-Bahnbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten .....	4
Beschleunigung von Bus und Tram .....	4
Infrastruktur beim Bus .....	4
Takt 5 auf der U-Bahn tagsüber ermöglicht bessere Anschlüsse beim Oberflächenverkehr .....	5
Batteriebusse.....	5
Wegnahme Bus 52 vom Marienplatz .....	5
Trambahn nach Berg am Laim: Führung in die Innenstadt erforderlich.....	6
Klare Kommunikation des Angebots .....	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.....	10
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG .....	10
Weiterer Verbesserungsbedarf im Busnetz .....	10
Verlegung bzw. Neueinrichtung von Bushaltestellen .....	11
Spätverkehr.....	12
Nachtverkehr .....	12
Fazit .....	12

## **Allgemeines**

### **Die MVG tut was sie kann – die Politik schaut zu**

Das Bemerkenswerteste am Leistungsprogramm-vorschlag für 2018 ist, dass diesmal wieder fast alle Maßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt stehen. Im Klartext: es sind – trotz des weiteren Einwohnerzuwachses in München – nur wenige Angebotsausweitungen wirklich fest eingeplant.

Nachdem 2014 deutliche Verbesserungen vorgenommen wurden, kam es 2015, 2016 und 2017 nur zu kleineren Angebotsausweitungen. Es ist völlig unverständlich, dass der Stadtrat angesichts der wachsenden massiven Staus und der ständig zunehmenden Luftschadstoffprobleme in München nicht aktiv auf die MVG zugeht, um deutliche Verbesserungen im Leistungsangebot zu erreichen.

Ebenso sind im Leistungsprogramm 2018 nur marginale Verbesserungen enthalten, die teilweise auch nur die Korrektur früherer Kürzungen sind. Die an sich zu begrüßende Inbetriebnahme der Tram nach Berg am Laim brachte durch ein schlechtes Betriebskonzept und ein ungeeignetes Busanpassungsnetz nur geringen Nutzen für die Fahrgäste.

Es ist unverständlich, dass nach dem Erfolg von „Takt 10 bis 10“ bei der Tram (d.h. 10-Minuten-Takt bis 22 Uhr) keine vergleichbaren Verbesserungen bei allen Metrobuslinien geplant sind.

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: Fahrzeugstörungen, Überlastungen, monatelanger Tram-Ersatz durch Busse wegen fehlender Umleitungsmöglichkeiten im ausgedünnten Netz...

Der Stadtrat ist nun gefragt, endlich Entscheidungen zugunsten einer zukunftsgerichteten Mobilitätsentwicklung zu treffen, anstatt weiter in autogerechten Träumen der Vergangenheit zu schwelgen.

### **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 im Bereich von ca. 70 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.<sup>1</sup>

### **Anschaffung neuer Trambahn- und U-Bahnfahrzeuge**

Wie auf Seite 6 der Leistungsprogramm-vorlage 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 v.a. 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 un-

---

<sup>1</sup> s.a. <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/mvg-sanierung-wird-prozent-teurer-mm-1552055.html>

wirtschaftlich, bald sieben Kleinserien unterschiedlicher Trambahntypen zu betreiben, statt jetzt zukunftsgerichtet eine große Serie einheitlicher Fahrzeuge (auch mit Optionen) zu beschaffen.

### **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 und geplanten Linienendpunkte zu reduzieren, ist ein Trambetriebshof im Westen oder Norden dringend erforderlich.

Ebenso sind bei der U-Bahn ausreichend neue Betriebshofkapazitäten vorzusehen.

### **Beschleunigung von Bus und Tram**

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

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

Daher begrüßt der AAN 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.

Klar abzulehnen ist der Bau von Fahrradwegen auf Kosten des ÖPNV. Der Abschnitt Tegernseer Landstraße – Silberhornstraße zeigt, dass eine sinnvolle Aufteilung des Straßenraums zwischen ÖPNV, Fahrradverkehr und MIV (motorisierter Individualverkehr) dann möglich ist, wenn den Interessen des MIV nicht übertriebenes Gewicht zukommt.

### **Infrastruktur beim Bus**

Die im Leistungsprogramm der MVG auf Seite 7 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 IV-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 logische Schritt die 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**

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.

### **Batteriebusse**

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. Im Übrigen haben Tests im Fahrbetrieb (nicht auf dem Prüfstand!) gezeigt, dass ein Gelenkbus nicht mehr Schadstoffe (NO<sub>x</sub> und Feinstaub) ausstößt als ein PKW – wohlgernekt in absoluten Mengen, nicht pro Fahrgast!

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

### **Wegnahme Bus 52 vom Marienplatz**

Die Entscheidung, den Bus 52 vom Marienplatz wegzunehmen, ist zu revidieren. Zwar ist dies während der Bauzeit am Hugendubel aus Sicherheitsgründen geboten, es ist aber nicht nachvollziehbar, warum nach Beendigung der Bauarbeiten der Bus 52 nicht wieder von und zum Marienplatz fahren soll.

Eine bestehende Verbindung mit bester Anbindung an U- und S-Bahn, die von täglich 6000 Fahrgästen genutzt wurde, wurde ohne Not gekappt. Dies entspricht nicht den Vorgaben einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

### **Trambahn nach Berg am Laim: Führung in die Innenstadt erforderlich**

Die neue Strecke stellt den ersten Schritt einer zukünftigen Trammerschließung des Zamilaparks bzw. der Neubaugebiete östlich der S8 dar. Allerdings sieht der AAN das derzeitige Liniennetz kritisch und fordert eine Überarbeitung.

Eine wesentliche Verbesserung der Anbindung kann durch die Führung der Tram von Berg am Laim in die Innenstadt erreicht werden. Dies sollte zweckmäßigerweise über die Maximilianstraße erfolgen (Verstärkung der Linie 19 auf 5-Minuten-Takt). Am Stachus kann diese Tram dann mit einer der Linien, die die Dachauer Straße bedienen, verknüpft werden (Einzelheiten s. „Trambahn: Neustrukturierung des Liniennetzes“).

### **Klare Kommunikation des Angebots**

Es ist momentan für einen Fahrgast kaum mehr nachvollziehbar, welche Leistungen das aktuelle Fahrplanangebot der MVG umfasst.

Bei der Vorstellung des Leistungsprogramms werden verschiedene „Pakete“ vorgestellt, später erfolgt aber keine klare Kommunikation, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt wurden oder wann dies geschehen wird.

Ein einfacher Überblick über das Fahrplanangebot ist so für den Fahrgast nicht möglich. Auch der Hinweis auf die Möglichkeit der Fahrplaninformation per Internet ist an dieser Stelle wenig hilfreich, da ja gerade der Sinn eines Taktfahrplans darin liegt, dass der Fahrgast sich eben nicht ständig über das Angebot informieren muss.

Außerdem ist ein Paket von Verbesserungen, die zu einem bestimmten Datum in Betrieb gehen auch marketingtechnisch ein wichtiges Instrument. Wenn die Maßnahmen nur häppchenweise vorgenommen werden, verpufft die positive Wirkung in der Wahrnehmung.

## **Bewertung der im Leistungsprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen**

Der AAN begrüßt die im Leistungsprogramm aufgeführten Maßnahmen zur Verbesserung bzw. Ausweitung des Angebots – auch wenn es sich hierbei teilweise nur um die Rücknahme früherer Kürzungen handelt.

## **U-Bahn**

### **Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG**

Die Vereinheitlichung der U-Bahnfahrpläne hinsichtlich Ferien und Schulzeit ist zu begrüßen und entspricht langjährigen Forderungen des AAN.

Die dauerhafte Verlängerung der U7 zum OEZ und der durchgehende 5-Minuten-Takt auf der U2-Ost ist auch aus Gründen der verbesserten Betriebsstabilität sehr zu begrüßen. Die Reduktion von Zwischenendstellen sollte möglichst im gesamten Netz praktiziert werden.

### **Weiterer Verbesserungsbedarf bei der U-Bahn**

#### **Ganztägiger 5-Minuten-Takt auf allen Linien**

Mittelfristig ist im gesamten U-Bahnnetz ein ganztägiger 5-Minuten-Takt als Standardangebot anzustreben.

#### **Weiterer Verbesserungsbedarf bei der U4**

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

#### **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**

Der Einsatz größerer Fahrzeuge im Bereich Bogenhausen (Linientausch 16/17/18) ist angesichts der Nachfrageentwicklung klar zu begrüßen. Die resultierende Kapazitätsverminderung in Giesing ist aber entsprechend aufzufangen. Siehe dazu auch die Neustrukturierung des Liniennetzes weiter unten.

Die abendlichen und sonntäglichen Taktverdichtungen tragen der erhöhten Nachfrage außerhalb der HVZ Rechnung und sind zu begrüßen.

### **Weiterer Verbesserungsbedarf bei der Tram**

#### **Neustrukturierung des Trambahn-Liniennetzes**

Das Trambahnnetz weist folgende strukturelle Mängel auf:

- Die Trambahnlinien aus der Dachauer Straße haben keine Direktverbindung zur U3/U6.
- In der Maximilianstraße fährt maximal alle 10 Minuten eine Tram.
- Am Bahnhofsvorplatz kreuzen sich zu viele Linien – dies ist ungünstig für die Betriebsqualität und insbesondere für die dicht getakteten Linien in der Dachauer Straße problematisch.

Mit folgender Neuorganisation des Liniennetzes werden diese Mängel beseitigt. Hierbei ist bereits berücksichtigt, dass nicht ausreichend vierteilige Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Daher ist vorübergehend ein etwas unübersichtliches Betriebskonzept auf den Linien 21 und 22 erforderlich, das später vereinfacht werden kann. Auch in der Ismaninger Straße ist eine Angebotsverbesserung aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens erforderlich. Hier bietet sich eine Verlängerung der Linie 25 zum Effnerplatz an.

Somit ergibt sich folgendes Liniennetz:

16: Romanplatz – Effnerplatz

17: Amalienburgstraße – St. Emmeram

18: Gondrellplatz – Schwanseestraße

19: Pasing – Schwanseestraße

20: Moosach – St.-Veit-Straße

21: HVZ und NVZ: Westfriedhof – Stachus

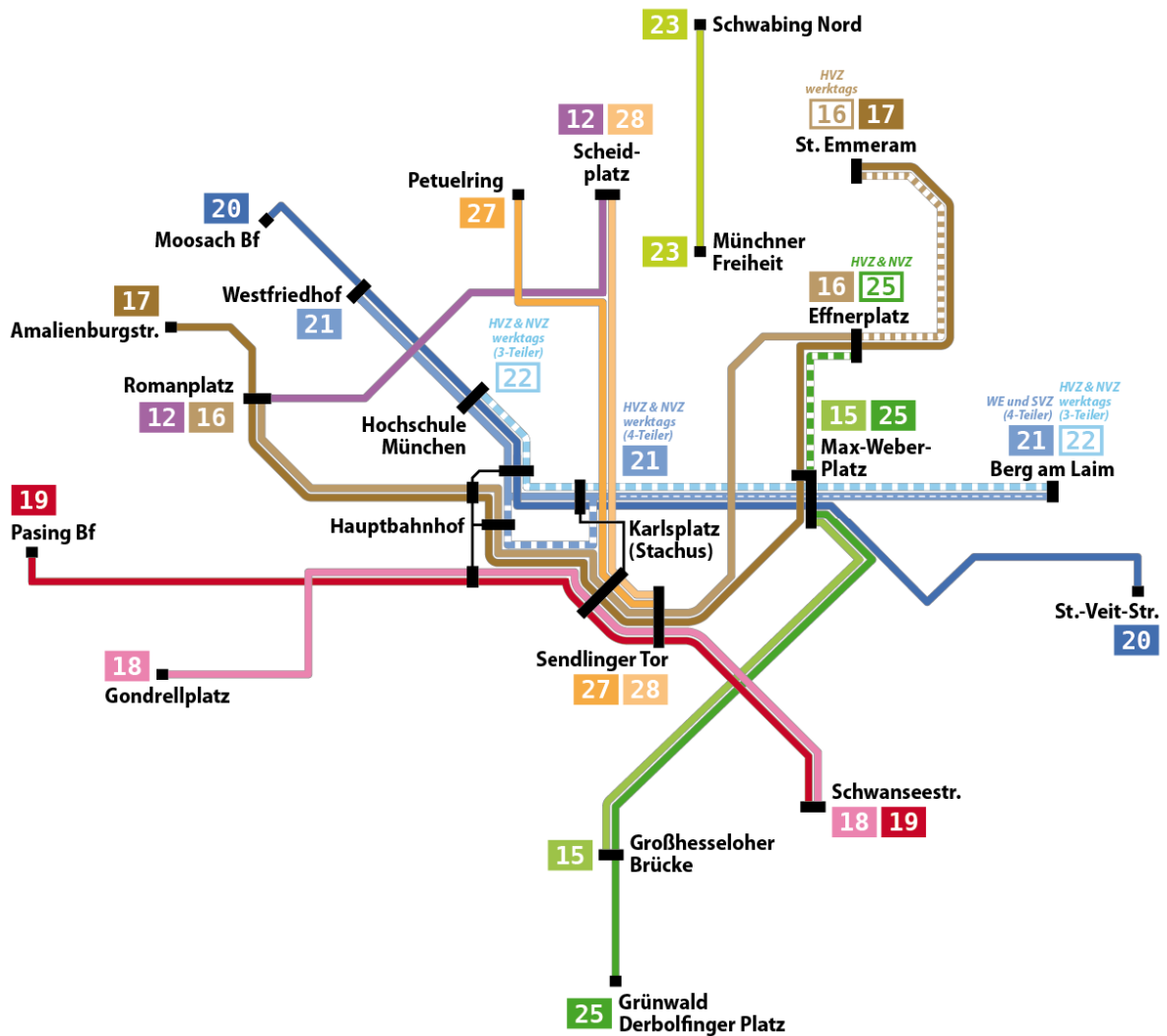
SVZ und Wochenende: Westfriedhof – Stachus – Steinhausen

22: nur HVZ und NVZ werktags: Hochschule München – Stachus – Steinhausen

25: Grünwald – Max Weber Platz – Effnerplatz (HVZ und NVZ)

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





Grafik: Maximilian Dörrbecker, München

Die Vorteile des neuen Liniennetzes sind:

- Eine deutliche Reduzierung der Linienkreuzungen am Bahnhofsvorplatz.
- Ein deutlich verbessertes Angebot in der Maximilianstraße.
- Anschluss der Tram 20/21/22 an die U3/U6.
- Die Anbindung von Steinhausen an die Innenstadt, die gewählte Linienführung erlaubt den Einsatz von dreiteiligen Fahrzeugen, was vorläufig gut zur Nachfrage nach Berg am Laim passt.
- Die Nachteile des derzeitigen Busanpassungsnetzes in Steinhausen werden durch die Direktverbindung in die Innenstadt gemindert.

### **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 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.

## **Bus**

### **Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG**

Einige Maßnahmen im Busnetz, wie der City-Ring, die Nord-Ost-Tangente und die Verlängerung des X30 zum Steubenplatz, sind besonders erfreulich. Auch bei diesen sind allerdings eigene Busspuren und eine funktionierende Ampelvorrangschaltung und die damit verbundene Beschleunigung Voraussetzung für den Erfolg der Maßnahme.

Der Stadtbus 157 Aubing – Westkreuz stellt eine erfreuliche Netzverdichtung dar, die jedoch ihren vollen Wert nicht entfalten kann, da bereits jetzt in Pasing kein Platz mehr für zusätzliche Busse ist.

### **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 154**

Der AAN fordert die Verlängerung über Arbellapark bis Bruno-Walter-Ring (regulärer Linienweg), um am Sonntag die Verbindung zwischen Bogenhausen und der Maxvorstadt zu verbessern. Stadteinwärts kann so ein stabiler 10-Minuten-Taakt in der Engelschalkinger Straße (mit Linie 184) geschaffen werden. Derzeit führt der Bahnübergang in Daglfing häufig zu Verspätungen bei der Linie 183 und verhindert so einen 10-Minuten-Takt. Faktisch hat somit nur jeder zweite Bus Anschluss zur U-Bahn. Alternativ ist auch eine Verdichtung der Linie 184 am Sonntag auf 10-Minuten-Takt möglich.

### **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.

## **Spätverkehr**

### **„Takt 10 bis 10“ auch für alle Metrobuslinien**

Sehr erfreulich ist die Verlängerung des 10-Minuten-Takts bei der Tram bis 22 Uhr, die zum Fahrplanwechsel 2013/2014 erfolgt ist. Auch im Busnetz besteht Bedarf nach einer solchen Verbesserung des Spätverkehrs. Der 10-Minuten-Takt bis ca. 22 Uhr ist auf alle Metrobuslinien auszuweiten.

## **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).

### **Linie N27**

Führung der Linie N27 vom Petuelring bis zur Schwannseestraße statt zur Großhesseloher Brücke. Dadurch wird Giesing im Nachtverkehr besser an die S-Bahn angebunden. Ebenso wird die Bedienung Haidhausens verbessert.

### **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 vorliegt.

## **Fazit**

Als Resümee der Stellungnahme des AAN zum Leistungsprogramm 2018 der MVG ist festzuhalten, dass die anerkennenswerten Bemühungen der MVG ihr Leistungsangebot auch 2018 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 gelisteten Maßnahmen müssen schnellstmöglich finanziert und umgesetzt werden. Längst überfällige weitere Verbesserungen müssen ebenso schnellstens von der Stadt finanziert werden. München benötigt die bestmögliche Infrastruktur und leidet heute schon massiv unter den bestehenden Infrastrukturmängeln. Hier muss die Stadt jetzt endlich handeln!