

## Zum ÖPNV Ausbau in München:

### Inhaltsverzeichnis

Zum Papier .....	2
Ohne massiven Ausbau des Oberflächen ÖPNV ist keine Verkehrswende möglich .....	2
Ziel: 80% Umweltverbundanteil .....	2
Vorhandene Nachfrage nutzen .....	2
Bus und Tram müssen mehr eigene Trassen erhalten .....	3
Bus- und Tram Trassen können auch von Polizei, Feuerwehr und Krankenwägen genutzt werden .....	3
Infrastruktur: Größte Defizite bei S-Bahn und Tram sowie den Tangenten .....	3
Einseitiger U-Bahnbau ist keine Verkehrswende .....	3
Finanzierung: Längere Schnellbahnstrecken sind nur mit Zuschüssen machbar – Tram ist nur eine Frage des politischen Willens .....	4
Takt 5 (oder dichter) auf der U-Bahn tagsüber ermöglicht bessere Anschlüsse beim Oberflächenverkehr .....	4
Im Straßenraum ist genug Platz vorhanden, er muss nur sinnvoll genutzt werden - Kapazitätserhöhung durch Bus und Tram .....	4
Keine Flächenumverteilung innerhalb des Umweltverbundes .....	5
Gezielte Beseitigung von Störstellen an der Oberfläche im gesamten Stadtgebiet wichtiger als einige autofreie Bereiche .....	5
Schneller abschleppen bei Behinderung von Tram und Bus .....	5
Weitere Trambahn- und U-Bahnbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten .....	5
Bei günstigen Tarifangeboten (z.B. 365 Euro Ticket) auf Ausgewogenheit achten .....	6
Takte und Netzdichte .....	6
Maßnahmen Bus .....	6
Tram .....	7
Rolle der Trambahn im ÖPNV Netz .....	7
Tangenten .....	7
Weitere Neubaustrecken: .....	8
Entlastung der U-Bahn .....	8
Verlängerungen ins Umland als erster Schritt zur Stadt-Umland Bahn .....	9
Langfristiges Ziel .....	9
Fahrzeuge .....	9
Städtebauliche Aufwertung in Kombination mit Verbesserung des ÖPNV .....	9
Haltestellen .....	9
U-Bahn .....	10
Probleme des ÖV Ausbaus in München .....	10
Ziel: 4 Minuten-Takt pro Linie .....	10
U-Bahnverlängerungen an den Stadtrand und ins Umland .....	10
U1 Nord: .....	11
U2 Nord: .....	11
U4 Ost: .....	11

U5 Freiam	11
U6 Nord	12
U9 bzw. U29	12
Unterhaltungskosten der U-Bahn im Haushalt sichern	12
S-Bahn	12
Städtebaulicher Wettbewerb Nordring	12
Trassenfreihaltung für Südring und zusätzliche Gleise an den Strecken im Stadtgebiet	12
Bessere Zugänge zu den S-Bahnhöfen (vgl. Donnersberger Brücke)	13
Planungsunterstützung der Umlandgemeinden	13

## Zum Papier

Im vorliegenden Papier werden die notwendigen Maßnahmen beschrieben, um eine deutliche Erhöhung des ÖPNV Anteils zu erreichen. Da sich das Papier an die Münchner Kommunalpolitik richtet, wird der der S-Bahnausbau (Zuständigkeit des Freistaats) nicht behandelt. Auch Fragen zum Ausbau des Radwegenetzes fallen nicht unter die vom AAN behandelten Themen.

Die notwendige Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ergibt sich im Wesentlichen durch eine Flächenumverteilung zugunsten eines attraktiven ÖPNV- Fußwege und Fahrradwegeangebots. So kann auf weniger Fläche mehr Verkehr bewältigt werden.

## Ohne massiven Ausbau des Oberflächen ÖPNV ist keine Verkehrswende möglich

Das S- und U-Bahnnetz kann niemals dicht genug sein, um das Stadtgebiet flächendeckend mit attraktivem ÖPNV zu erschließen – das Schnellbahnnetz kann immer nur das Hauptgerüst sein. Zur flächendeckenden Erschließung ist ein gutes Tram- und Busangebot erforderlich. Andernfalls würde nur im Bereich der Schnellbahnhaltestellen eine attraktive Alternative zum Auto angeboten werden.

## Ziel: 80% Umweltverbundanteil

Ziel der Maßnahmen ist, den Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger und Fahrradfahrer) auf 80% der Wege zu erhöhen.

## Vorhandene Nachfrage nutzen

In München ist die ÖPNV Nutzung sozial akzeptiert, der ÖPNV gilt nicht als Verkehrsmittel der Armen. Ausgehend von dieser guten Ausgangslage sind weitere Steigerungen des ÖV Anteils anzustreben.

Was heißt gutes Angebot beim Oberflächen ÖPNV?

- Hohe Haltestellendichte
- Keine Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer (d.h. vor allem durch den MIV, aber auch durch nicht integrierte Fußgänger- oder Fahrradampeln), dadurch hohe Reisegeschwindigkeit
- Gute Taktfolge (mindestens alle 10 Minuten)

## Bus und Tram müssen mehr eigene Trassen erhalten

Zur Erzielung einer guten Reisegeschwindigkeit benötigen Bus und Tram dort eigene Trassen, wo sie andernfalls durch den MIV (motorisierten Individualverkehr) behindert werden. Da in den letzten Jahrzehnten der Autoverkehr bei der Flächenverteilung im Straßenraum einseitig bevorzugt wurde, werden die dafür notwendigen Flächen auf Kosten von Fahr- und Parkspuren eingerichtet werden müssen. Elektroautos, Autos mit mehreren Insassen und z.B. e-Scooter haben auf Eigentrassen des ÖPNV nichts verloren, da sie den Vorrang von Bus und Tram wieder massiv stören und damit die Investitionen konterkarieren.

## Bus- und Tram Trassen können auch von Polizei, Feuerwehr und Krankenwägen genutzt werden

Ein weiterer Vorteil eigener Bus- und Tram Trassen ist, dass diese auch von Polizei, Rettung und Feuerwehr genutzt werden können<sup>1</sup>. Die ist insbesondere bei längeren ÖV Trassen interessant.

Bei weiter zunehmenden MIV wird die Anfahrt für Polizei, Rettung und Feuerwehr immer schwieriger.

Gerade Trassen wie z.B. der Frankfurter Ring oder im Bereich Lindwurmstraße (Ersatzverkehr während Bau der U9) können die Anfahrtszeiten deutlich reduzieren.

## Infrastruktur: Größte Defizite bei S-Bahn und Tram sowie den Tangenten

Während bei der U-Bahn in den letzten Jahrzehnten ein das Stadtgebiet relativ gut abdeckendes Netz gebaut wurde, war das Ausbautempo bei Tram und S-Bahn definitiv zu gering. Ebenso wurde der Ausbau von Tangenten vernachlässigt. Hier liegt das Hauptproblem des (zu langsamen) Ausbaus des ÖPNV in München, und nicht beim Fehlen einiger U-Bahnstrecken am Stadtrand.

Im Gegensatz zum S-Bahnausbau kann sich die Stadt beim unterlassenen Trambahnausbau (Tangenten!) nicht hinter dem Freistaat<sup>2</sup> verstecken.

## Einseitiger U-Bahnbau ist keine Verkehrswende

Der U-Bahnbau kann dann sinnvoll sein, wenn dicht bebaute Neubaugebiete<sup>3</sup> am Stadtrand angebunden<sup>4</sup> werden sollen und keine Anbindung durch S-Bahn bzw. Erschließung durch Trambahn möglich ist. Ebenso sind Netzergänzungen im inneren Stadtbereich denkbar.

Hauptproblem der U-Bahn sind die hohen Bau- und Betriebskosten<sup>5</sup>.

Ein U-Bahnbau als Ersatz für (bestehende oder geplante) Trambahnstrecken, um eine Umverteilung von Fahrspuren zugunsten des ÖPNV zu verhindern, ist abzulehnen. Das hat nichts mit Verkehrswende zu tun.

Die geplante U26 Kieferngarten – Am Hart ist ein Paradebeispiel für eine U-Bahn, die im Wesentlichen aus der Motivation des Erhalts von Autofahrspuren für den MIV heraus geplant wird. Zur U-Bahn nach Freiam sei auf die entsprechenden Ausführungen im Kapitel „U-Bahn“ verwiesen.

---

<sup>1</sup> Vgl. Josef Otto Slezak, Wiener Stadtverkehr – Illusion und Realität, Wien, 1978, S.32 und S.43

<sup>2</sup> Ausnahme: Trambahn-Nordtangente durch den Englischen Garten. Hier blockierte der Freistaat bis 2017 massiv.

<sup>3</sup> Mit einer Bebauungsdichte, die in etwas dem 2. Bauabschnitt Freiam entspricht (ca. 110 Wohnungen pro Hektar)

<sup>4</sup> wegen mangelnder Flächenerschließung ist eine regelrechte „Erschließung“ nicht möglich

<sup>5</sup> Ca. 1 Million Euro pro Kilometer und Jahr Unterhaltskosten

In einem integrierten Netz mit guten Oberflächen ÖV ist die U-Bahn ein sinnvolles Verkehrsmittel, sie kann aber nicht den fehlenden politischen Willen zur Verkehrswende ersetzen.

## Finanzierung: Längere Schnellbahnstrecken sind nur mit Zuschüssen machbar – Tram ist nur eine Frage des politischen Willens

Ein Ausbau des Schnellbahnnetzes erfordert Zuschüsse von Bund und Land, weder München noch die Umlandgemeinden können längere Strecken aus eigener Kraft finanzieren. So liegen z.B. bei der U-Bahn nach Pasing die Kosten bei rund 170 Millionen Euro pro Kilometer. Um die Verlängerung der U 6 um ca. 900 m nach Martinsried hat sich eine jahrzehntelange Zuständigkeits- und Finanzierungsposse entwickelt.

Trambahnstrecken kosten deutlich weniger (d.h. rund ein Zehntel) als eine gleich lange U-Bahnstrecke, erschließen die Fläche aber wesentlich effizienter.

München und die Umlandgemeinden können also durchaus längere Trambahnstrecken aus eigener Kraft finanzieren – dies gilt auch für die Stadt-Umland-Bahn. Das hier bisher nichts passiert ist, liegt nicht an den finanziellen Möglichkeiten, sondern am fehlenden politischen Willen.

## Takt 5 (oder dichter) auf der U-Bahn tagsüber ermöglicht bessere Anschlüsse beim Oberflächenverkehr

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

- schlechter Ausnutzung der Kapazität der Busbahnhöfe, da die Busse im Pulk ankommen und abfahren
- Konvoifahrten auf den Straßen zu den 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 einen 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, womit die Kapazität dort besser ausgenutzt wird. Bei der 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 die U-Bahn-Anschlüsse keine Einschränkung der Freiheitsgrade bei der Fahrplangestaltung mehr darstellen.

## Im Straßenraum ist genug Platz vorhanden, er muss nur sinnvoll genutzt werden - Kapazitätserhöhung durch Bus und Tram

Die in München für den Verkehr zur Verfügung stehende Fläche ist dann ausreichend, wenn nicht das bezüglich Flächenverbrauch ineffizienteste Verkehrsmittel – das Auto – bevorzugt wird, sondern der Umweltverbund (ÖPNV, Fußgänger und Fahrradfahrer).

Wenn eine Fahrspur in eine Busspur oder Trambahntrasse umgewandelt wird, steigt unter dem Strich die mögliche Beförderungskapazität massiv. Busse nutzen die Fläche ca. 9-mal, Trambahnen mehr als 15-mal so effizient wie der MIV.

## Keine Flächenumverteilung innerhalb des Umweltverbundes

Strikt abzulehnen ist jegliche Flächenumverteilung innerhalb des Umweltverbundes. Da in den letzten Jahrzehnten der Autoverkehr bei der Flächenverteilung im Straßenraum einseitig bevorzugt wurde, sind bei Bedarf die z.B. für Fahrradwege und Busspuren notwendigen Flächen auf Kosten von Autofahr- und Parkspuren einzurichten.

## Gezielte Beseitigung von Störstellen an der Oberfläche im gesamten Stadtgebiet wichtiger als einige autofreie Bereiche

Derzeit wird die flächendeckende Einschränkung des Autoverkehrs für bestimmte Stadtbereiche (z.B. Innenstadt) diskutiert. Wesentlich wichtiger für den störungsarmen Betrieb des ÖPNV ist die Beseitigung von Störstellen, an denen der Autoverkehr den ÖPNV massiv behindert. Ein Beispiel hier ist die Innere Wiener Straße<sup>6</sup> – nur eine deutliche Reduzierung des MIV verbessert die Betriebsqualität der Tram deutlich.

Eine flächendeckende (tatsächliche, nicht nur auf dem Papier stattfindende) Bevorrechtigung des ÖPNV sorgt für eine höhere Attraktivität desselben im gesamten Stadtgebiet. Analoges gilt für den Fahrradverkehr. Im Hinblick auf einen möglichst hohen Anteil des Umweltverbundes ist eine gute Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer im gesamten Stadtgebiet essentiell. Eine autofreie Innenstadt ohne eigene Bus- und Trambahnspuren außerhalb des Mittleren Rings hilft dem ÖPNV recht wenig.

## Schneller abschleppen bei Behinderung von Tram und Bus

Falschparker stellen inzwischen eine erhebliche Beeinträchtigung für den zuverlässigen Bus- und Tramverkehr dar. Dies ist den Fahrgästen – die durch die ÖV Nutzung für mehr Platz auf den Straßen sorgen – nicht zuzumuten und verursacht dazu hohe Kosten für die MVG.

Daher muss die Stadt alle möglichen Maßnahmen ergreifen, um derartige Behinderungen wirksamer zu unterbinden.

## 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 auch für die Zukunft 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 Linienendpunkten zu reduzieren, sind weitere Trambahnbetriebshöfe im Westen oder Nordwesten dringend erforderlich.

Ebenso sind für die U-Bahn ausreichend neue Betriebshofkapazitäten vorzusehen – ein wichtiger und richtiger Schritt sind die Planungen zur Erweiterung des Betriebshofs Neuperlach Süd.

---

<sup>6</sup> Weitere Beispiele: Maximilianstraße, Ismaninger Straße, Rumfordstraße (v.a. Falschparker), Thierschstraße, Barer Straße vor den Pinakotheken, Max- Joseph Brücke

## Bei günstigen Tarifangeboten (z.B. 365 Euro Ticket) auf Ausgewogenheit achten

Geld kann für Betrieb, Infrastrukturausbau oder günstige Tarifangebote eingesetzt werden. Eine ausgewogene Balance ist sicherzustellen.

Deutliche Fahrpreissenkungen für bestimmte Fahrgastgruppen (wie Jugendliche, Azubis, Senioren etc.) sollten auf jeden Fall durchaus diskutiert werden und dafür tragfähige Konzepte erarbeitet werden.

Grundsätzlich sollte aber auf eine Ausgewogenheit zwischen attraktiven Tarifangeboten, einem dichten Taktangebot und den Notwendigkeiten des Netzausbaus geachtet werden.

Gelder, die für Tarifsenkungen aufgewendet werden, können zwar bei großzügiger Auslegung ebenso als Investitionen aufgefasst werden wie solche, die in weitere Verbesserungen des Angebots durch Netzausbau und Taktverdichtungen fließen. Beides sollte dann aber auch hinsichtlich Wirksamkeit und wechselseitiger Verträglichkeit in Bezug auf die Zielsetzungen miteinander verglichen werden.

Die beabsichtigten Ziele der Verkehrsverlagerung und der Stärkung des Umweltverbundes können nämlich nicht erreicht werden, wenn bedingt durch allgemein stark gesenkte Fahrpreise das Geld für die dann benötigten Kapazitätsausweitungen und den Netzausbau fehlen sollte.

Daher müssen auf breiter Front gesenkte Tarife unbedingt solide finanziert sein.

Ein zuverlässiger Betrieb, die Instandhaltung der Infrastruktur und der unumgängliche Netzausbau erfordern sehr hohe Investitionen, die durch wegbrechende Fahrgeldeinnahmen auf keinen Fall gefährdet werden dürfen.

Die Auflösung des nun schon jahrzehntelangen Investitionsstaus und die weitere Steigerung der Attraktivität insbesondere in den Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen aber auch beim Angebot außerhalb der Hauptverkehrszeiten müssen zudem im Zweifelsfall immer Priorität haben vor der Alternative noch weiter gehender Tarifsenkungen.

Hier sollte am Wiener Modell angeknüpft werden: Durch deutliche Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Verkehrsraum (in München sind die Parkgebühren im internationalen Vergleich lächerlich niedrig) die notwendigen finanziellen Mittel zum Ausbau und Betrieb des ÖPNV zu gewinnen.

## Takte und Netzdichte

Planungen von Seiten der MVG, den Stadtbusbetrieb in der HVZ<sup>7</sup> und NVZ<sup>8</sup> mittelfristig auf Takt 10 zu verdichten, sind zu befürworten. Eine Ausdehnung auf die Spätverkehrszeit sowie aufs Wochenende ist erforderlich, also täglich von 6 – 24 Uhr 10 Minutentakt<sup>9</sup>.

## Maßnahmen Bus

Neben den Taktverdichtungen (vgl. den entsprechenden Punkt) sind zur Verbesserung der Betriebsqualität Busspuren einzurichten. Die Busspuren sind so einzurichten, dass eine spätere Aufwertung zum Trambahnbetrieb einfach möglich ist.

Wichtig sind insbesondere folgende Strecken:

---

<sup>7</sup> HVZ = Hauptverkehrszeit

<sup>8</sup> NVZ = Nebenverkehrszeit

<sup>9</sup> Vgl. Forderungen für den Klimaschutz an die Stadt München, <http://fff-muc.de/forderungen-muenchen.pdf> S.5

- Föhringer Ring
- Frankfurter Ring
- Mittlerer Ring Süd
- Umweltverbundröhre Ost (Querung der Bahn in Berg am Laim)
- Pasing - Freiam

## Tram

### Rolle der Trambahn im ÖPNV Netz

Als leistungsfähigstes und stadtverträgliches<sup>10</sup> Oberflächenverkehrsmittel kommt der Trambahn im städtischen ÖPNV eine wesentliche Rolle zu. Dies zeigt sich auch daran, dass Städte mit überdurchschnittlich hohem ÖPNV Anteil in der Mehrzahl der Fälle über ein gut ausgebautes Trambahnnetz verfügen.

Das S- und U-Bahnnetz kann niemals dicht genug sein, um das Stadtgebiet flächendeckend mit attraktivem ÖPNV zu erschließen – das Schnellbahnnetz kann immer nur das Hauptgerüst sein. Zur flächendeckenden Erschließung ist ein gutes Tram- und Busangebot erforderlich. Andernfalls würde nur im Bereich der Schnellbahnhaltestellen eine attraktive Alternative zum Auto angeboten werden. Wenn in München der ÖPNV Anteil erhöht werden soll, ist allein schon aus Kapazitätsgründen – Busse reichen nicht mehr aus – ein Ausbau des Trambahnnetzes erforderlich.

Der wesentliche konzeptionelle Fehler des Münchner U-Bahnnetzes ist, dass es als Ersatz des Trambahnnetzes und nicht als Ergänzung geplant und gebaut wurde.

Die Folgen daraus sind:

- Die Haltestellenabstände sind zu klein für eine Schnellbahn, zu groß zur Flächenererschließung
- Netz besteht aus drei Stammstrecken, die Linienüberlagerungen reduzieren die Fahrplanstabilität (gegenseitige Übertragung von Störungen) → dadurch Zugfolge auf max. 30 Züge/Stunde limitiert (wenn diese überhaupt erreicht werden kann)
- Vernachlässigung der Tangenten, dadurch Überlastung des Schnellbahnnetzes in der Innenstadt

Um hier Abhilfe zu schaffen, sind neue Trambahnstrecken erforderlich, die

- Leistungsfähige Tangenten darstellen
- Die Gebiete abseits der Schnellbahnstrecken erschließen
- Die U-Bahn entlasten

### Tangenten

Querverbindungen sind nur als Straßenbahn leistungsfähig, attraktiv und bezahlbar<sup>11</sup>. Straßenbahnen mit Vorrang an Kreuzungen sind ausreichend schnell, um konkurrenzfähig zu Umwegfahrten durch die Innenstadt zu sein. Sie sind außerdem bequemer als Busse und ziehen mehr Fahrgäste an.

Neben der schon lange geplanten Trambahn-Nordtangente (Englischer Garten) und Westtangente (Fürstenrieder Straße) sind folgende Strecken erforderlich:

- Tram 23, 24 (d.h. Schwabing Nord – Kieferngarten und Harthof – Kieferngarten)
- Berg am Laim – Zamdorf
- Föhringer Ring
- Frankfurter Ring

---

<sup>10</sup> Von allen Oberflächenverkehrsmitteln benötigt bei gegebener Beförderungsleistung die Tram am wenigsten Platz

<sup>11</sup> Mit der Ausnahme S-Bahn Südring und S-Bahn Nordring

- Umweltverbundröhre Ost (Berg am Laim)
- Innere Südtangente: Tram über die Brudermühlbrücke, die südliche Isarquerung lässt sich zu einer Tangente zwischen Obersendling und Zamdorf durch Giesing und Haidhausen erweitern: Aidenbachstraße – Harras – Brudermühlbrücke – Candidplatz – Tegernseer Landstraße – Silberhornstraße – Ostfriedhof – Orleansstraße – Ostbahnhof – Einsteinstraße – Zamilapark
- Äußere Südtangente im Raum Thalkirchen
- Tram Rotkreuzplatz – Laim über die Friedenheimer Brücke zur Aufwertung des S-Bahnhofs Hirschgarten, von dort weiter zum Harras
- Pasinger Nord-Süd-Tram im Verlauf der heutigen Metrobus-Linie 56

Attraktive, schnelle und störungsfreie Verbindungen zwischen den Stadtvierteln sind das effizienteste Mittel, um die Schnellbahnstrecken im Stadtzentrum zu entlasten. Unnötige Umsteigefahrten durch das Stadtzentrum können entfallen und der ÖV wird genau dort attraktiver gemacht, wo heute noch das Auto dominiert, nämlich bei den Fahrten außerhalb des Stadtzentrums.

#### Weitere Neubaustrecken:

Neben den oben genannten Strecken sind die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV vordringlich:

- Pasing - Freiam
- Gasteig/Ostbahnhof – Ramersdorf – Neuperlach

#### Entlastung der U-Bahn

Wenn die Tram zur Entlastung der U-Bahn verwendet wird, sind über den geplanten Bau der Nord- und Westtangente hinaus weitere innenstadtnähere Strecken erforderlich. Grundsätzlich sind zwei verschiedene Szenarien denkbar:

#### Trambahnstrecken über oder parallel zu einer U-Bahn:

mit dem primären Zweck, die Kurzstreckenfahrergäste (d.h. Fahrgäste die nur ein oder zwei Stationen mit der U-Bahn fahren) aus der U-Bahn abzuziehen und so z.B. die S-Bahn ohne U-Bahnnutzung gut erreichbar zu machen. Somit wird die U-Bahn von Fahrgästen entlastet, die längere Strecken zurücklegen wollen.

Beispiele:

- Tram Lindwurmstraße zur Entlastung vom Kurzstreckenverkehr
- Tram 23 in die Innenstadt: Parkstadt – Münchner Freiheit – Giselastraße – Nordtangente – Elisabethplatz – Barer Straße – Hauptbahnhof
- Wiederinbetriebnahme der Trambahn in der Ludwig- und Leopoldstraße mit Anbindung zum Hauptbahnhof

#### Durchgehende Über-Eck Verbindungen:

in Beziehungen, auf denen starker Umsteigeverkehr über einen der kritischen U-Bahnhöfe besteht, wird eine durchgehende Tramdirektverbindung angeboten. So werden die Umsteigeknoten entlastet.

Beispiele:

- Tram vom Hauptbahnhof zur Münchner Freiheit (Entlastung Odeonsplatz),
- Innenstadtnähere „Kerntangenten“ (z.B. Schleißheimer Straße – Paul-Heyse-Unterführung – Goetheplatz – Lindwurmstraße – Harras)

Selbstverständlich erfordert ein Trambahnbahnbetrieb, der eine U-Bahn wirksam entlastet, ausreichend große Fahrzeuge und dichte Takte.



### Trambahn während Bau der U9

Während der Bauzeit der U9 sind langjährige massive Betriebseinschränkungen im bestehenden U-Bahnnetz zu erwarten. Deshalb ist der Neu- bzw. Wiederaufbau von Trambahnstrecken im Innenstadtbereich erforderlich. Auch nach Fertigstellung der U9 können diese Strecken eigenständige Verkehrsaufgaben erfüllen (Kurzstreckenfahrten, Oberflächenfeinerschließung). Insbesondere im Bereich Pocci- und Implerstraße ist aufgrund der geplanten Auflassung des U-Bahnhofs Poccistraße eine bessere Erschließung an der Oberfläche erforderlich. Dafür ist die Trambahn in der Lindwurmstraße am besten geeignet.

Auch in der Impler- wie auch in der Ludwig/Leopoldstraße sind aus diesem Grund neue (bzw. Wiederaufgebaute) Trambahnstrecken während des Baus der U9 erforderlich.

### Verlängerungen ins Umland als erster Schritt zur Stadt-Umland Bahn

- Von Moosach über Karlsfeld nach Dachau
- Amalienburgstraße – Verdistraße – Blütenburg – Freiham - Germering (dabei städtebauliche Aufwertung der Verdistraße zum Boulevard Verdiallee)
- Ramersdorf / Neuperlach - Ottobrunn
- SEM Nordost - Aschheim / Kirchheim
- St. Emmeram / Studentenstadt - Unterföhring

### Langfristiges Ziel

Perspektivisch ist längerfristig die Umstellung der Metrobuslinien auf Trambahn angebracht (nicht notwendigerweise mit exakt derselben Linienführung).

### Fahrzeuge

Bei der nächsten Fahrzeugbeschaffung sind längere Fahrzeuge (d.h. mindestens Fünfteiler, ca. 40 Meter Länge) anzuschaffen.

## Städtebauliche Aufwertung in Kombination mit Verbesserung des ÖPNV

Wie zahlreiche Beispiele aus Frankreich zeigen, lässt sich der Bau einer Straßenbahn sehr gut mit einer Aufwertung des Straßenraums (bei gleichzeitiger Reduzierung des MIV) kombinieren.

Geeignete Beispiele hierfür sind:

- ÖV Achse Rosenheimer Straße: Umgestaltung/städtebauliche Aufwertung der Rosenheimer Straße, d.h. Einrichtung einer eigenen Tram/Busspur in ganzer Länge, v.a. neu zwischen Orleansstraße und Gassteigberg) dadurch bessere ÖV Anbindung von Ramersdorf an die Innenstadt, da der Umweg über Ostbahnhof entfällt
- Boulevard Verdiallee: Verlängerung der Tram von der Amalienburgstraße zur Blütenburg, von dort weiter nach Freiham

### Haltestellen

Wichtige Haltestellen (z.B. Stachus) sind als geschlossene Hallen auszuführen<sup>12</sup> – einige wenige Wartehäuschen bieten keine geeigneten Witterungsschutz.

Trambahnhaltestellen sind endlich tatsächlich barrierefrei – d.h. ohne Stufen und nur mit einem wenige Zentimeter breitem Spalt – auszuführen.

---

<sup>12</sup> Vorbilder z.B. in Lodz und Grenoble

## U-Bahn

### Probleme des ÖV Ausbaus in München

Während bei der U-Bahn in den letzten Jahrzehnten ein das Stadtgebiet relativ gut abdeckendes Netz gebaut wurde, war das Ausbautempo bei Tram und S-Bahn definitiv zu gering. Ebenso wurde der Ausbau von Tangenten vernachlässigt. Hier liegt das Hauptproblem des (zu langsamen) Ausbaus des ÖPNV in München, und nicht beim Fehlen einiger U-Bahnstrecken am Stadtrand.

*Wie sieht die weitere Perspektive des U-Bahnbaus aus?*

### Ziel: 4 Minuten-Takt pro Linie

Bei der U-Bahn in München sind zunächst die notwendigen Voraussetzungen für einen 4 Minuten-Takt pro Linie, der auch stabil gefahren werden kann, zu schaffen. Eine Verlängerung der U-Bahn kann der Stabilität des Betriebes entgegenstehen, v.a. wenn die Umsteigeanlagen in der Innenstadt unterdimensioniert sind (z.B. U4/5 am Hauptbahnhof). Wenn die U-Bahn-Strecke weiter verlängert wird, ist eine Ertüchtigung in der Innenstadt unumgänglich (d.h. v.a. bessere Umsteigemöglichkeiten am Hauptbahnhof).

### U-Bahnverlängerungen an den Stadtrand und ins Umland

Der U-Bahnbau kann dann sinnvoll sein, wenn dicht bebaute Neubaugebiete am Stadtrand angebunden<sup>13</sup> werden sollen und keine Anbindung durch S-Bahn bzw. Erschließung durch Trambahn möglich ist. Ebenso sind Netzergänzungen im inneren Stadtbereich denkbar.

Hauptproblem der U-Bahn sind die hohen Bau- und Betriebskosten<sup>14</sup>.

Ein U-Bahnbau als Ersatz für (bestehende oder geplante) Trambahnstrecken, um eine Umverteilung von Fahrspuren zugunsten des ÖPNV zu verhindern, ist abzulehnen. Das hat nichts mit Verkehrswende zu tun.

Die geplante U26 Kieferngarten – Am Hart ist ein Paradebeispiel für eine U-Bahn, die im Wesentlichen aus der Motivation des Erhalts von Autofahrspuren für den MIV heraus geplant wird.

Der weitere U-Bahnausbau am Stadtrand hängt vor allem von der künftigen Siedlungsentwicklung ab. Die Verlängerung von U-Bahnen erfordert eine entsprechende Dichte (größer gleich 85 Wohnungen pro Hektar) im Einzugsbereich. Nun ist einerseits fraglich, ob – bei einer sich abkühlenden Konjunktur – das Wachstum Münchners so weitergeht wie bisher prognostiziert. Andererseits ist ein verstärkter Wohnungsbau auf jeden Fall notwendig, um die Mietpreisentwicklung dämpfen zu können. Allerdings lässt sich dies nur mit einem hohen Anteil kommunaler Wohnungen erzielen – Eigentumswohnungen tragen zur Bodenspekulation bei<sup>15</sup>.

Ein grundsätzliches Problem bei U-Bahnverlängerungen am Stadtrand ist, dass einerseits ein hinreichendes Fahrgastpotential erschlossen werden muss, damit der U-Bahnbau sinnvoll ist. Andererseits verringert sich durch die erhöhte Streckenlänge und das erhöhte Fahrgastaufkommen die Betriebsstabilität. Insbesondere im Innenstadtbereich würde das erhöhte Fahrgastaufkommen zu Problemen führen.

Während bei der U4 eine Verlängerung ins Gebiet der SEM Nordost noch als machbar erscheint, ist eine Verlängerung der U2 über Feldmoching aus den dargestellten Gründen eher kritisch zu sehen. Ähnlich – wenn auch etwas weniger kritisch – sieht es mit einer Verlängerung der U1 übers hinaus OEG aus.

---

<sup>13</sup> wegen mangelnder Flächenerschließung ist eine regelrechte „Erschließung“ nicht möglich

<sup>14</sup> Ca. 1 Million Euro pro Kilometer und Jahr Unterhaltskosten

<sup>15</sup> Als Vorbild für guten kommunalen Wohnungsbau sei auf Wien verwiesen

Bei der Verlängerung ins Umland ist zu untersuchen, ob nicht eine Trambahn die deutlich effizientere Lösung darstellt, da oft Bereiche geringer Bebauungsdichte zu erschließen sind (z.B. im Falle der U-Bahn nach Ottobrunn/Taufkirchen).

#### U1 Nord:

Verlängerung ab OEZ von Siedlungsentwicklung im Bereich Fasanerie / Feldmoching / Ludwigsfeld abhängig.

#### U2 Nord:

Vorbedingung ist neben der entsprechenden Bautätigkeit eine Entlastung der U2 in der Innenstadt, z.B. durch eine Teilinbetriebnahme der U9 (U29, vgl. unten).

#### U4 Ost:

Bei einer Verlängerung der U4 über den Arabellapark hinaus ist gleich eine Verlängerung ins Gebiet der SEM Nordost hinein vorzunehmen (mit entsprechender Verdichtung um die U-Bahnhöfe). Eine Verlängerung nur bis Engelschalking ist aufgrund des zu geringen Fahrgastpotentials nicht angebracht. Falls die SEM Nordost nicht realisiert werden sollte, ist eine Verlängerung der U4 über den Arabellapark hinaus somit nicht sinnvoll. In diesem Fall ist die Tram vom Cosimapark nach Engelschalking zu verlängern.

Im Falle der Realisierung der SEM Nordost ist von der Führung zur Messestadt mit Rücksicht auf eine bessere Erschließung des SEM Gebiets Abstand zu nehmen.

*Begründung: Ohne den Zwangspunkt einer Führung zur Messestadt U4 zur Messestadt“ weg, so kann man die U-Bahn hinter Engelschalking in Richtung Nordosten geführt werden. So können im SEM Gebiet wenigstens zwei U-Bahnhöfe angelegt werden. Außerdem ist eine spätere Verlängerung in Richtung Aschheim offengehalten – ebenso wie Verknüpfungspunkt z.B. mit der Stadt-Umland-Bahn, einer aus dem S-Bahn-Nordrings Richtung Osten ausfädelnden Strecke. So ergeben sich für die Zukunft mehr Optionen sowohl für die SEM als auch für die ÖPNV Erschließung.*

#### U5 Freiam

Die scheinbare Notwendigkeit einer U-Bahn nach Freiam basiert auf folgenden Sachverhalten:

- Der Freistaat unterlässt den Ausbau der S-Bahn für den 10 Minutentakt (S4 Aubing) bzw. plant die Ausdünnung auf 15 Minuten Takt (S8 Freiam)
- Die Stadt hat die Planung der Tram nach Freiam schrittweise verschlechtert (Streichung des Streckenastes nach Aubing sowie keine direkte Anbindung des S-Bahnhofs Freiam)
- die Stadt hat für die Tram nach Freiam keine ausreichenden Vorleistungen erbracht (z.B. aus Anlass der Tramverlängerung zum Pasinger Bahnhof 2013)
- Kein politischer Wille, MIV Flächen in Freiam, Aubing, Westkreuz und Pasing zugunsten des ÖPNV umzuverteilen

Die Befürworter der U-Bahn nach Freiam versprechen sich eine Reduzierung des MIV. Dies lässt sich aber nur durch weniger Fläche für diesen MIV erreichen. Bei entsprechender Flächenumverteilung ist eine Tram nach Freiam kein Problem. Außerdem kann die MIV Reduktion nie funktionieren, wenn die U-Bahn erst Jahrzehnte nach Fertigstellung des neuen Stadtteils fertiggestellt erbaut wird, Die Neubürger haben sich bis dahin an die bequeme Nutzung ihrer Autos gewöhnt. Eine Reduzierung des MIV wäre nach allen internationalen

Erfahrungen nur möglich, wenn die U-Bahn zeitnah beim Erstbezug der ersten Wohnblöcke voll zur Verfügung stehen würde!

### U6 Nord

Verbindung Garching – Neufahrn, aus Gründen der Betriebsstabilität (U6 sonst zu lange) und Baukosten ist eine Realisierung als Tram oder S-Bahn vorzuziehen.

### U9 bzw. U29

Um aus den Ausgaben für den geplanten Rohbau des U9 Bahnhofs<sup>16</sup> am Hauptbahnhof eine sinnvolle Investition zu machen, die baldmöglichst (und nicht erst nach 2037) den Münchner Fahrgästen zugutekommt, schlägt der AAN das nachfolgend beschriebene Konzept der U29 vor.

Dieses sieht vor:

- Schnellstmögliche Realisierung der Verbindung vom Hauptbahnhof zur Theresienstraße
- Betrieb von Verstärkerzügen zwischen Hauptbahnhof und Feldmoching (ab Theresienstraße auf der heutigen U2)

Die U29 ist die wichtigste neu zu bauende U-Bahnstrecke

Weitere Einzelheiten zur U29 werden in einem separaten [Thesenpapier](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/10/20191023_Stellungnahme-AAN_M%C3%BCFo_U29.pdf) behandelt.  
[https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/10/20191023\\_Stellungnahme-AAN\\_M%C3%BCFo\\_U29.pdf](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/10/20191023_Stellungnahme-AAN_M%C3%BCFo_U29.pdf)

### Unterhaltskosten der U-Bahn im Haushalt sichern

Die Unterhaltskosten der U-Bahn (d.h. Erhalt der Bausubstanz, Beleuchtung, Wartung der Rolltreppen etc.) beträgt ca. 1 Million Euro pro Kilometer und Jahr. Diese Kosten sind im Stadthaushalt entsprechend zu berücksichtigen.

Weiterer U-Bahnbau nur bei Zuschüssen von Bund und Land

Abgesehen von der U29 ist der Bau weiterer U-Bahnstrecken nur bei entsprechender Bezuschussung von Bund und Land (80% der Baukosten) in Angriff zu nehmen.

### S-Bahn

Auch wenn die S-Bahn in den Zuständigkeitsbereich des Freistaats Bayern fällt, kann die LH München mit einigen Maßnahmen Einfluss nehmen:

#### Städtebaulicher Wettbewerb Nordring

Für das Gebiet es Nordrings ist ein städtebaulicher Wettbewerb auszuloben. Ziele des Wettbewerbs ist es, die Chancen, die eine S-Bahn (bzw. Regionalbahnstrecke) bietet, für die Stadtentwicklung zu nutzen.

Trassenfreihaltung für Südring und zusätzliche Gleise an den Strecken im Stadtgebiet  
Entsprechende Trassenfreihaltungen sind vorzunehmen.

---

<sup>16</sup> Im Rahmen des Baus des S-Bahn Tieftunnels ist der Rohbau des U9 Bahnhofs am Hauptbahnhof geplant (Kosten ca. 400 Millionen Euro)

### Bessere Zugänge zu den S-Bahnhöfen (vgl. Donnersberger Brücke)

Die Erreichbarkeit einiger S-Bahnhöfe ist zu verbessern – z.B. am Leutenbergring (Fußgängersteg zur Neumarkter Straße und zum Gewerbegebiet Einstein/Grillparzer Straße) oder in Johanneskirchen (Zugang im Süden).

### Planungsunterstützung der Umlandgemeinden

Im Interesse eines gemeinsamen Ausbaus des ÖPNV im Stadt-Umland Bereich sollte die Stadt Planungskapazitäten (aus Planungsreferat und MVG) zur Verfügung stellen. Für die LH München ist es wesentlich einfacher, derartige Kapazitäten langfristig zu nutzen, als Umlandgemeinden, bei denen nach Projektabschluss längere Planungspausen zu erwarten sind.