

Stellungnahme zum Leistungsprogramm 2021 der MVG

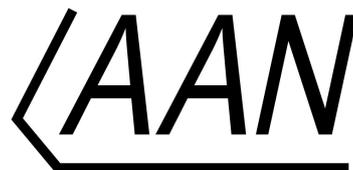
des

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

Ansprechpartner:

Berthold Maier, E-Mail: aan.muenchen@web.de

München, 15. April 2020



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

im Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.
(Münchner Forum)
Schellingstraße 65
80799 München
Tel.: 089 / 28 20 76
Fax: 089 / 28 05 532
info@muenchner-forum.de
www.muenchner-forum.de
www.facebook.com/muenchnerforum/

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

Inhalt

Wichtige Weichenstellungen in schwieriger Lage erforderlich	3
Ausbaukonzept bei Trambahn fehlt	4
Maßnahmenpaket ÖPNV-Ausbau	4
Trambahnausbau	4
Bus	5
U-Bahn	5
Planungskapazitäten	5
Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV	5
Verkehrsüberwachung stärken	5
Wichtige Infrastruktur.....	6
Stadtplanung - Trassenfreihaltung für ÖPNV	6
Positionspapier des AAN zum ÖPNV-Ausbau	6
Bewertung der 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	9
Bus	10
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	10
Busspuren und Beschleunigung	11
Vorschläge des AAN zum Busnetz	12
Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost	16
Nachtverkehr.....	17
Hybrid-Trolley Busse sind die logische Ergänzung von Batteriebusen.....	17
Fazit: Stadt muss MVG beim ÖPNV-Ausbau unterstützen	18

Wichtige Weichenstellungen in schwieriger Lage erforderlich

Gemäß Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München soll der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Modal Split bis 2030 auf 30% steigen (2017: 24%). Zur Erreichung dieses – sinnvollen und notwendigen Ziels – muss eine doppelte Herausforderung bewältigt werden:

Einerseits hat sich in München beim ÖPNV-Ausbau ein erheblicher Handlungsbedarf angestaut (jahrelang unterbliebener Netzausbau, die Infrastruktur (z.B. Betriebshöfe) ist mit dem Bedarf nicht mitgewachsen). Ebenso steht mit der geplanten Gründung des „Mobilitätsreferats“ eine wesentliche Umstrukturierung der Stadtverwaltung an. Ziel ist, hier eine effizientere und schnellere Umsetzung von Projekten beim Rad- und ÖPNV-Ausbau zu erreichen. Eine wichtige Aufgabe des neu gewählten Stadtrates wird es sein, den genauen Aufbau des Mobilitätsreferates und dessen Schnittstellen zu den anderen Referaten und der MVG zu definieren.

Auf der anderen Seite wird die Corona-Pandemie neben den unersetzlichen Verlusten an Menschenleben erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen haben. Kleinbetriebe und mittelständische Unternehmen stehen vor existenziellen Problemen. Mit einem Anstieg der Arbeitslosigkeit ist zu rechnen. Die staatlichen und kommunalen Hilfspakete werden nicht alle negativen Folgen abwenden können.

Auch der Stadthaushalt wird betroffen sein: 2019 wurden 2,7 Mrd. Euro (von insgesamt 7,2 Mrd. Euro) des städtischen Haushalts aus der Gewerbesteuer bestritten (38%)¹. Der Spielraum für Investitionen wird sich zweifelsohne verringern.

Vor allem kurzfristig wird mit deutlichen finanziellen Einschnitten zu rechnen sein. Da Prognosen zur Finanzierbarkeit mittel- und langfristiger Projekte derzeit eher im Bereich der Spekulation sind, unterbleiben sie hier.

Aber wenn die folgenden Punkte beachtet werden, sind die Entscheidungen auf eine richtige Grundlage gestellt:

- Ungeachtet der zu erwartenden Einwohnerentwicklung Münchens ist ein weiterer ÖPNV-Ausbau auf jeden Fall anzustreben – und wenn ein Modal Split von über 30% dabei erreicht wird, ist dies ein zusätzlicher Nutzen: der notwendige Wirtschaftsverkehr kann besser fließen, Polizei, Rettung und Feuerwehr erreichen ihre Einsatzorte schneller, u.s.w.
- Angesichts des Mangels an bezahlbarem Wohnraum ist weiterer Wohnungsbau dringend geboten. Auch wenn sich in Folge der Corona-Pandemie der Zuzug nach München verringern sollte, ist die kontinuierliche Schaffung von Wohnraum weiterhin erforderlich, um ausreichend Wohnraum auch für geringere Einkommen zu schaffen. Gerade die derzeit sehr gelobten systemrelevanten Berufe (z.B. Erwerbstätige im Einzelhandel, im Gesundheitswesen und bei den Verkehrsunternehmen) haben die größten Schwierigkeiten, die derzeitigen Mieten zu zahlen. Eine Einschränkung des Wohnungsbaus würde das falsche Signal aussenden, dass sich die „Systemrelevanz“ der genannten Berufe in Nicht-Krisen-Zeiten aufs Zahlen hoher Mieten beschränkt.
- Für den genannten Wohnungsbau wird dann selbstverständlich auch eine gute ÖPNV - Anbindung benötigt.
- Beim ÖPNV-Ausbau ist das Hauptaugenmerk auf möglichst effiziente Realisierung der Projekte zu legen: Aufgrund der hohen Bau²- und Betriebskosten sind U-Bahnen nur dort sinnvoll, wo sie aufgrund des Fahrgastaufkommens gerechtfertigt sind. Bei Wohngebiete-

¹ <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Stadtkämmerei/Haushalt/Einzahlungen.html>

² Stand München: Ein Kilometer U-Bahn am Stadtrand ca. 160 – 170 Mio. Euro, ein Kilometer Trambahn 10-20 Mio. Euro.

ten am Stadtrand mit nicht mehr als 30000 Einwohnern ist diese Sinnhaftigkeit stark zu bezweifeln. Andererseits sind die geplanten Kapazitätserweiterungen der U-Bahn in der Innenstadt essentiell für die künftige Funktionsfähigkeit des U-Bahnnetzes

- Eine Erweiterung der Planungskapazitäten – sei es bei der MVG oder beim geplanten Mobilitätsreferat – für ÖPNV-Projekte ist in jedem Fall erforderlich, um von den derzeit überlangen Realisierungszeiträumen wegzukommen.

Ausbaukonzept bei Trambahn fehlt

Für die Erweiterung des Busangebots wird eine klare Perspektive bis 2030 vorgegeben. Vor allem im Innenstadtbereich geplant sind viele Netzerweiterungen geplant.

Für die Trambahn fehlt eine derartige Perspektive gänzlich. Dies ist angesichts der Vorteile der Tram (höhere Attraktivität im Vergleich zum Bus, höhere Leistungsfähigkeit) überraschend. Ein Ausbaukonzept für eine Erweiterung des Trambahnnetzes – auch in der inneren Stadt – ist erforderlich.

Maßnahmenpaket ÖPNV-Ausbau

Um den notwendigen ÖPNV-Ausbau einzuleiten, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Trambahnausbau

Die nachstehenden Strecken sind unverzüglich umzusetzen:

- Trambahn-Nordtangente (Elisabethplatz – Giselastraße – Englischer Garten – Tivolistraße)
- Trambahn-Westtangente (Aidenbachstraße – Fürstenrieder Straße – S-Bahnhof Laim – Romanplatz)
- Tram 23 (Schwabing Nord – Kieferngarten), Tram 24 (Am Hart – Kieferngarten)

Neben dem Bau der oben genannten Strecken sind weitere Projekte vorzubereiten. Ziel ist es, in den nächsten Jahren die folgenden Strecken zu planen und mit dem Bau zu beginnen:

Gruppe 1:

- Berg am Laim Zamilapark – SEM Nordost (CSU Stadtratsantrag wurde gestellt)
- Ostbahnhof – Ramersdorf – Neuperlach, inklusive Verbindung Orleansstraße – Rosenheimer Straße – Ludwigsbrücke
- Tram Hauptbahnhof – Goetheplatz – Kolombusplatz – Silberhornstraße³: Diese Strecke erhöht die Flexibilität des Netzes in der Innenstadt – heute muss der Verkehr zwischen Hauptbahnhof und Giesing über Sendlinger Tor geführt werden, mit der genannten Strecke wird eine parallele Verbindung geschaffen⁴.

Gruppe 2:

- St. Emmeram – Isar – Studentenstadt bis (mindestens) Schwabing Nord (Tram 23)

³ Auch bekannt als „17er Südast“ (bis 1983 von Tram 17 befahren, heute Bus 58/68)

⁴ Als langfristige Perspektive bietet sich an: Vom Holzkirchner Bahnhof durch die Paul-Heyse Unterführung und über die Seidlstraße zum Stiglmaierplatz. Später kann die Unterführung noch (wie z.B. in Augsburg in Bau) als Zugang zu den Bahnsteigen genutzt werden:

https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/Standpunkte_04_2016.pdf S.12

- Südtangente (Großhadern – Brudermühlstraße – Silberhornstraße – Welfenstraße – Ostbahnhof)
- Moosach – Ludwigsfeld – (Karlsfeld – Dachau)
- Realisierung von Trambahnstrecken zur Entlastung der U3/6: Verlängerung der Tram 23 nach Süden über Leopoldstraße zum Hauptbahnhof. Diese Strecke kann auch bei einem Bau der U9 als Ersatzverkehr während baubedingter Sperrungen dienen.

Bus

Weitere Busspuren sind zügig umzusetzen.

Dazu gehören z.B. Busspuren in der Prinzregentenstraße und am Altstadtring sowie entlang der Buslinie X30 im Bereich Brudermühlstraße und entlang der Buslinien X35/X36 im Bereich Frankfurter Ring.

U-Bahn

Die Priorität ist auf Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung in der Innenstadt (z.B. U4/5 am Hauptbahnhof) zu legen.

U-Bahn Neubaustrecken sind nur dann zu bauen, wenn ausreichend (für mindestens 80% der Bausumme) Bundes- und Landeszuschüsse zugesagt sind.

Wichtig sind Maßnahmen zur Sicherstellung der Betriebsqualität der U-Bahn mit dem Ziel eines zuverlässigen 2-Minuten-Takts auf den Stammstrecken.

Planungskapazitäten

Die Planungskapazitäten (bei MVG oder Mobilitätsreferat) zur Realisierung von ÖPNV Projekten müssen erheblich ausgeweitet werden. Vorbild ist die Schaffung neuer Personalstellen zur Umsetzung des Radentscheids. Diese neuen Stellen werden unabhängig von der Gestaltung des Mobilitätsreferats auf jeden Fall benötigt.

Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV

Kombination Stadterneuerung und Verkehrsberuhigung mit Ausbau von ÖPNV und Radverkehr

Der ÖPNV ist an vielen Stellen Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgesetzt.

Zur Abhilfe ist an kritischen Stellen gezielt der MIV zu reduzieren (z.B. durch Sperrungen oder Einbahnregelungen), um folgende Ziele zu erreichen:

- Verkehrsberuhigung
- weniger Behinderungen für den ÖPNV
- bessere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- mehr Sicherheit für Fahrradfahrer
- Aufwertung des öffentlichen Raums

MVG und Stadtverwaltung werden beauftragt, geeignete Stellen für das oben genannte Maßnahmenbündel zu identifizieren und die Umsetzung einzuleiten.

Verkehrsüberwachung stärken

Auf zugeparkten ÖPMV-Haltestellen, Fuß- und Radwegen muss schnell und konsequent abgeschleppt werden.

Wichtige Infrastruktur

Betriebshöfe

Bei Tram, Bus und U-Bahn ist die Anschaffung weiterer Fahrzeuge geplant. Für diese neuen Fahrzeuge sind die entsprechenden Betriebshöfe zur Abstellung erforderlich. Neben dem zweiten U-Bahn-Betriebshof in Neuperlach werden (mindestens) je zwei weitere Betriebshöfe für Tram und Bus zum Abstellen der Fahrzeuge benötigt. Diese sind so über das Netz zu verteilen, dass die Ein- und Ausrückwege für die Fahrzeuge minimiert werden.

Werkwohnungen

Angesichts der Mietpreissituation in München sind Werkwohnungen ein wichtiges Mittel, um weiterhin Fahrpersonal anwerben zu können. Es ist von einem Bedarf von rund 3 Werkwohnungen pro zusätzlichen Bus, Tram oder U-Bahn auszugehen (Mehrschichtbetrieb plus Urlaubsvertretung plus anteilig Werkstattpersonal).

Stadtplanung - Trassenfreihaltung für ÖPNV

Bei der Planung von Neubaugebieten sind geeignete Trassen für Tram und Bus freizuhalten.

Positionspapier des AAN zum ÖPNV-Ausbau

Eine genauere Beschreibung der für den ÖPNV-Ausbau notwendigen Maßnahmen, weitere Ausbauvorschläge z.B. für das Tramnetz und sowie detailliertere Aussagen zum Thema Tarife sind im Positionspapier des AAN zum ÖPNV in München vom 26.11.2019 dargelegt:

https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/11/Positionspapier_AAN_%C3%96PNV_M%C3%BCnchen.pdf

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Der AAN begrüßt die im Leistungsprogramm aufgeführten Maßnahmen zur Verbesserung bzw. Ausweitung des Angebots.

U-Bahn

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Linie	Maßnahme	Bemerkung
U6	Angebotsausweitung Takt 5 ganztags Klinikum Großhadern - Fröttmaning	
U6	Angebotsausweitung Takt 5 HVZ nach Garching	nachrichtlich*
U6	Angebotsausweitung Takt 10 nach Garching bis 21 Uhr	nachrichtlich*
U4	Verlängerung Takt 5 HVZ früh bis ca. 9:45 Uhr	3 Fahrten**

Quelle: MVG Leistungsprogramm 2021

Der AAN begrüßt die für die U-Bahn geplanten Maßnahmen.

Die Verstärkungsmaßnahmen auf der U6, speziell die Verbesserungen bei der Anbindung Garchings, sind sinnvoll und notwendig.

Wichtig ist die Verdichtung der U2 und U5 auf Takt 5 (wie im Leistungsprogramm auf Seite 11 beschrieben).

Weiterer Verbesserungsbedarf bei der U-Bahn

U2

Verlängerung des werktäglichen 5-Minuten-Takts bis 21 Uhr.

U3

Vereinheitlichung des Fahrplans am Werktag Nachmittag (bisher noch extra Freitags-Fahrplan).

Das heißt, der 5-Minuten-Takt soll einheitlich um 13 Uhr beginnen.

Trambahn

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Linie	Maßnahmenbeschreibung	Bemerkung
15	Sonntagsverkehr (ca. 12:00 - 18:30 Uhr)	
16	Angebotsverdichtungen St. Emmeram	
17 N17	Linienunterbrechung bzw. Umleitungsverkehr	Nachrichtlich*
N17	Verlängerung nach St. Emmeram und Aufwertung Bus N72	Vorgriff Nachtnetz neu**
19	Spätverkehr Freitag auf Samstag und vor Sonn-/Feiertag	
N19	Verlängerung Wochenendverstärker bis Max-Weber-Platz	Vorgriff Nachtnetz neu**
23	Taktverdichtungen tagsüber	

Quelle: MVG Leistungsprogramm 2021

Der AAN begrüßt die für die Trambahn geplanten Maßnahmen.

Die folgenden auf Seite 21 der Leistungsprogrammvorlage beschriebenen Punkte zeigen deutlich den Handlungsbedarf in den Bereichen Infrastruktur (d.h. Werkstätten, Betriebshöfe, Werkwohnungen, Netzinfrastruktur, wie z.B. Haltestellen):

- In 2021 keine neuen Fahrzeuge im Zulauf; somit keine stellzahlrelevanten Ausweitungen möglich
- Weiterhin eingeschränkte Verfügbarkeit der Tramhauptwerkstätte Ständlerstraße
- Personalverfügbarkeit
- Streckenzulassungen (weitgehend abgeschlossen)
- Zulassung Doppeltraktion

Linie 15 Sonntagsverkehr (ca. 12:00 - 18:30 Uhr)

Sonntags bedient derzeit die Tram 25 den Abschnitt Max-Weber Platz – Grünwald alle 20 Minuten.

Die Tram 15 Max-Weber Platz – Großhesselohe verkehrt ebenfalls alle 20 Minuten, in der Summe ergibt sich somit ein 10-Minuten-Takt zwischen Max-Weber-Platz und Großhesselohe.

Die Tram 25 ist durch den Ausflugsverkehr stark belastet.

Um zwischen Großhesselohe und Max-Weber-Platz ausreichend Platz anbieten zu können, plant die MVG den Einsatz zusätzlicher Züge auf der Linie 15.

Diese zusätzlichen Züge sollen kurz vor den Zügen der Linie 25 stadteinwärts verkehren. Dies ist betrieblich umständlich und löst die Probleme auf dem Abschnitt Grünwald – Großhesselohe nicht.

Die Gemeinde Grünwald ist aber offenbar nicht bereit, die Taktverdichtung auf der Linie 25 sonntags auf einen 10-Minuten-Takt zu finanzieren.

Es ist nicht einzusehen, warum auf Kosten der Münchner Fahrgäste Grünwalder Probleme gelöst werden sollen.

Weiterer Verbesserungsbedarf bei der Tram

Nachtverkehr Tram 23

Bei der Tram 23 ist Nachtverkehr einzuführen.

Zusätzliche Abbiegemöglichkeiten und Betriebsstrecken für höhere Netzflexibilität

- Erweiterung der Schleife Sendlinger Tor um ein zusätzliches Wendegleis
- Abbiegemöglichkeit von der Fraunhoferstraße in die Müllerstraße (Richtung Isartor)
- Abbiegemöglichkeit von der Milchstraße in die Wörthstraße (Richtung Ostbahnhof)
- Betriebsstrecke zwischen Dachauer Straße und Barer Straße
- Zweites Gleis in der Kirchenstraße (um Linien von der Wörthstraße besser in die Isma-
ninger Straße führen zu können)

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 Verknüpfung zur U-Bahn und zu den dort beginnenden Buslinien weitergeführt werden. Andererseits können Verstärkerzüge für die Strecke Arabellapark – St. Emmeram (bzw. künftig Arabellapark – Engelschalking / SEM Nordost) am U-Bahnhof wenden. Ein zusätzlicher Vorteil ist die höhere Flexibilität bei Betriebsstörungen.

Bus

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Rahmenbedingungen und Zielnetz 2030

Der AAN begrüßt die geplante Verbesserung des Busnetzes in der Altstadt. Besonders zweckmäßig sind die Vorschläge zu den Buslinien 134 (Verlängerung ab Alter Messeplatz via Hackerbrücke zum Königsplatz) und 149 (Odeonsplatz über Prinzregentenstraße und Vogelweideplatz zum Zamilapark).

Ebenso begrüßt der AAN die geplanten Taktverdichtungen im Busnetz (tagsüber Takt 10 bis 20 Uhr auf allen StadtBus Linien, Mindestens Takt 5 auf definierten Hauptachsen).

StadtBus 132: Takt 10 von 11-19 Uhr zwischen Marienplatz und Implerstraße

Der AAN begrüßt die Erfüllung einer langjährigen Forderung.

StadtBus 149: Neuer Linienweg ab Vogelweideplatz über Prinzregentenstraße zum Odeonsplatz

Der AAN begrüßt diese Maßnahme. Damit wird eine neue Direktverbindung zwischen der Innenstadt und Zamdorf geschaffen. Derzeitige Defizite in der Erschließung des Zamilaparks werden dadurch stark abgemildert.

Da der Zamilapark dann ganztägig von der Linie 149 bedient wird, kann die Linienführung der Linie 191 wie folgt geändert werden: Die Linie 191 wird ganztägig über das Gewerbegebiet in der Zamdorfer Straße geführt.

Um eine bessere Anbindung des Zamilaparks zu erreichen, ist die Verlängerung der Tram ab Berg am Laim über den Zamilapark und später dann weiter ins Gebiet der SEM Nordost erforderlich.

Planungsideen

Die von der MVG im Punkt „Perspektive Innenstadt Busnetz“ oder an anderer Stelle im Leistungsprogramm aufgeführten Vorschläge (z.B. StadtBus 134: Verlängerung Alter Messeplatz

Königsplatz, Verbindung Odeonsplatz – Stachus – Schwanthalerstraße – Theresienhöhe) werden vom AAN ausdrücklich befürwortet.

ExpressBus X31 (Arbellapark – Waldfriedhof)

Vor allem im Bereich Karl-Theodor-Straße wird eine neue Ost-West Verbindung geschaffen.

StadtBus 134: Verlängerung Alter Messeplatz - Königsplatz

Mit dieser Buslinie wird eine attraktive Querverbindung zwischen Theresienhöhe und Maxvorstadt geschaffen. Die Linie ist ab Königsplatz zum Odeonsplatz zu verlängern (wie von der MVG für einen späteren Zeitpunkt ohnehin vorgeschlagen).

Perspektive Innenstadt-Busnetz

Verbindung – Odeonsplatz – Stachus – Schwanthalerstraße – Theresienhöhe

Diese Linie bietet eine deutliche Verbesserung der Feinerschließung im Bereich zwischen Innenstadt und Theresienwiese.

Der AAN sieht folgende Anregungen aus seinen früheren Stellungnahmen als bisher nicht erfüllt und weiterhin notwendig an:

Bus X30

Der X30 sollte zusätzlich an der Haltestelle Vollmannstraße halten, dort besteht Umsteigemöglichkeit zu den Buslinien 185, 187, 188 und 189.

Bezüglich Mängel der Busbeschleunigung im Zuge der Linie X30 siehe Abschnitt unten.

Linie 163

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

Linie 197

Taktverdichtung (Takt 10 bis 22:00 Uhr), dadurch abends bessere Bedienung in Neuperlach.

Busspuren und Beschleunigung

Um die erheblichen Beeinträchtigungen des Busverkehrs durch den Autoverkehr zu reduzieren, ist die Einführung weiterer Busspuren erforderlich.

Ein Beispiel dafür ist die Prinzregentenstraße.

Ebenso sind im Zuge des Altstadtrings Busspuren sowie Beschleunigungsmaßnahmen einzurichten. Ebenso gilt dies für die angrenzenden Straßen wie z.B. die Schwanthalerstraße. Die sehr begrüßenswerten Vorschläge der MVG zum Innenstadt-Busnetz können nur dann ihren vollen Nutzen entfalten, wenn die Busse nicht in durch den Autoverkehr verursachten Staus stehen.

Die bereits installierten Beschleunigungen sind auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen. So wird z.B. mit der Lichtsignalanlage die Bevorrechtigung für die Linie X30 an der Kreuzung Grillparzer- / Einsteinstraße äußerst mangelhaft erreicht – nicht selten benötigt der X30 zwei Ampelumläufe, um seine Fahrt fortsetzen zu können.

Vorschläge des AAN zum Busnetz

Nord-Süd Linienbündel, Verlängerung Ostbahnhof- Altstadt, Aufwertung Isarparallele

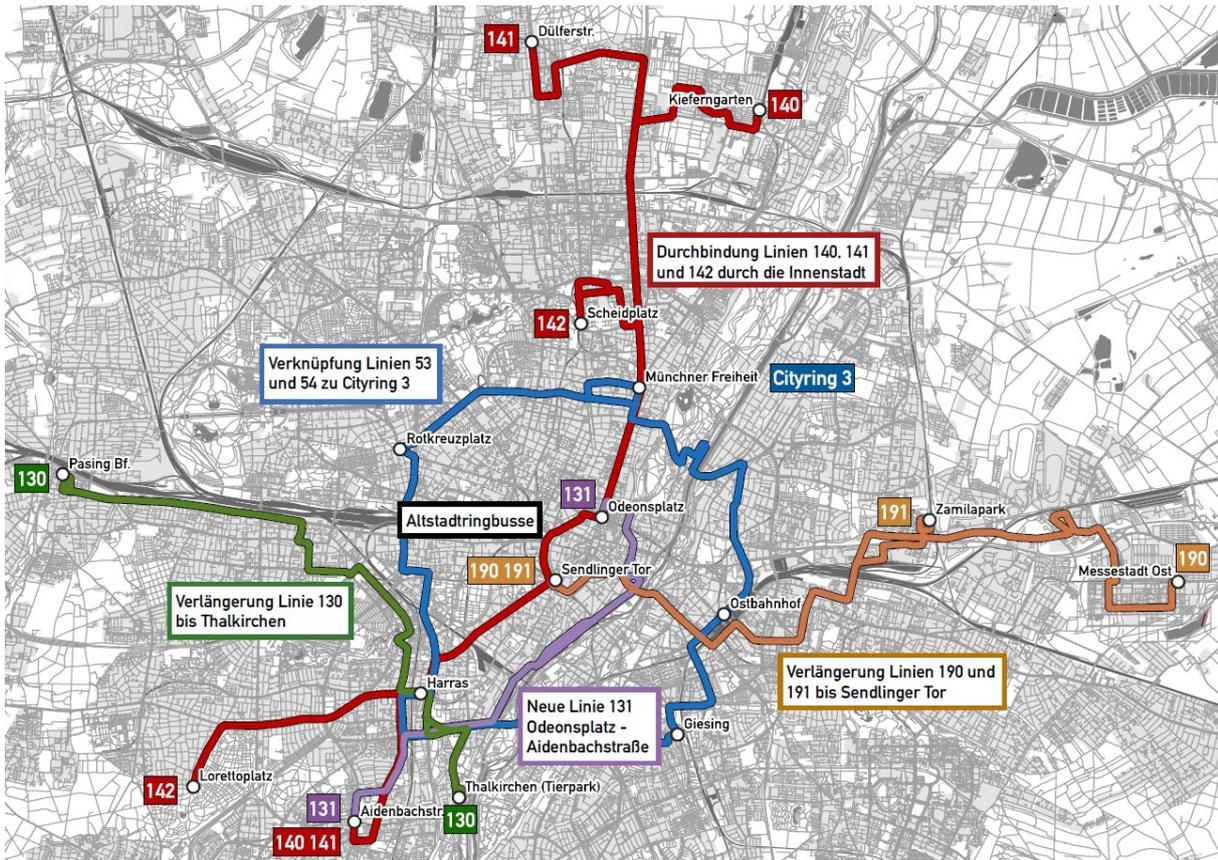
Der Netzvorschlag des AAN geht von folgenden Gedanken aus:

- Bessere Erschließung der Innenstadt und innenstadtnaher Bereiche (v.a. dort, wo bisher Lücken im ÖPNV-Netz sind)
- Schaffung von Alternativen zur U-Bahnnutzung bei Fahrten in die Innenstadt
- Schaffung neuer Direktverbindungen

Linie	Strecke	Anmerkung
53/54 Cityring 3	Kombination der heutigen Linie 53 und 54 zu einer Ringlinie Münchner Freiheit – Rotkreuzplatz – Donnersberger Brücke – Harras – Brudermühlstraße – Giesing – Ostbahnhof Münchner Freiheit	Cityring: Bus 56/58 Cityring 2: Siehe AAN Vorschlag https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/04/Stellungnahme-AAN-zum-MVG-Leistungsprogramm_2020.pdf S.14 ff (AAN Stellungnahme zum Leistungsprogramm der MVG 2020 vom 16.04.2019)
130	Verlängerung Linie 130 (Pasing – Harras) über Brudermühlstraße nach Thalkirchen	Bessere Feinerschließung Thalkirchens. Verbindung von Thalkirchen mit Harras.
131	Odeonsplatz – Isartor – Isarparallele – Brudermühlstraße – Aidenbachstraße	Bedienung des Altstadtrings zwischen Odeonsplatz und Isartor Taktverdichtung auf der Isarparallele. Verbindung vom Glockenbachviertel nach Mitter- und Obersending
140	Kieferngarten – Leopoldstraße – Münchner Freiheit – Odeonsplatz – Stachus – Sendlinger Tor – Lindwurmstraße – Harras – Aidenbachstraße	Linienbündel 140/141/142 Direktverbindung Sendling bzw. Hasenberg und Freimann in die Innenstadt. Feinerschließung über der U6 zwischen Harras und Sendlinger Tor bzw. Odeonsplatz und Münchner Freiheit.
141	Dülferstraße – Leopoldstraße – Münchner Freiheit – Odeonsplatz – Stachus – Sendlinger Tor – Lindwurmstraße – Harras – Aidenbachstraße	
142	Scheidplatz – Leopoldstraße – Münchner Freiheit – Odeonsplatz – Stachus – Sendlinger Tor – Lindwurmstraße – Harras – Waldfriedhof	
190	Verlängerung der Linie 190 (Messestadt Ost – Berg am Laim – Ostbahnhof) über Rosenheimer Straße und Isartor zum Sendlinger Tor	Linienbündel 190/191 Bessere Feinerschließung zwischen Ostbahnhof und Gasteig sowie auf dem Altstadtring zwischen Isartor und Sendlinger Tor.
191	Verlängerung der Linie 191 (Zamilapark – Berg am Laim – Ostbahnhof) über Rosenheimer Straße und Isartor zum Sendlinger Tor	

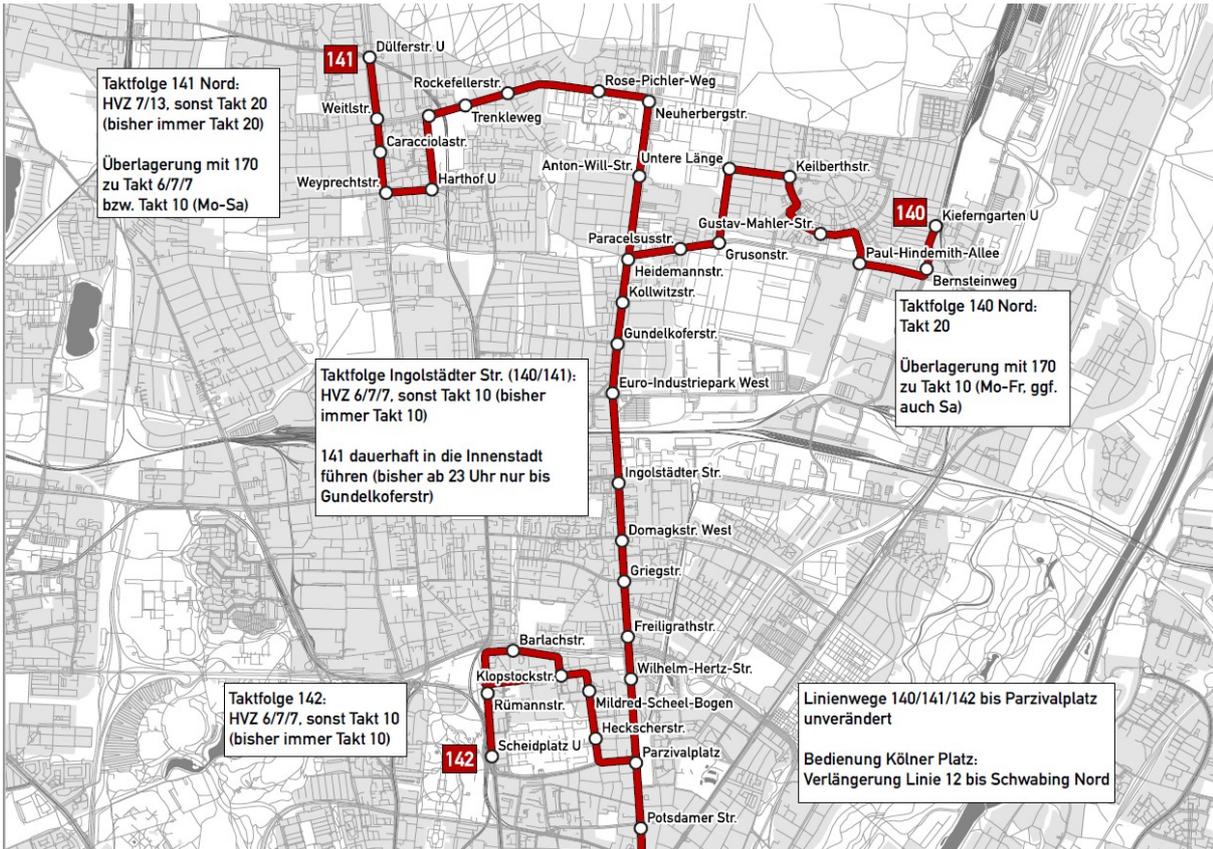
Taktfolgen: Wenn nicht auf den Karten anders angegeben, dann wie heute (d.h. 53/54 Takt 100 bis 22 Uhr, Bus 130/131 tagsüber alle 10 Minuten, Bus 190/191 tagsüber alle 20 Minuten).

Übersicht der AAN Vorschläge:



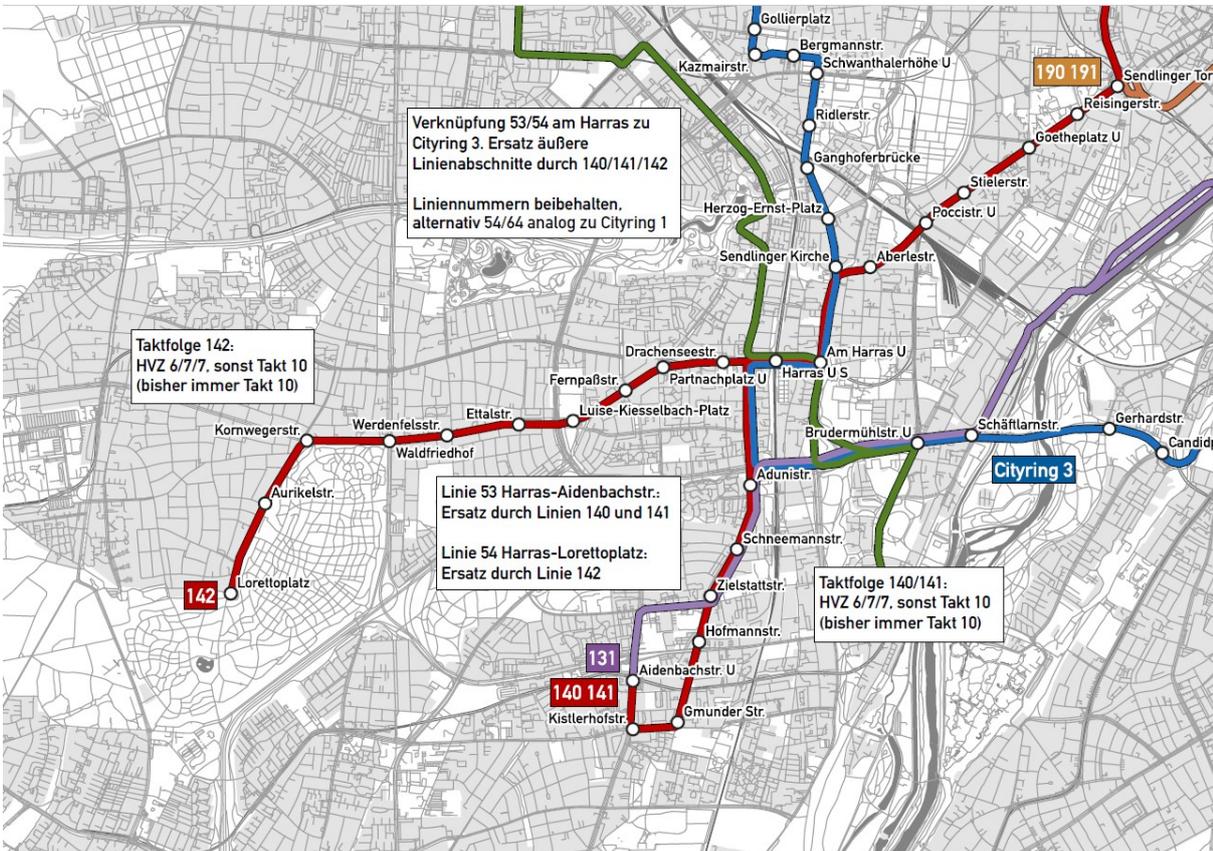
Karte: Khoi Anh Dang, München Kartengrundlage: Karte von Openstreetmap CC-BY-SA 2.0

Detailkarte Linienbündel 140-141-142- Nord



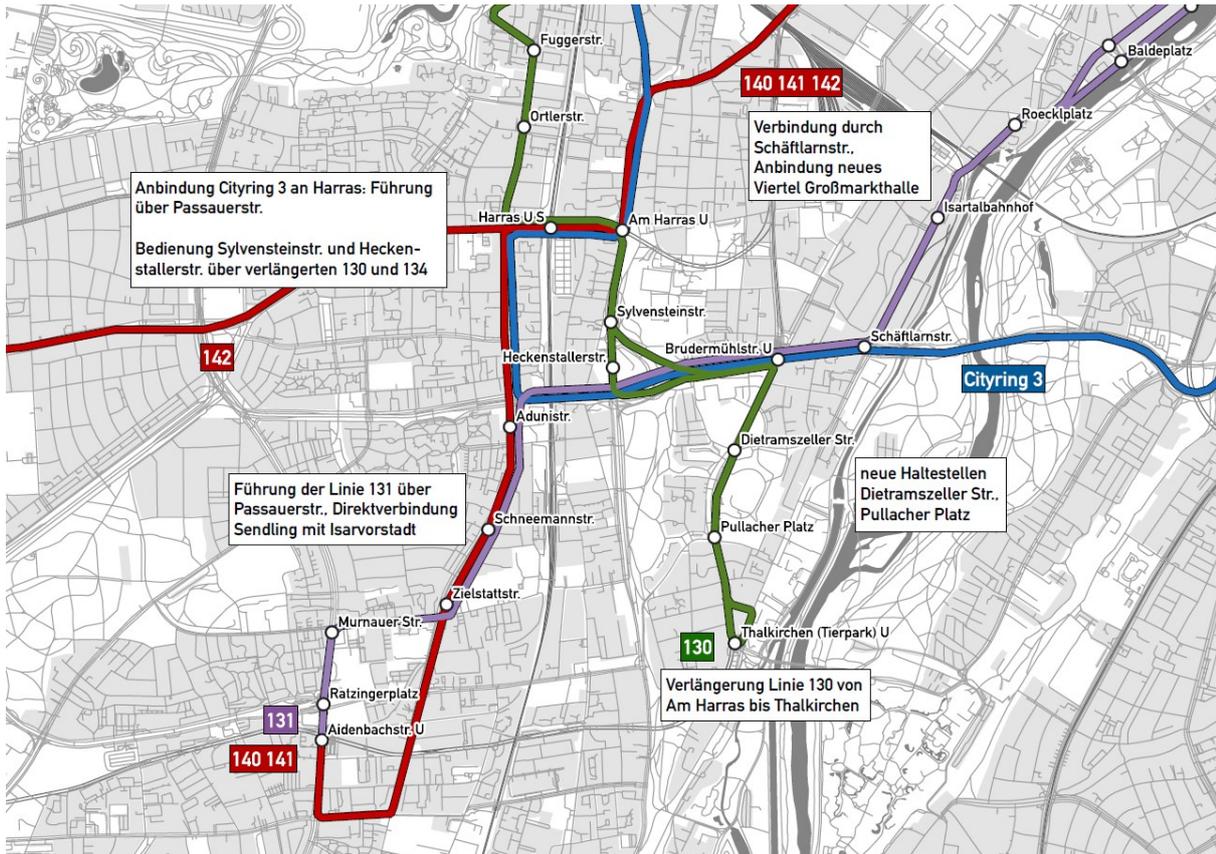
Karte: Khoi Anh Dang, München Kartengrundlage: Karte von Openstreetmap CC-BY-SA 2.0

Detailkarte Linienbündel 140-141-142- Süd



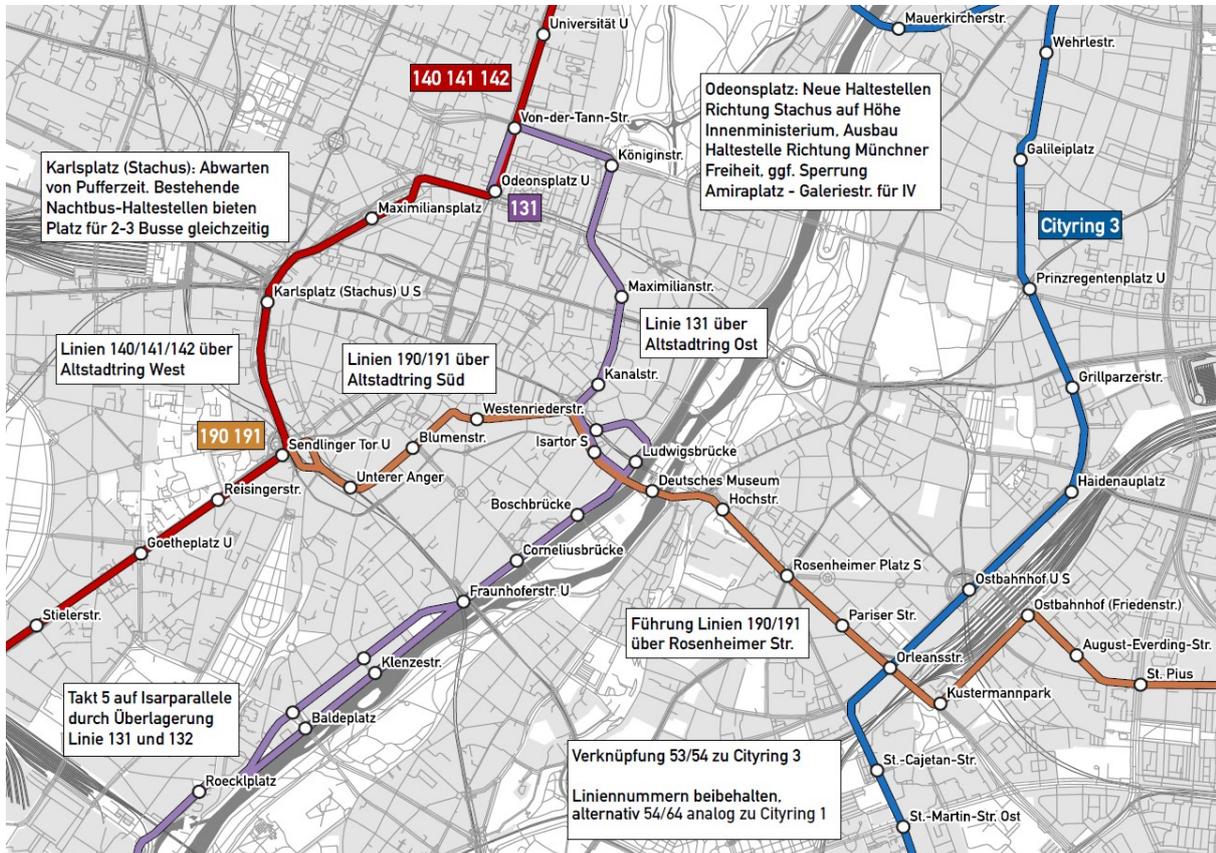
Karte: Khoi Anh Dang, München Kartengrundlage: Karte von Openstreetmap CC-BY-SA 2.0

Detailkarte: Buskonzept für Thalkirchen und Obersendling



Karte: Khoi Anh Dang, München Kartengrundlage: Karte von Openstreetmap CC-BY-SA 2.0

Detailkarte: Buskonzept Innenstadt



Karte: Khoi Anh Dang, München Kartengrundlage: Karte von Openstreetmap CC-BY-SA 2.0

X30 Welfenstraße

Derzeit hält der Bus X30 nicht in der Welfenstraße. Auf der einen Seite ist grundsätzlich vor Ort ein hinreichendes Fahrgastaufkommen gegeben. Andererseits würde ein zusätzlicher Halt dem Sinn eines Expressbusses widersprechen.

Als Kompromiss bietet sich die Einrichtung einer Anwohnerstraße zur MIV Reduzierung in der Welfenstraße an. Die dadurch gewonnene Fahrzeit beim X30 kann dann für einen zusätzlichen Halt verwendet werden. Alternativ zur Anwohnerstraße ist eine Einbahn-Regelung jeweils in Reger und Welfenstraße denkbar. D.h. die Einbahnregelung gilt dann nicht für Bus und Tram, sondern nur für den MIV.

Anbindung Ost-West X-Busse an Flughafen S-Bahn (S8)

Mit den existierenden Linien X35 (Moosach – Alte Heide) und X36 (Allach – Alte Heide) und der geplanten Linie X31 (Arabellapark – Waldfriedhof) ergeben sich attraktive Ost-West Verbindungen. Zur besseren Anbindung der Flughafen S-Bahn (S8) ist eine Verknüpfung der genannten Buslinie mit der S8 zu untersuchen. Dafür bieten sich grundsätzlich drei Möglichkeiten an:

- Verlängerung X31 nach Johanneskirchen
- Verlängerung X35/X36 nach Johanneskirchen
- Verlängerung X35/X36 nach Unterföhring

Busbahnhof Trudering, Verlängerung Bus 193 (Haar – Trudering)

Aufgrund des steigenden Fahrgastaufkommens ist eine Verdichtung der Linie 193 absehbar erforderlich. Falls die Kapazitäten am Busbahnhof Trudering dann nicht ausreichen, bietet sich eine Verlängerung der Linie 193 zur St. Veit Straße an.

Mittelfristig ist die Verlängerung der Linie 19 ab U-Bahnhof Kreillerstraße entlang der Wasserburger Landstraße nach Haar erforderlich.

Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost

Vor allem in der Friedrich-Eckart-Straße, Hultschiner Straße und Truderinger Straße (letztere im Bereich der Unterföhrung) sind die Busse schon heute starken Behinderungen durch den MIV ausgesetzt. Zur Verbesserung der Betriebsqualität auf der Linie 1825 und den heute schon dort verkehrenden Linien 185, 187, 190 und 191 sind neben der Einrichtung von Busspuren auch entsprechende Maßnahmen bei der Bahnunterföhrung in Berg am Laim erforderlich.

Analog zur Umweltverbundröhre in Laim ist in Berg am Laim eine eigene Unterföhrung für den Bus zu bauen. Somit kann ein wesentliches Nadelöhr für den Busverkehr beseitigt werden. Die Abmessungen der Umweltverbundröhre sind dabei so zu wählen, dass die spätere Einrichtung einer Trambahn möglich ist.

⁵ vgl. AAN Stellungnahme zum Leistungsprogramm der MVG 2020 vom 16.04.2019, https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/04/Stellungnahme-AAN-zum-MVG-Leistungsprogramm_2020.pdf, S.18 ff

Nachtverkehr

Takt 30 auch unter der Woche auf allen Linien

Beim Nachtnetz ist generell – d.h. auch unter der Woche – der 30-Minuten-Takt einzuführen.

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 ab Großhesselohe aufkommt). Dadurch wird die Bedienung Haidhausens verbessert.

Linie N27

Führung der Linie N27 vom Petuelring bis zur Schwanseestraße 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 relativ geringem Abstand zur N17 und damit recht wenig Fahrgastpotential. Diese Linien sollten zukünftig über die Richard-Strauss-Straße geführt werden, an der dichte Wohnbebauung liegt.

Hybrid-Trolley Busse sind die logische Ergänzung von Batteriebussen

Laut Leistungsprogrammvorlage soll die Anzahl der Busse bis 2030 auf 900 verdoppelt werden. Es wird keine Aussage bezüglich der Antriebstechnik getroffen.

Bei Batteriebussen stellt sich die Frage, welche Mehrkosten mit dem Einsatz von Batteriebussen verbunden sind: Einerseits sind Batteriebusse teurer als Dieselsebusse. Auf der anderen Seite ist die Reichweite von Batteriebussen – v.a. im Winter (Heizung) – noch nicht ausreichend. D.h. in Fällen, in denen ein Dieselsebus den ganzen Tag die Linie befahren kann, muss ein Batteriebus ausgewechselt werden.

Bei modernen Trolley-Bus-Betrieben setzt man heute auf eine moderne Hybridtechnik aus klassischer Stromabnahme aus der Fahrleitung kombiniert mit zusätzlichen, relativ kleinen Speicherbatterien oder Supercaps (Superkondensatoren mit extrem kurzer Ladezeit für Kurzzeitspeicherungen), die auch über mehrere Kilometer einen elektrischen Betrieb ohne Fahrleitung ermöglichen. Die zusätzlichen kleineren Energiespeicher im Fahrzeug ermöglichen auch eine optimale Rekuperation (Rückgewinnung) des Bremsstroms.

Diese Hybridtechnik schont auch die Speicherbatterien im Fahrzeug deutlich, da sie während der gesamten Fahrt unter der Fahrleitung mit kleinen Ladeströmen über längere Zeiträume nachgeladen werden können, was zur Bezeichnung dieser Technik als „Elektrobus mit In Motion Charging (IMC)“ geführt hat, weil die Batterien während der Fahrt geladen werden und nicht nur an speziellen Lademasten an einzelnen Haltestellen oder zentral im Betriebshof.

Die Hybridtechnik bietet heute den enormen Vorteil, dass besonders komplexe Fahrleitungskonstruktionen klassischer Trolley-Bus-Systeme bei Kreuzungen oder Verzweigungen entfallen können. Die Busse fahren auf diesen Strecken im Batteriemodus. Auch Baustellen und Streckenverlängerungen zu neuen Endstellen erfordern dann keinen Fahrleitungsneubau. Strecken bis zu 10 km können heute von diesen Hybrid-Trolley-Bussen schon ohne Fahrleitung zurückgelegt werden.

Da der deutlich höhere Energiebedarf von Gelenkbussen und Buszügen problemlos über die Fahrleitung zugeführt wird, eignen sich diese Trolley-Busse besonders für hoch belastete innerstädtische Buslinien in städtischen Ballungsräumen.

Durch die deutlich größeren Transportkapazitäten von Trambahnen gegenüber Bussen kommen auch moderne Trolley-Busse nicht als Ersatz moderner Trambahnen in Frage, sondern sie sind als sinnvolle Ergänzung im Sinne einer möglichst flächendeckenden Elektromobilität im ÖPNV zu sehen.

Schwächer belastete Buslinien an der Peripherie der Städte mit geringeren Fahrgastzahlen (d.h. Normalbusse) können in absehbarer Zeit auf Grund ihrer geringeren täglichen Fahrleistung und der kleineren Fahrzeuge sicher auf reinen Batteriebetrieb umgestellt werden und runden damit den Einsatz elektrischer Busse im ÖPNV nach unten hin ab.

Fazit: Stadt muss MVG beim ÖPNV-Ausbau unterstützen

Wie eingangs erwähnt, ist es auch in der derzeitigen Situation definitiv erforderlich, die entsprechenden Maßnahmen zum ÖPNV-Ausbau einzuleiten. Als erster Schritt sind die notwendigen Planungskapazitäten für eine schnellere Umsetzung der ÖPNV-Projekte aufzubauen.

Des Weiteren 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 schnellstmöglich 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. Euro mitfinanziert und diese Gelder u.a. auch durch vergleichsweise hohe Parkgebühren für den MIV aufbringt!

München könnte von Wien lernen: Bei gleichen EU-Regeln engagiert sich Wien wesentlich stärker für den ÖPNV als München.