

Stellungnahme zum Leistungsprogramm 2023 der MVG

des

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

Ansprechpartner:

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

München, 29. April 2022



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/

Vereinsvorsitzende;

Klaus Friedrich

Kathrin Wickenhäuser-Egger

Sitz des Vereins: München

Amtsgericht: München VR 7380

Steuernummer: 143/219/50168

Inhalt

Situation des ÖPNV im Jahr 2022.....	3
Leistungsangebot ist der MVG ist durch zu geringe Tarifierpassungen strukturell unterfinanziert – ÖPNV benötigt nicht nur Geld	3
Rolle des ÖPNV	3
Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist gefordert.....	3
MVG muss Fahrgastzahlen veröffentlichen	4
Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen.....	5
Landeshauptstadt München: U-Bahnbau ohne Bundeszuschüsse, aber kein Geld für Angebotsausweitungen	5
Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV	6
Leopoldstraße: Tram soll im Stau stehen.....	6
„Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen	7
Einzelmaßnahmen fortsetzen	7
Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen	8
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:	8
U-Bahn und Tram.....	8
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	8
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:	8
Trambahn.....	8
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:	8
Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram	8
Bus	9
Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG.....	9
Leistungsanpassungen zur Kostensenkung.....	9
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes:	12
Ausblick Bus.....	13
Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost.....	13
Nachtverkehr.....	14
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Nachtverkehrs:.....	14

Situation des ÖPNV im Jahr 2022

Leistungsangebot ist der MVG ist durch zu geringe Tarifierungen strukturell unterfinanziert – ÖPNV benötigt nicht nur Geld

Auch im Jahr 2021 blieben die Fahrgastzahlen der MVG aufgrund der Corona Pandemie auf niedrigem Niveau, in den letzten Monaten war ein Wiederanstreigen zu verzeichnen. Die niedrigen Fahrgastzahlen wirken sich entsprechend auf die Fahrgeldeinnahmen der MVG und damit auf die Finanzierung des Leistungsangebots aus.

Im Leistungsprogramm der MVG für das Fahrplanjahr 2023 sind nur marginale Angebotsausweitungen vorgesehen, die durch Kürzungen an anderer Stelle ausgeglichen werden sollen. Des Weiteren schlug die MVG vor, aufgrund struktureller Unterfinanzierung in erheblichen Maßen im Leistungsangebot zu kürzen. Dies wäre die größte Angebotskürzung in der Geschichte der MVG gewesen. Oberbürgermeister Dieter Reiter hat inzwischen klargestellt, dass die vorgeschlagenen Kürzungen nicht stattfinden werden

(<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-mvg-sparplaene-reiter-reaktion-1.5574785>).

Damit ist aber die Frage nach der Rücknahme der 2021 erfolgten Kürzungen sowie nach der Finanzierung notwendiger Angebotsausweitungen noch nicht beantwortet. Auch gibt es zu den bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm für 2021 bisher keinerlei Aussage, wann diese realisiert werden sollen.

Neben einer ausreichenden finanziellen Ausstattung benötigt der ÖPNV auch die entsprechende Priorisierung im Straßenraum, damit ein pünktlicher Betrieb von Tram und Bus angeboten werden kann. Die aktuellen Planungen zur Tram in der Leopoldstraße lassen nicht erkennen, dass dem ÖPNV dieser Platz gewährt werden soll (siehe Seite 6).

Rolle des ÖPNV

Gemäß dem Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035 für München ist das Leitbild – die am Menschen orientierte Mobilität in einer am Menschen orientierten Stadt (<https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6625968>, Seite 5).

Dazu müssen vor allem die negativen Auswirkungen des MIV (motorisierten Individualverkehrs) stark reduziert werden, insbesondere der Flächenverbrauch sowie die CO₂- und Feinstaub-Emissionen. Das Werkzeug dazu ist die Verkehrswende, und innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes kommt dem ÖPNV eine hervorgehobene Rolle zu (ebd., S.8).

Die positiven Wirkungen des ÖPNV erstrecken sich nicht nur auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen, sondern auch auf die Reduzierung des Flächenverbrauchs für den Verkehr in München – freiwerdende Flächen können dann anderweitig genutzt und beispielsweise auch entsiegelt oder begrünt werden, was für das Stadtklima von Bedeutung ist.

Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist gefordert

Bisher basiert die Finanzierung des Betriebs von U-Bahn, Bus und Tram in München auf dem Münchner Modell, d.h. die Betriebskosten müssen grundsätzlich durch die Fahrgeldeinnahmen gedeckt sein (sog. Eigenwirtschaftlichkeit). Für zusätzliche Angebote leistet die Landeshaupt-

stadt München jährlich einen Zuschuss zu den Betriebskosten der MVG im unteren bis mittleren zweistelligen Millionenbereich, u.a. zur Finanzierung des Nachtverkehrs.

Das Münchner Modell wird durch die (derzeitigen) Fahrgastverluste aufgrund der Corona-Pandemie (und der vermutlich bleibenden Tendenz zu mehr Home-Office) mehr und mehr die Tragfähigkeit verlieren. Hinzu kommt die Notwendigkeit der Finanzierung der im Rahmen der Verkehrswende gewünschten und erforderlichen Angebotsausweitungen sowie der Wunsch nach günstigen Tickets (z.B. 365 Euro Ticket). Daher muss ein neues Finanzierungsmodell für den ÖPNV erarbeitet werden, d.h. von der öffentlichen Hand müssen Zuschüsse zum Betrieb geleistet werden.

Die für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel können in drei Bereichen eingesetzt werden: Betrieb (d.h. Verbesserung des Angebots), Infrastrukturausbau oder günstige Tarifangebote.

Um die Ziele der Verkehrsverlagerung zu erreichen, ist der Schwerpunkt auf die Verbesserung des Angebots und den Infrastrukturausbau zu setzen.

Zuschüsse von Bund, Land und Kommune werden bei der künftigen Finanzierung des ÖPNV-Betriebs zweifellos eine wichtige Rolle spielen, ebenso wird die Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen weiterhin ein wichtiges Standbein sein.

Grundsätzlich sollte auf eine Ausgewogenheit zwischen attraktiven Tarifangeboten, einem dichten Taktangebot und den Notwendigkeiten des Netzausbaus (der wiederum oft Bedingung für eine Angebotsverbesserung ist) geachtet werden.

Die beabsichtigten Ziele der Verkehrsverlagerung und der Stärkung des Umweltverbundes können nicht erreicht werden, wenn bedingt durch allgemein stark gesenkte Fahrpreise das Geld für die dann benötigten Kapazitätsausweitungen und den Netzausbau fehlen. 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. Diese dürfen durch wegbrechende Fahrgeldeinnahmen auf keinen Fall gefährdet werden.

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) sind die notwendigen finanziellen Mittel zum Ausbau und Betrieb des ÖPNV zu gewinnen.

MVG muss Fahrgastzahlen veröffentlichen

Die MVG veröffentlicht nur in Ausnahmefällen Fahrgastzahlen. Somit lässt sich nicht nachvollziehen, an welchen Stellen Angebotsausweitungen erforderlich sind. Ebenso wenig lässt sich beurteilen, ob bei den Kompensationsmaßnahmen nicht andere Kürzungen zu einem geringeren Attraktivitätsverlust des ÖPNV führen würden.

Daher fordert der AAN die MVG auf, regelmäßig Fahrgastzahlen zu veröffentlichen.

Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen

Im Dezember 2021 beschloss der Stadtrat das ÖPNV Bauprogramm, im Januar 2022 folgte das ÖPNV Planungsprogramm.

Der AAN begrüßt ausdrücklich, dass die im Nahverkehrsplan (NVP) enthaltenen Strecken nun mittels Planungs- und Bauprogramms schrittweise konsequent umgesetzt werden sollen.

Weitere Informationen:

Stellungnahme von PRO BAHN und AAN im Münchner Forum zum Nahverkehrsplan unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf>

Pressemitteilung des AAN zum ÖPNV Planungsprogramm:

<https://muenchner-forum.de/gruen-rot-macht-tempo-beim-tramausbau-mittel-richtig-priorisieren/>

Pressemitteilung des AAN zum ÖPNV-Bauprogramm:

<https://muenchner-forum.de/erstes-oepnv-bauprogramm-ein-grosser-schritt-fuer-die-muenchner-tram-und-die-verkehrswende/>

Bericht auf Tramreport.de:

ÖPNV-Bauprogramm: <https://www.tramreport.de/2021/12/15/oepnv-bauprogramm-2-2021/>

ÖPNV-Planungsprogramm: <https://www.tramreport.de/2022/01/19/oev-planungsprogramm-1-2022/>

Landeshauptstadt München: U-Bahnbau ohne Bundeszuschüsse, aber kein Geld für Angebotsausweitungen

Die Baukosten für U-Bahnen und Zuschüsse zum Betrieb der MVG lassen sich zwar nicht 1:1 vergleichen, da sie einerseits dem Investitionshaushalt (U-Bahnbau), andererseits dem Verwaltungshaushalt (Betriebskostenzuschüsse) zuzuordnen sind.

Dennoch fällt das krasse Missverhältnis zwischen den Ausgaben für ein aus Bundessicht nicht förderungsfähiges Projekt (U-Bahn Pasing) und der bisher fehlenden Finanzierung zur Ausweitung des Angebots des MVG im Jahre 2023 auf.

Ende 2021 beschloss der Stadtrat der Landeshauptstadt München den Bau der U5 nach Pasing. Gemäß Stadtratsvorlage wurde von Zuschüssen des Bundes in Höhe von 150 bis 200 Millionen Euro ausgegangen (<https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6910228>, Seite 18).

Dass ein unverbindliches Schreiben des Bundesverkehrsministers vom 28.6.0221 (<https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6910232>) als Zusage für Bundeszuschüsse zur U5 nach Pasing gewertet wurde, überrascht sehr. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat im Herbst 2021 auf den Sachverhalt hingewiesen und ebenso die Probleme bei der Finanzierung des ÖPNV Angebots dargestellt (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20211129.html>, die Finanzierung des Trambahnausbaus ist inzwischen erfolgt).

Ende Februar 2022 ging die Landeshauptstadt München offenbar nicht mehr von Bundeszuschüssen aus:

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7053209;jsessionid=D301B5A24E444AF5B606114130E7FB5A>

Das heißt, eine Ausgabe in Höhe von 988 Millionen Euro wurde einstimmig im Stadtrat beschlossen, ohne sich zu vergewissern, dass die erhofften Zuschüsse in Höhe von 150 bis 200 Millionen Euro auch wirklich fließen würden (wenn die U5 nach Pasing als Projekt voll förderfähig wäre, würde es Zuschüsse in Höhe von ca. 750 - 800 Millionen Euro geben). Abgesehen

von der Frage nach der Sinnhaftigkeit der U5 an sich, ist dies ein äußerst unvorsichtiges Vorgehen bei der Finanzierung von Großprojekten.

Während es die Landeshauptstadt München bei Ausgaben in Milliardenhöhe nicht für nötig hält, sich vor dem Baubeschluss zu vergewissern, dass es auch wirklich Zuschüsse vom Bund gibt, sind für die wichtigen und gewünschten Angebotsausweitungen bei U-Bahn, Bus und Tram noch keine Mittel verbindlich zugesagt – bisher ist nur von einer Verhinderung weiterer Kürzungen die Rede.

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. Im Jahr 2022 wurde das dritte Paket der Busbeschleunigung nach längerer Pause beschlossen. Eine Fortführung des Busbeschleunigungsprogramms und die Ausweitung auf die Tram ist dringend geboten

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

Der Stadtrat ist aufgefordert, das Mobilitätsreferat zu beauftragen, geeignete Stellen für das oben genannte Maßnahmenbündel zu identifizieren und die Umsetzung einzuleiten.

Leopoldstraße: Tram soll im Stau stehen

Nicht zum Ziel eines pünktlichen und attraktiven ÖPNV passt die aktuelle Planung zur Tram in der Leopoldstraße zwischen Giselastraße und Münchner Freiheit.

Grundsätzlich ist die Planung sehr gut, die Tram-Nordtangente mit der Tram nach Schwabing Nord (Verlängerung über Bayernkaserne nach Kieferngarten in Planung) über die Leopoldstraße zu verbinden. So sind lange, umsteigefreie Linienführungen (Kieferngarten – Münchner Freiheit – Hauptbahnhof – Laim und Schwabing Nord – Münchner Freiheit – Englischer Garten – Haidhausen – Giesing – Harlaching) möglich. Wesentliche Voraussetzung ist aber ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb der Tram. Dies wäre nicht gewährleistet, wenn die Tram in der Leopoldstraße keine eigene Spur erhielte. Neben der schlechten Bedienungsqualität auf dem neuen Abschnitt würden dann auch die Störungen auf den Rest des Trambahnnetzes übertragen werden. Die großen Chancen, die der neue Streckenabschnitt für die Verbesserung des ÖPNV bietet, würden so ins Gegenteil verkehrt.

Pressemitteilung des AAN vom 5.4.2022: <https://muenchner-forum.de/trambahnplanung-in-der-leopoldstrasse-eigene-tramtrassen-fuer-stoerungsfreien-betrieb/>

Bericht auf Tramreport.de vom 5.4.2022

<https://www.tramreport.de/2022/04/05/tram-leopoldstr-fehlplanung/>

„Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen

Die aktuellen Planungen der MVG zum Leistungsprogramm 2023 sind darauf ausgelegt, dass auch 2022 das Fahrgastaufkommen gering bleibt. Falls die Fahrgastzahlen wieder steigen sollten, sind Szenarien erforderlich, die eine Angebotsverbesserung vorsehen.

Die ersten Schritte sind dann die Rücknahme der Kompensationsmaßnahmen aus dem Leistungsprogramm 2022 und 2023. Diese sollte dann schon während der Fahrplanperiode, z.B. im September 22 zum Beginn des neuen Schuljahres erfolgen.

Hier ist eine entsprechende Vorbereitung wichtig: Wenn das Angebot wieder verbessert werden soll, sind dafür entsprechende Vorlaufzeiten erforderlich. Die Maßnahmen, die jetzt nicht getroffen werden, verhindern Angebotsverbesserungen in den Jahren ab 2023.

Einzelmaßnahmen fortsetzen

Noch nicht ausreichend ins Bewusstsein der Entscheidungsträger ist die Tatsache vorgedrungen, dass „Verkehrswende“ heißt, dass viele – auf den ersten Blick eher unspektakuläre Maßnahmen – erfolgreich umgesetzt werden müssen.

Die Planungskapazitäten (bei MVG und Mobilitätsreferat) zur Realisierung von ÖPNV Projekten müssen erheblich ausgeweitet werden. Andernfalls ist mit einer Verzögerung bei der Realisierung der im Nahverkehrsplan geplanten Trambahnstrecken zu rechnen.

Neben dem Neubau von Strecken sind ausreichende Planungskapazitäten auch für Aufgaben wie z.B.:

- Realisierung von eigenen Spuren für Bus und Tram
- Bau wettergeschützter Umsteigeanlagen (z.B. am Stachus und Hauptbahnhof)
- Erweiterung des Trambahnnetzes in der Innenstadt um zusätzliche Wendeschleifen und Betriebsstrecken
- Umbau des Trambahnnetzes auf 2,65 m breite Fahrzeuge
- Entsprechende Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen (Radwege und B&R, v.a. am Stadtrand)

dringend erforderlich.

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

Bei den Vorschlägen zur Angebotsausweitung handelt es sich teilweise um Maßnahmen, die bereits in früheren Leistungsprogrammen von der MVG vorgeschlagen wurden. In anderen Fällen ist bereits heute eine zunehmende Auslastung festzustellen. Bei den Maßnahmen im Nachtverkehr geht es auch darum, für Werk tätige, die in Schicht arbeiten, ein brauchbares ÖPNV-Angebot bereitzustellen.

Auch wenn im Moment die finanzielle Lage der MVG schwierig ist, sollte – wie im Abschnitt „Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen“ beschrieben – die Planungen für den Wiederanstieg der Fahrgastzahlen beginnen.

U-Bahn und Tram

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Hier sind von Seiten der MVG keine Maßnahmen geplant.

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

U6: sonntags 5 Minuten Takt von 12-19 Uhr zwischen Münchner Freiheit und Harras

Trambahn

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

Linie 25:

Montag bis Freitag HVZ (Hauptverkehrszeit):

Taktverdichtung auf 3/3/4 Minutentakt (d.h. 18 Fahrten pro Stunde) zumindest zwischen Max-Weber-Platz und Wettersteinplatz.

Sonntags:

Takt 5 Max-Weber-Platz bis Großhesseloher Brücke von 12-19 Uhr auch sonntags (LP21; 6.4.1.) Die Linie ist bereits heute gut ausgelastet und durch das nun bezogene Paulaner-Gelände mit zusätzlicher Haltestelle Carl-Amery-Platz (ab vsl. 2023) werden weitere Fahrgäste hinzukommen.

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram

Wendeschleife Arabellapark

Der Bau einer aus beiden Richtungen befahrbaren Wendeschleife am Arabellapark ist in Angriff zu nehmen. Einerseits können so die bisher am Effnerplatz endenden Züge aus der Innenstadt

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

Wendeschleife Wettersteinplatz

Zur Erhöhung der Flexibilität des Trambahnnetzes in Giesing ist die Errichtung einer aus beiden Richtungen befahrbaren Wendeschleife angebracht. Da der Wettersteinplatz an die U1 angebunden ist, kann im Störungsfalle im Bereich Tegernseer Platz / Osttangente ein Anschluss der Strecke nach Grünwald an die U1 gewährleistet werden.

Bus

Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Der AAN begrüßt grundsätzlich die vorgesehenen Verbesserungen im Busbereich.

Die unter „Notwendige Maßnahmen Bus (Teil 1 / 2)“ als „Schulmaßnahme“ auf Seite 11 der Leistungsprogrammstellungnahme der MVG genannten Maßnahmen sind nicht im Detail beschrieben. Daher kann dazu auch keine genaue Stellungnahme abgegeben werden.

Es wäre hilfreich, wenn die MVG die Maßnahmen genauer beschreiben würde. Der Begriff „Taktverdichtung“ lässt einen erheblichen Interpretationsspielraum zwischen einigen zusätzlichen Schülerfahrten bis hin zu einer ganztägigen Verbesserung z.B. von 20-Minuten-Takt auf 10-Minuten-Takt offen.

Detailliert beschriebene Maßnahmen:

ExpressBus X30: Mitbedienung der Haltestelle Vollmannstraße

Der AAN begrüßt die Einführung einer Haltestelle Vollmannstraße auf der Linie X30. Dadurch werden bessere Umsteigemöglichkeiten zu den Buslinien 185, 187, 188 und 189 geschaffen.

StadtBus 157: Vorbereitung der endgültigen Linienführung über die Aubinger Allee

Der AAN befürwortet die Linienführung entlang der Aubinger Allee, da so die künftigen Neubaugebiete besser erschlossen werden. Bei fortschreitender Bebauung Freiham kommt der Aubinger Allee eine wichtige Rolle als ÖPNV-Nord-Süd-Achse zur Verbindung der S-Bahnhalte Aubing und Freiham zu (vgl. <https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2022/03/202203-vk22.pdf>, Seite 4).

Auch für die Buslinie 143 ist eine Führung über die Aubinger Allee und die Georg-Böhmer-Straße zur Aubing-Ost-Straße sinnvoller als die heutige Führung über die Pretzfelder Straße: Der S-Bahnhalt Aubing wird so besser angebunden.

Leistungsanpassungen zur Kostensenkung

Der AAN lehnt die geplanten Angebotskürzungen ab. Besonders schwerwiegend sind:

- Streichung Takt 10 bis 10 bei Tram und Nicht-Wiedereinführung beim Metro-Bus

- Kürzung U4 in SVZ (würde zu unattraktiv langen Fahrzeiten vom Hauptbahnhof Richtung Arbellapark führen)
- Geplante Kürzung ExpressBus X30 und X35
- Geplante Kürzung Bus 57: Angesichts der zunehmenden Bebauung in Freiham überrascht es, dass diese Buslinie ausgedünnt werden soll. Derzeit ist der Metro-Bus 57 die wichtigste städtische ÖPNV Anbindung Freiham. Der ExpressBus X5 befindet sich derzeit nur in der Planung und ist schnellstmöglich zu realisieren.

Es ist Aufgabe des Stadtrats, die Finanzierung eines attraktiven ÖPNV Angebots sicherzustellen. Wenn für den Bau von U-Bahnen ohne Bundeszuschüsse Geld da ist, muss auch Geld für den ÖPNV-Betrieb da sein.

Negative Erfahrungen mit den Kompensationsmaßnahmen aus dem letzten Leistungsprogramm:

StadtBus 154

Zwischen Freischützstraße und Arbellapark verkehrte am Samstag bis Dezember 2021 der Bus 154 zusammen mit der Linie 184. Ab Arbellapark fuhr der Bus 184 auf dem Linienweg der Linie 154 bis Nordbad weiter und stellte so die Verstärkung auf 10-Minutentakt dar.

Im Rahmen der Kürzungen auf der Linie 154 verkehrte der 184 dann auch am Samstag nur bis Arbellapark. Bei der Fahrplanlage wurde im Wesentlichen der Sonntagsfahrplan übernommen, d.h. 184 stadteinwärts fährt knapp vor dem 154. So besteht nur an jede zweite U4 am Arbellapark Anschluss.

Durch die Ausdünnung des Busses 154 auf 20-Minuten-Takt wird die Verbindung zwischen Engelschalkinger Straße (östlich der Cosimastraße) und dem Herkomerplatz deutlich verschlechtert: Da in beiden Richtungen das Umsteigen zwischen Bus und Tram am Cosimapark meist knappe 10 Minuten Aufenthalt erfordert, stellt der Bus 154 hier die einzig attraktive Verbindung dar.

Die Linie 154 fährt mit Normalbussen, die Linie 184 meist mit Gelenkbussen.

Da der 184 mit dem 183 (und dieser mit dem 139) umlaufverknüpft ist (d.h. es gilt (bis auf die 2 Minuten frühere Abfahrt des 184 am Bruno-Walter-Ring), der Sonntagsfahrplan) ergibt sich folgendes:

- einwärts fahren 184 und 154 in 4 Minuten Abstand hintereinander her
- auswärts sind 154 und 184 10 Minuten versetzt unterwegs, der 184 fährt kurz nach dem 183
- d.h. es ergibt sich die Situation, dass ab Arbellapark die Engelschalkinger Straße auswärts alle 20 Minuten zwei Gelenkbusse fahren, die am Arbellapark starten (und somit viel Platz bieten) und alle 20 Minuten ein Normalbus aus Schwabing, der je nach Wetterlage schon am Arbellapark gut besetzt ist. Ab Arbellapark befinden sich dann rund 10-15 stehende Fahrgäste im Bus, was in der HVZ akzeptabel wäre, aber nicht an einem Samstag). Dies ist einerseits aufgrund der Corona-Pandemie ungünstig, andererseits ist der Takt 20 vom Englischen Garten zur Engelschalkinger Straße nicht attraktiv.

Angesichts der Auslastung der Buslinie 184 in der Freischützstraße ist auch am Wochenende entweder die Einführung des 10-Minutentakts oder zumindest der Einsatz von Gelenkbussen angebracht.

Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes:

ExpressBus X30:

Montag bis Samstag:

Verlängerung zum Rotkreuzplatz bzw. nach Nord-Westen (Schloss Nymphenburg; gemäß MVG-Leistungsprogramm 2021, Punkt 7.52.)

Sonntag:

12-22 Uhr Ostbahnhof - Harras (23 Uhr, weil seit Kurzem auch Montag - Samstag wegen Gasteig HP 8 bis 22 Uhr der Betrieb angeboten wird); Ostbahnhof-Schloss Nymphenburg 12-19 Uhr

MetroBus 52/ ExpressBus X98

Der Bus 52 benötigt wieder eine sinnvolle Linienführung bzw. Endhaltestelle in der Innenstadt. Der 52er soll entweder über den Linienweg vom Bus 132 bis Isartor fahren, oder vom Sendlinger Tor bis Lenbachplatz verlängert werden.

StadtBus 54/142

Sonntag Wiedereinführung des Takt 10 bis Scheidplatz analog zu den MetroBus-Linien.

StadtBus 132

Montag bis Freitag NVZ und Samstag Verlängerung des Takt 10 von Implerstraße bis (Am) Harras.

Sonntag Takt 10 von 12-19 Uhr zwischen Marienplatz und (Am) Harras täglich Takt 10 bis 10 bis Implerstraße (Isarphilharmonie & Volkstheater!); evtl. Verknüpfung mit dem Gasteig-Parkplatz-Shuttle.

StadtBus 139

Sonntag Takt 10 zwischen Giesing und Neuperlach Zentrum; Angebot analog zu bereits bestehendem Takt 10 auf Bus 145 (Anschluss Chiemgaustraße); Bus 139 führt in dem Abschnitt in-zwischen durch dichte Bebauung (inzwischen auch neben dem Neuen Südfriedhof)

StadtBus 153

Samstag und Sonntag Takt 10 zwischen Hochschule und Odeonsplatz; Takt 20 ab Trappentreustraße

StadtBus 154

Sonntag 12-19 Uhr Takt 10 zwischen Nordbad und Westerlandanger.

StadtBus 178

Montag bis Freitag HVZ Takt 10 zwischen Petuelring und Kieferngarten

StadtBus 180

Montag bis Freitag Takt 10 auch zwischen Am Hart und Amalienburgstraße

Ausblick Bus

ExpressBus X5 Freiam Nord – U5 Westendstraße – Einsatz von Doppeldeckbussen prüfen

An dieser Stelle sei nochmal auf die Wichtigkeit der Express-Bus Linie X5 zur Erschließung des Neubaugebiets Freiam hingewiesen (mit der Eröffnung der U5 ist nach derzeitigem Stand etwa 2037 zu rechnen).

Wichtig ist, dass der X5 auf der A96 entsprechend bevorrechtigt wird, um attraktive Fahrzeiten anbieten zu können. Vorbild hierfür ist die für die IAA 2021 realisierte „Blue Lane“: Auf der A94 wurde die Standspur für den Verkehr zur Messe reserviert – analog ist die Standspur auf der A96 für den X5 zur Erschließung Freiam zu nutzen. Die Landeshauptstadt München muss hier auf die Autobahn GmbH des Bundes entsprechend zugehen.

Angesichts der relativ langen Strecke zwischen Freiam und Westendstraße ist der Einsatz von **Doppeldeckerbussen** zu untersuchen: Doppeldecker können besonders viele Sitzplätze anbieten – viele Sitzplätze machen die Benutzung bei längeren Fahrzeiten attraktiver. Da es nur wenige Haltestellen gibt, fallen die längeren Haltestellenaufenthaltszeiten – bedingt durch den längeren Fahrgastwechsel aufs Oberdeck – nicht so stark ins Gewicht.

Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost

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

Analog zur Umweltverbundröhre in Laim ist in Berg am Laim, eine eigene Unterführung 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.

Nachtverkehr

Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Nachtverkehrs:

Im Rahmen der Verkehrswende muss auch der Nachtverkehr unter der Woche verbessert werden, damit zu Schicht- bzw. zu Randzeiten Arbeitende eine brauchbare ÖPNV-Alternative haben.

täglich

N17: bis St. Emmeram (MVG Leistungsprogramm 2021, Punkt 6.4.4.)

N25: Max-Weber-Platz – Großhesseloher Brücke

N27: Petuelring - Schwanseestraße (Giesing ist nachts schlecht erschlossen)

N72: Feinerschließung im Osten mit Anschluss zu N17

Montag bis Freitag:

N17, N19, N20, N25, N27, N40, N41 N42, N43, N44, N45, N46 zumindest (etwa) innerhalb des Mittleren Rings alle 30 Minuten

N71, N72, N74, N75, N76, N77 (bis Freiham), N78 und N79 alle 60 Minuten