

# **Stellungnahme zum Leistungsprogramm 2025 der MVG**

**des**

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

Ansprechpartner:

Berthold Maier, E-Mail: [aan.muenchen@web.de](mailto:aan.muenchen@web.de)

München, März 2024



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](mailto:info@muenchner-forum.de)

[www.muenchner-forum.de](http://www.muenchner-forum.de)

[www.facebook.com/muenchnerforum/](https://www.facebook.com/muenchnerforum/)

Vertretungsberechtigter Vorstand:

Klaus Friedrich

Kathrin Wickenhäuser-Egger

Prof. Gert Karner

Sitz des Vereins: München

Amtsgericht: München VR 7380

Steuernummer: 143/219/50168

## Inhalt

Situation des ÖPNV im Jahr 2024.....	4
ÖPNV in München von mehreren Seiten unter Druck – Fahrgastrückgänge, Haushaltsprobleme, MVG-Streichliste, Personalmangel, Politik der bayerischen Staatsregierung.....	4
Wesentliche Rolle des ÖPNV gemäß Mobilitätsstrategie.....	5
Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen – Tram ist wesentlicher Baustein für höheren ÖPNV-Anteil – Trambahnausbau muss fortgesetzt werden .....	5
Leistungsangebot der MVG ist unterfinanziert .....	6
Beim Nachtverkehr fehlen Verbesserungen unter der Woche.....	6
Altstadterschließung erfolgt am besten durch den regulären Linienverkehr (und nicht durch Mikrobusse).....	6
Unterstützung bei Betriebskosten durch Bund und Land fehlt.....	6
Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist in Arbeit .....	7
Planungen zum ÖPNV-Ausbau weiterführen .....	7
Einsatz der Mittel für den ÖPNV – Deutschlandticket nicht ausreichend finanziert .....	8
Öffentlichkeitsarbeit und MVG-Museum.....	8
ÖPNV benötigt nicht nur Geld –.....	9
es fehlt auch der politische fehlender Wille, dem ÖPNV die notwendigen Flächen zur Verfügung zu stellen – z.B. am Hauptbahnhof .....	9
Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV .....	9
„Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen – nicht auf Verschleiß fahren .....	10
Einzelmaßnahmen fortsetzen .....	10
Mangelhafte Kommunikation von Fahrplankürzungen aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangels.....	10
Busnetz: Systematisches Ausdünnen der Linien 55 und 62.....	11
Weitere Trambahn- und U-Bahn und Busbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten .....	11
Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen.....	12
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung: .....	12
U-Bahn und Tram.....	12
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG .....	12
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung: .....	12
Trambahn.....	13
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG .....	13

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung: .....	13
Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram .....	13
Bus .....	14
Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG.....	14
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes: .....	15
Infrastruktur im Busnetz:.....	17
Die Umweltverbundröhre Ost.....	17
Zusätzliche Haltestellen.....	17
Nachtverkehr.....	18
U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende, aber keine Verbesserungen unter der Woche .....	18
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Nachtverkehrs:.....	18

# Situation des ÖPNV im Jahr 2024

## **ÖPNV in München von mehreren Seiten unter Druck – Fahrgastrückgänge, Haushaltsprobleme, MVG-Streichliste, Personalmangel, Politik der bayerischen Staatsregierung**

Die Situation des ÖPNV in München ist derzeit durch folgende Umstände gekennzeichnet: Einerseits sind die Fahrgastverluste der MVG durch Corona im Durchschnitt noch nicht wieder ausgeglichen. Andererseits zeigen sich gerade am Wochenende im Busnetz auf einigen Linien sehr starke Auslastungen. Den im Durchschnitt geringeren Fahrgastzahlen stehen auch geringere Einnahmen der MVG gegenüber.

Inwieweit sich die Haushaltsprobleme Münchens auf den Ausbau des ÖPNV auswirken, ist bis dato nicht klar. Seit mehreren Monaten wird in der Politik eine ÖPNV-Vorhaben-Streichliste der MVG diskutiert. Von dieser Streichliste sind für eine detaillierte Beurteilung noch keine ausreichenden Einzelheiten öffentlich bekannt. Es ist aber mutmaßlich von Vorschlägen auszugehen, die zu erheblichen Verzögerungen beim ÖPNV-Ausbau führen würden. Die Geheimniskrämerei mit dieser Liste wirft die Frage auf, warum der Stadtrat hier einer öffentlichen Diskussion um Streichungen im ÖPNV ausweicht.

Bevor Streichungen beim ÖPNV vorgenommen werden, sind zuerst die Planungen für den Tunnel von der Schleißheimer Straße zur A99 („BMW-Tunnel“) einzustellen und die Mittel zum ÖPNV-Ausbau umzuschichten.

Da München den Bau der U5 nach Pasing ohne gesicherte Bundeszuschüsse begonnen hat, müssen für den wesentlich günstigeren und effizienteren Trambahnausbau (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf>, Seite 2 unten) genug Mittel vorhanden sein. Alles andere würde auf schlechte finanzielle Priorisierung in Krisenzeiten durch den Stadtrat hindeuten.

Der Personalmangel führt zu erheblichen Einschränkungen beim Fahrplanangebot der MVG. Das aktuell gefahrene Leistungsangebot ist gegenüber 2020 (letzter Fahrplan vor Corona) deutlich reduziert.

Ein weiteres Problem stellt die Politik der bayerischen Staatsregierung dar: Die Unzuverlässigkeit und Unpünktlichkeit der Münchner S-Bahn ist hinlänglich bekannt. Es gibt bis heute nicht einmal Planungen, im ganzen Netz einen 10-Minuten-Grundtakt einzuführen – was Berlin vor rund 90 Jahren während der Weltwirtschaftskrise gelang. Somit wird es auf absehbare Zeit keinen attraktiven Stadt-Umland-Verkehr geben. Dies wirkt sich dann naturgemäß negativ auf den ÖPNV-Anteil in München aus.

Darüber hinaus blockiert die Bayerische Staatsregierung Planungen der Landeshauptstadt München zum Ausbau des ÖPNV, ein aktuelles Beispiel ist die Tram durch den Englischen Garten (<https://www.tramreport.de/2024/03/12/tnt-freistaat-stellt-sich-erneut-gegen-gartentram/>), <https://muenchner-forum.de/bayerische-staatsregierung-versucht-tram-durch-den-englischen-garten-zu-blockieren-versagt-aber-selbst-bei-der-s-bahn-auf-der-ganzen-linie/> )

## **Wesentliche Rolle des ÖPNV gemäß Mobilitätsstrategie**

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 CO<sub>2</sub>- 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 CO<sub>2</sub>-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.

Um die Ziele der Mobilitätsstrategie – eine Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund – zu erreichen, ist unter anderem eine ausreichende Finanzierung des ÖPNV für neue Strecken, neue Betriebshöfe (zum Abstellen und Warten von U-Bahn, Bus und Tram) und ein gutes Fahrplanangebot erforderlich. Diese Maßnahmen nach hinten zu schieben, würde die Ziele der Stadt bezüglich Klimaschutz konterkarieren.

## **Planung zum Trambahnausbau ist zu begrüßen – Tram ist wesentlicher Baustein für höheren ÖPNV-Anteil – Trambahnausbau muss fortgesetzt werden**

Im Dezember 2021 beschloss der Stadtrat das ÖPNV-Bauprogramm, im Januar 2022 folgte das ÖPNV-Planungsprogramm. Das Bauprogramm wurde im Dezember 2022 und Dezember 2023 fortgeschrieben.

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

Die MVG muss die begrüßenswerten Planungen sowohl für die Öffentlichkeit als auch für die Politik transparent und kontinuierlich kommunizieren. Es muss auch klar herausgearbeitet werden, dass nur mit dem Schienenverkehr, und hier vor allem dem Trambahnausbau ein deutlich höherer ÖPNV-Anteil erreicht werden kann: Der Busverkehr ist nicht ausreichend attraktiv genug, um wahlfreie Fahrgäste (d.h. Fahrgäste, die ein Auto besitzen) zu gewinnen, der Bau von U-Bahnen ist nicht flächendeckend, sondern nur auf Hauptachsen möglich.

Wichtig ist, dass das Trambahnbauprogramm in den nächsten Jahren konsequent fortgesetzt wird.

### Weitere Informationen:

*Stellungnahme* von PRO BAHN und AAN im Münchner Forum zum Nahverkehrsplan unter

<https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf>

Zur Effizienz der Tram siehe Seite 2 unten

*Pressemitteilung* des AAN zum ÖPNV-Bauprogramm:

<https://muenchner-forum.de/oepnv-bauprogramm-muenchen-bleibt-in-stuermischen-zeiten-auf-kurs-tramausbau-muss-langfristig-sicher-sein/>

Bericht auf Tramreport.de:

<https://www.tramreport.de/2023/12/15/oepnv-bauprogramm-3-2023/>

## **Leistungsangebot der MVG ist unterfinanziert**

Auch im vergangenen Jahr 2023 haben die Fahrgastzahlen der MVG das Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder erreicht.

Die niedrigeren Fahrgastzahlen wirken sich entsprechend auf die Fahrgeldeinnahmen der MVG und damit auf die Finanzierung des Leistungsangebots aus. Billige Tarifangebote wie das nicht ausreichend gegenfinanzierte Deutschlandticket tragen ebenso zu den Finanzproblemen der MVG (und anderer Verkehrsunternehmen hierzulande) bei.

Im Leistungsprogrammwurf der MVG für das Fahrplanjahr 2025 sind mit der Einführung des 5-Minuten-Taktes auf der U3 nach Moosach in der Hauptverkehrszeit (HVZ) sowie mit der Verlängerung der Tram 12 vom Scheidplatz über die Parzivalstraße nach Schwabing Nord erfreuliche Verbesserungen enthalten.

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.

## **Beim Nachtverkehr fehlen Verbesserungen unter der Woche**

Am Wochenende (Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) wird der U-Bahn-Nachtverkehr eingefügt. Unter der Woche gibt es leider keine Verbesserung, Großhadern, Fürstenried West und Neuperlach (um nur einige Stadtteile zu nennen) haben weiterhin nur Stundentakt unter der Woche. Stadtteile wie zum Beispiel Allach, Freiham und Lerchenau sind unter der Woche vom ÖPNV abgehängt.

So kommt der ÖPNV nachts nicht einmal ansatzweise in die Nähe einer brauchbaren Alternative zum PKW für Arbeitnehmer. Hier ist dringend ein Nachbessern erforderlich.

## **Altstadterschließung erfolgt am besten durch den regulären Linienverkehr (und nicht durch Mikrobusse)**

Unverständlich ist, dass der Bus 132 vom Marienplatz zum Isartor zurückgenommen werden soll. Der Pilotversuch mit Mikrobussen

<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8214707> ist hier keine ernstzunehmende Alternative).

Der ÖPNV innerhalb der Altstadt sollte vor allem mit regulären Buslinien und nicht mit Mini- oder Mikrobussen erfolgen. Sicherlich ist in manchen Straßen der Einsatz kleinerer Fahrzeuge erforderlich, aber die bestehenden Buslinien in der Altstadt sollten auf jeden Fall weiterbetrieben werden. Diese Buslinien erschließen nicht nur die Altstadt, sondern verbinden diese mit anderen Stadtteilen – diesen Vorteil könne Midi Busse nur eingeschränkt und Mikrobusse nicht bieten.

Vergleiche hierzu das Konzept vom Fahrgastverband PRO BAHN: <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202105-altstadt.pdf>

## **Unterstützung bei Betriebskosten durch Bund und Land fehlt**

Im Vergleich zu 2019 – also vor Corona – wendet die Landeshauptstadt München knappe 100 Millionen Euro mehr für Betriebskostenzuschüsse an die MVG auf.

Diese Zuschüsse dienen weitestgehend zum Ausgleich der durch Corona und die Folgen – z.B. Zunahme von Home-Office und dadurch weniger Fahrgäste – entstandenen Einnahmeverluste. Der Spielraum für Angebotsausweitungen war somit nur gering. Ausgleichszahlungen durch Bund und Land erfolgen nicht.

## **Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist in Arbeit**

Bis 2020 basierte 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 Landeshauptstadt München jährlich einen Zuschuss zu den Betriebskosten der MVG im unteren bis mittleren zweistelligen Millionenbereich, u.a. zur Finanzierung des Nachtverkehrs.

Das Münchner Modell verlor durch die Fahrgastverluste aufgrund der Corona-Pandemie (und der vermutlich bleibenden Tendenz zu mehr Home-Office) mehr und mehr die Tragfähigkeit. 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, Deutschlandticket). Daher muss ein neues Finanzierungsmodell für den ÖPNV erarbeitet werden, d. h. von der öffentlichen Hand müssen deutlich höhere Zuschüsse als bisher zum Betrieb geleistet werden.

Schon seit 2020 wurden rund 100 Millionen Euro pro Jahr aus dem Stadthaushalt zur Abdeckung der Einnahmeverluste (wegen geringerer Fahrgastzahlen aufgrund der Corona-Pandemie) bei der MVG aufgewendet. Diese 100 Millionen Euro reichen gerade dafür, das aktuelle Fahrplanangebot aufrecht halten zu können, Angebotsausweitungen sind so nicht möglich.

Ab 01.01.2025 soll die rechtliche Grundlage der Mit-Finanzierung des städtischen ÖPNV durch die Landeshauptstadt München der "Öffentliche Dienstleistungsauftrag – Stadtverkehr München (ÖDLA)" sein.

Dieser ÖDLA, den die LHM an die MVG vergeben will, soll ab dem 01.01.2025 bei einer Laufzeit von 22,5 Jahren (ab 2025) in Kraft treten. Die konkreten Inhalte des ÖDLA werden aktuell erarbeitet. Eine Beschlussfassung im Stadtrat ist für Sommer 2024 geplant.

## **Planungen zum ÖPNV-Ausbau weiterführen**

Ungeachtet der Diskussionen um die Realisierung einzelner Projekte müssen die Planungsarbeiten weitergeführt bzw. begonnen werden. Wichtig ist, jederzeit Planungen mit ausreichender Planungstiefe verfügbar zu haben. So können die Planungen bei entsprechender Verfügbarkeit der Mittel schneller umgesetzt werden.

## **Einsatz der Mittel für den ÖPNV – Deutschlandticket nicht ausreichend finanziert**

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

Um die Ziele der Verkehrsverlagerung (weg vom MIV hin zum ÖPNV) zu erreichen, ist der Schwerpunkt klar auf die Verbesserung des Angebots und den Infrastrukturausbau (sowohl Neubaustrecken wie auch Kapazitätserhöhungen im Bestand) zu setzen.

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 (auch wenn in München Infrastrukturausbauten nicht über die Fahrgeldeinnahmen finanziert werden, entsteht so doch eine Finanzierungslücke, die aus anderen Töpfen ausgeglichen werden muss). 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.

Selbstverständlich ist beim Netzausbau auf einen möglichst effizienten Einsatz der Mittel zu achten. Hier bietet die Tram erhebliches Potential: Pro investierten Euro werden bei der Tram im Vergleich zur U-Bahn gut zweieinhalbmal so viel Autofahrten auf den ÖPNV verlagert (vgl. <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf> S.2 unten).

Die Auflösung des nun schon jahrzehntelangen Investitionsstaus bei Bus und Tram (z.B. Betriebshöfe, Wendeschleifen und Abstellgleise, schlecht ausgestattete (mangelhafter Wetzschutz) und unterdimensionierte Haltestellen) und Angebotsverbesserungen auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten, muss zudem im Zweifelsfall immer Priorität haben vor der Alternative noch weiter gehender Tarifsenkungen.

In diesem Zusammenhang ist die nicht ausreichende Gegenfinanzierung des Deutschlandtickets kritisch zu sehen, in der momentanen Konstellation stellt das Deutschlandticket durch die systematische Aushöhlung der Finanzierung des ÖPNV ein trojanisches Pferd da. Hier sind dringend weitere Mittel von Bund und Ländern erforderlich.

Wien zeigt eine weitere Möglichkeit der ÖPNV-Finanzierung auf, die Push- und Pull Maßnahmen kombiniert: Durch deutliche Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Verkehrsraum sind die notwendigen finanziellen Mittel zum Ausbau und Betrieb des ÖPNV zu gewinnen.

## **Öffentlichkeitsarbeit und MVG-Museum**

Auch wenn das MVG-Museum auf den ersten Blick keinen Bezug zum aktuellen ÖPNV-Betrieb hat, darf es doch nicht vernachlässigt werden. Neben der Nutzung von Museumsfahrzeugen für besondere Betriebssituationen (z.B. Winterdienst durch den Fahrdraktkontrollwagen 2942, P-Wägen zum Freifahren der Gleise bei Schneefall) kann das Museum auch einen Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit für Tram, ÖPNV und MVG bei Veranstaltungen leisten (im Museum oder Sonderfahrten z.B. bei Stadtteilstesten). Auch kann das MVG-Museum für entsprechende Ausstellungen genutzt werden.

Dafür muss dann die notwendige Finanzierung sichergestellt werden.

## **ÖPNV benötigt nicht nur Geld – es fehlt auch der politische fehlender Wille, dem ÖPNV die notwendigen Flächen zur Verfügung zu stellen – z.B. am Hauptbahnhof**

Neben einer ausreichenden finanziellen Ausstattung benötigt der ÖPNV auch die entsprechende Priorisierung im Straßenraum (d.h. Vorrang an den Lichtsignalanlagen), damit ein pünktlicher Betrieb von Tram und Bus angeboten werden kann.

Beispielsweise ist die Diskussion um die Anzahl der Trambahngleise am Bahnhofplatz unverständlich. Keineswegs nachvollziehbar ist, warum verwaltungsintern seit rund drei Jahren darüber diskutiert wird, ob der Münchner Hauptbahnhof eine leistungsfähige Anbindung ans Tram- und Busnetz erhalten soll (vgl. Vorlage für den Planungsausschuss vom 29.3.2023, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7568500> , Seite 16). In der Münchner Stadtpolitik ist viel von Verkehrswende und Klimaschutz die Rede, aber einen der größten Verkehrsknotenpunkte Europas auch für ein künftig höheres ÖPNV-Verkehrsaufkommen ausreichend leistungsfähig per Tram zu erschließen, hat erkennbar keine Priorität.

Aufgrund der derzeitigen Baustelle am Hauptbahnhof (die Trambahnhaltestelle Hauptbahnhof ist von den Zügen aus nur sehr umwegig erreichbar) ist das Fahrgastaufkommen an den Tramhaltestellen Bayerstraße und Arnulfstraße stark angestiegen. Hier sind ebenfalls Verbesserungen der Haltestellen erforderlich.

## **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
- höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- mehr Sicherheit für Fahrradfahrer
- Aufwertung des öffentlichen Raums

Im Rahmen des 4. Maßnahmenpakets Busbeschleunigung/ÖPNV-Beschleunigung wird dies grundsätzlich aufgegriffen. Angesichts der Beeinträchtigung des ÖPNV-Betriebs durch den MIV sind aber deutlich weitergehende Maßnahmen erforderlich. Es ist unverständlich, dass gegen die Behinderungen des ÖPNV durch den Autoverkehr nicht konsequenter vorgegangen wird.

Beispiele für erforderliche eigene Spuren bzw. notwendige Entfernung von Parkplätzen::

- Ostfriedhof: St. Bonifatius Straße stadteinwärts 3 Parkplätze zwischen Kreuzung und Haltestelle
- Rumfordstraße Ecke Am Einlaß (Fahrtrichtung Reichenbachplatz)
- Johannesplatz
- Zur Wiederinbetriebnahme der Tram Verkehrsberuhigung in der Inneren Wiener Straße

## **„Wiederhochfahr“-Szenarien fehlen – nicht auf Verschleiß fahren**

Die aktuellen Planungen der MVG zum Leistungsprogramm 2025 sind darauf ausgelegt, dass es auch 2025 kaum Steigerungen der Fahrgastzahlen gibt. Um aber eine wesentliche Voraussetzung der Verkehrswende – steigende Fahrgastzahlen – zu erreichen, sind Szenarien erforderlich, die eine deutliche Angebotsverbesserung vorsehen.

Der erste Schritt ist somit die Rücknahme der Kompensationsmaßnahmen aus dem Leistungsprogramm 2022 und 2023.

Bei den aktuellen Kürzungen (z.B. MetroBus 55 und MetroBus 62) fehlen Aussagen, wann das Angebot wieder auf den alten Stand zurückgebracht werden soll. Ebenso fehlen Aussagen, wann die anderen Corona-bedingten Kürzungen rückgängig gemacht werden sollen.

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

Ebenso darf es jetzt keine Sparmaßnahmen geben (z.B. Aufschieben von Wartungsmaßnahmen an der Infrastruktur), die zu späteren höheren Kosten führen

## **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.

Neben dem Neubau von Strecken sind auch folgende Maßnahmen umzusetzen:

- 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)

## **Mangelhafte Kommunikation von Fahrplankürzungen aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangels**

Die MVG kommuniziert die Einschränkungen durch Personal- und Fahrzeugmangel mangelhaft.

Zwar findet sich auf der MVG-Homepage ein Bereich, in dem die gerade aktuellen Fahrplankürzungen dargestellt sind

(<https://www.mvg.de/services/aktuelles/personalmangel.html>). Aber dort ist nur der aktuelle Stand erkennbar, nicht, seit wann die Kürzung besteht oder ob weitere Kürzungen geplant sind. Es erfolgt auch keine aktive Information, z.B. über Pressemitteilungen, dass demnächst neue Kürzungen anstehen.

Auch bei den Pushmeldungen via App gibt es derzeit Probleme (Stand 6.3.2024):

<https://www.mvg.de/services/mobile-services/fahrinfo.html>

„Es werden keine Pushmeldungen versendet, die MVG arbeitet daran, den Push-Service im Laufe des Jahres 2024 wieder zur Verfügung zu stellen.“

Vgl. dazu auch die Pressemitteilung des AAN vom 4.3.2024:

<https://muenchner-forum.de/bessere-kommunikation-der-angebotskuerzungen-von-seiten-der-mvg-erforderlich/>

Die Lage im ÖPNV ist derzeit schwierig und daher ist eine offene Kommunikation erforderlich, um die aktuellen Defizite klar zu benennen. So können sich die Fahrgäste besser auf die Situation einstellen.

## **Busnetz: Systematisches Ausdünnen der Linien 55 und 62**

Besonders unangenehm stößt die Begründung für die Kürzung der Buslinien 55 und 62 auf: Die Kürzung wird mit „zurückgegangener Nachfrage“ begründet. Dies ist nicht überraschend, da auf beiden Linien gemäß MVG-Homepage

(<https://www.mvg.de/services/aktuelles/personalmangel.html>) das Angebot derzeit bereits ausgedünnt ist. Dann ist eine geringere Nachfrage die logische Folge. Dies dann als Begründung für Angebotskürzungen (d.h. die ausgedünnte Taktfolge zum offiziellen Fahrplanangebot zu machen) zu verwenden, erscheint dann schon sehr merkwürdig.

## **Weitere Trambahn- und U-Bahn und Busbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten**

Angesichts des geplanten Ausbaus des Trambahnnetzes besteht ein weiter steigender Fahrzeugbedarf. 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. Daher ist Realisierung des Trambahnbetriebshofs Fröttmaning – als vollwertiger Betriebshof und nicht nur als provisorische Abstellfläche - dringend erforderlich

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

Auch beim Bus ist eine Vergrößerung der Betriebshofkapazitäten erforderlich. Auch nach Eröffnung des neuen Busbetriebshofs in Moosach im November 2022 sind die Kapazitäten noch nicht ausreichen.

# 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 Werktätige, 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

Der AAN begrüßt die Einführung des 5-Minuten-Takts auf der U3 bis Moosach in der Hauptverkehrszeit (HVZ).

## Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

### U2:

Ausweitung des 5-Minuten-Takts Montag bis Freitag bis 21 Uhr

### U6:

Samstagsverstärker bis Fröttmaning oder Alte Heide verlängern

sonntags 5 Minuten Takt von 12-19 Uhr zwischen Fröttmaning oder Alte Heide und Harras

### U7:

Samstags ab Olympia Einkaufszentrum – Sendlinger Tor; Sonntag ab Rotkreuzplatz – Sendlinger Tor; Samstag & Sonntag bei Großmessen bis Messe West/Ost (statt U8, die weiter bis Neuperlach Zentrum fährt)

### U8:

samstags Betrieb vor 11 Uhr; sonntags Betrieb von 9-20 Uhr

## **Trambahn**

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

Der AAN begrüßt die Führung der Tram 12 nach Schwabing Nord.

### **Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:**

#### **Linie 25:**

Montag bis Freitag HVZ (Hauptverkehrszeit):

Verstärkung des Abschnitts Ostfriedhof – Großhesselohe durch Verlängerung der Linie 28 ab Sendlinger Tor.

Sonntags:

5-Minuten-Takt 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 werden weitere Fahrgäste hinzukommen.

10-Minuten-Takt bis Grünwald (fällt in die Zuständigkeit des Landkreis München).

Generell: Einsatz größerer Fahrzeuge (d.h. vierteilige Trambahnzüge).

#### **Linie 29:**

Verlängerung in der Hauptverkehrszeit bis/ab Moosach sowie am Wochenende bei Veranstaltungen im SAP-Garden,

## **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 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 – Johanneskirchen / SEM Nordost) am U-Bahnhof wenden. Ein zusätzlicher Vorteil ist die höhere Flexibilität bei Betriebsstörungen.

### **Wendeschleife Wettersteinplatz**

Zur Erhöhung der Flexibilität des Trambahnnetzes (und damit der Stabilität des Betriebes) 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.

### **Zusätzliche Überholgleise**

An folgenden Haltestellen sind Überholgleise neu- bzw. wieder einzurichten:

- Gondrellplatz
- Schwanseestraße
- Münchner Freiheit (abhängig von den Planungen zur Tram Leopoldstraße)

### **Einbau zusätzlicher Abbiegemöglichkeiten (Gleisbögen)**

Zur Verbesserung der Netzflexibilität sind an folgende Stellen zusätzlich Gleisbögen erforderlich:

- Wörthstraße (Verbindung vom Rosenheimer Platz von und zum Ostbahnhof)
- Müllerstraße

## **Bus**

### **Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG**

Der AAN lehnt die geplanten Kürzungen auf den Buslinie 55 und 62 ab, ebenso die beabsichtigte Einstellung der Buslinie 132 im Tal.

#### **Kürzung Bus 55**

Die Taktausdünnung auf 6-6-7 in der Hauptverkehrszeit während der Schulzeiten ist nichts anderes als die dauerhafte Einrichtung des Notfahrplans. Der beschriebene Nachfragerückgang ergibt sich daraus, dass bereits seit längerem anstatt Takt 5 im Takt 6-6-7- gefahren wird.

#### **Kürzung Bus 62**

*G geplante Kürzung: Taktausdünnung auf Takt 10 statt Takt 6/7 von 9 bis 15 Uhr (Mo-Fr)*

Die Buslinie bietet eine attraktive Linienführung mit guten Verbindungen. Durch die bereits seit zwei Jahren erfolgende faktische Ausdünnung auf 10-Minuten-Takt hat die Attraktivität dieser Linie ebenso wie durch die Baustellenbedingten Behinderungen am Sendlinger Tor stark gelitten. Eine zurückgehende Nachfrage ist also keine Überraschung.

Besonders ärgerlich ist, dass diese Ursachen nicht angesprochen werden und nicht zumindest perspektivisch die Wiedereinrichtung des 6-6-7-Minuten-Takts vorgesehen ist.

#### **Kürzung Bus 132**

Im Rahmen der Umgestaltung des Tals soll der Bus 132 vom Marienplatz zum Isartor zurückgenommen werden. Dies würde eine deutliche Verschlechterung der ÖPNV im Tal und am Viktualienmarkt bedeuten.

Vgl. dazu <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6303383> , Seite 5:

## **Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes:**

Gerade am Wochenende sind die Metrobuslinien und generell die Buslinien innerhalb des Mittleren Rings tagsüber sehr voll.

Auf den Linien 51, 53, 55, 57 ist sonntags der partielle Einsatz von Buszügen, auf den Linien X30, 56 und 59 der Einsatz von Gelenkbussen notwendig, um die Fahrgastmengen zu bewältigen und Verspätungen durch Fahrgastwechsel zu vermeiden. Auf allen Buslinien innerhalb des Mittleren Rings ist aufgrund des gestiegenen Freizeitverkehrs ein 10-Minuten-Takt erforderlich (mit Ausnahmen wie z.B. der Linie 187),

### **MetroBus:**

Wiedereinführung des Takt 10 bis 10

### **ExpressBus X30:**

#### Montag bis Samstag:

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

#### Sonntag:

Ostbahnhof - Harras Verdichtung auf 10-Minuten-Takt tagsüber; Verlängerung von Harras bis Schloss Nymphenburg 12-19 Uhr

### **MetroBus 52**

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 und dann weiter via Briener Straße bis Königsplatz (Blockschleife Karolinenplatz > Königsplatz > Luisenstr. > Gabelsbergerstraße > Pinakotheken > Karolinenplatz) verlängert werden.

Alternativ kann der Bus 52 bis Odeonsplatz, inklusive Bedienung der neu eingerichteten und nur nachts bedienten Haltestelle Maximiliansplatz geführt werden.

### **MetroBus 58/68 (Cityring)**

Takt 5 zwischen Hauptbahnhof und Silberhornstraße auch am Samstag.

### **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 134**

Verlängerung Alter Messeplatz Hackerbrücke Stiglmaierplatz Königsplatz (vgl. MVG-Leistungsprogramm 2021, S. 65)

Diese Linie schafft eine attraktive Verbindung von der Schwanthaler Höhe zur Maxvorstadt.

**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 151**

Betrieb auch samstags und sonntags, um den MetroBus 51 zu entlasten. Der Einsatz hat mindestens auf der Strecke Romanplatz - Waldfriedhof zu erfolgen.

**StadtBus 153**

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

**StadtBus 154**

Samstag und Sonntag 12-19 Uhr Takt 10 zwischen Nordbad und Westerlandanger.  
Mo-Fr. Verlängerung zum Ackermannbogen

**StadtBus 178**

Montag bis Freitag HVZ und samstags Takt 10 zwischen Petuelring und Kieferngarten

**StadtBus 180**

Montag bis Freitag Takt 10 auch zwischen Kieferngarten und Amalienburgstraße  
Sonntag Takt 20 zwischen Kieferngarten und Westfriedhof  
Sonntag Takt 10 zwischen Kieferngarten und Am Hart

**StadtBus 193**

Takt 10 bis 10

**StadtBus 197**

Takt 10 bis 10

## **ExpressBus X5 Freiham Nord – U5 Westendstraße**

An dieser Stelle sei nochmal auf die Wichtigkeit der Express-Bus Linie X5 zur Erschließung des Neubaugebiets Freiham hingewiesen (mit der Eröffnung der U5 ist nach derzeitigem Stand etwa 2036 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 Freihams zu nutzen. Die Landeshauptstadt München muss hier auf die Autobahn GmbH des Bundes entsprechend zugehen.

## **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.

### **Zusätzliche Haltestellen**

Am Odeonsplatz sind zusätzliche Haltestellen erforderlich, um mehr Linien (z.B. Bus 52 (vgl. Vorschlag zur Verlängerung), StadtBus 134) abfertigen zu können.

Ein guter Vorschlag für den Odeonsplatz erfolgt im Rahmen der Planung der Radschnellverbindung Münchner Norden / Altstadtradrings ([München unterwegs \(muenchenunterwegs.de\)](https://muenchenunterwegs.de) )

## Nachtverkehr

### **U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende, aber keine Verbesserungen unter der Woche**

Am Wochenende wird der 30 Minuten-Takt auf der U-Bahn eingeführt.

Ein Nachteil des U-Bahnnachtverkehrs ist, dass unter der Woche anderer Fahrplan gilt als am Wochenende, der Fahrplan ist so schlechter merkbar.

Am Mangelhaften Nachtverkehr unter der Woche, d.h.:

- Nur Stundentakt
- Kein Nachtverkehr für Aubing, Obermenzing, Blumenau, Freiham, Trudering

wird leider nichts verbessert.

Dies bedeutet für Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeiter den faktischen Zwang zum Auto.

### **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