

Stellungnahme zum Anpassungsprogramm 2026 der MVG

des

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

Ansprechpartner:

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

München, März 2025



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/

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 2025.....	4
ÖPNV in München von mehreren Seiten unter Druck – Fahrgastzahlen wieder auf Vor-Corona Niveau, Haushaltsprobleme, MVG-Streichliste, Personalmangel, Politik der bayerischen Staatsregierung	4
Bayrische Staatsregierung tut zu wenig für den ÖPNV-Ausbau bzw. behindert ihn.....	5
Wesentliche Rolle des ÖPNV gemäß Mobilitätsstrategie.....	5
Beschlüsse zum Bau der Tram zum Kieferngarten und nach Johanneskirchen sind zu zum Trambahnausbau sind zu begrüßen – Tram ist wesentlicher Baustein für höheren ÖPNV-Anteil – Trambahnausbau muss fortgesetzt werden	6
Beim Nachtverkehr fehlen Verbesserungen unter der Woche – keine brauchbare Alternative zum PKW für Arbeitnehmer	6
Unterstützung bei Betriebskosten durch Bund und Land fehlt.....	6
Zusätzlicher Schülerverkehr führt zu hohen zusätzlichen Kosten	7
Zusätzlicher Schülerverkehr ist durch Schulaufwandsträger zu finanzieren.....	7
ÖDLA - Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist in Kraft getreten – 4-Jahres-Planung für ÖPNV soll aufgestellt werden	7
Machbarkeitsstudien zum Trambahnausbau -	8
Planungen zum ÖPNV-Ausbau weiterführen	8
Einsatz der Mittel für den ÖPNV – Deutschlandticket nicht ausreichend finanziert	8
Öffentlichkeitsarbeit und MVG Museum.....	9
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	10
Einzelmaßnahmen fortsetzen	11
Fahrgastinformation mangelhaft	11
Bestehende Angebotskürzungen sollen im Fahrplan festgeschrieben werden.....	11
Weitere Trambahn- und U-Bahn und Busbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten	11
Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen.....	12
Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:	12
U-Bahn.....	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	14
Bus	15
Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG.....	15
Kürzungen	16
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Busnetzes:	17
Infrastruktur im Busnetz:	19
Die Umweltverbundröhre Ost.....	19
Odeonsplatz – geplante Aufgabe der Buswendeschleife nicht akzeptabel	19
Nachtverkehr.....	20
U-Bahn-Nachtverkehr am Wochenende, aber keine Verbesserungen unter der Woche	20
Vorschläge des AAN zur Ausweitung des Nachtverkehrs:.....	20

Situation des ÖPNV im Jahr 2025

ÖPNV in München von mehreren Seiten unter Druck – Fahrgastzahlen wieder auf Vor-Corona-Niveau, Haushaltsprobleme, MVG-Streichliste, Personalmangel, Politik der Bayerischen Staatsregierung

Die Fahrgastzahlen der MVG haben wieder das Niveau vor Corona erreicht (vgl. Pressemeldung SWM <https://www.swm.de/unternehmen/presse/pressemitteilungen/2025/01-2025/mvg-fahrgastzahlen-2024>).

Eine Betrachtung der einzelnen Verkehrsmittel zeigt deutlich die Probleme bei Bus und Tram auf:

Fahrgäste	2019	2024	Differenz
MVG gesamt	615 Mio.	615 Mio.	+0
U-Bahn	429 Mio.	452 Mio.	+5% (+33 Mio.)
Tram	125 Mio.	120 Mio.	-4% (- 5Mio.)
Bus	221 Mio.	210 Mio.	-5% (-11 Mio.)

Die Fahrgastverluste bei Tram und Bus im Jahr 2024 gegenüber 2019 sind auf folgende Ursachen zurückzuführen:

Tram:

Während sich früher Streckensanierungen meist auf einige Wochen beschränkten und nach Möglichkeit in der Ferienzeit durchgeführt wurden, kommt es heute zu monatelangen Sperrungen von Streckenabschnitten. Durch die Probleme mit ITCS 2.0 (neues Betriebsleitsystem) ist die Funktionsfähigkeit der Trambahn- und Busbeschleunigung (d.h. Bevorrechtigung an den Ampeln) eingeschränkt. Dies führt dann zu längeren Fahrzeiten und unpünktlichem und unzuverlässigem Betrieb.

Tramlinien wie die Tram 22/29 verkehrten in den letzten Jahren – wenn überhaupt – nur mit stark reduziertem Angebot.

Bus:

Beim Fahrplanangebot der MVG gibt es erhebliche Einschränkungen durch Personalmangel. Dadurch ist das Fahrplanangebot gegenüber 2019 deutlich reduziert, was sich entsprechend auf die Fahrgastzahlen auswirkt.

Verbesserungen:

Im Dezember wurde der 5-Minuten-Takt auf der U3 nach Moosach in der Hauptverkehrszeit (HVZ) eingeführt. Am 1.1.2025 erfolgte die Verlängerung der Tram 12 vom Scheidplatz über die Parzivalstraße nach Schwabing Nord. Beide Maßnahmen sind erfreuliche Verbesserungen.

Bayerische Staatsregierung tut zu wenig für den ÖPNV-Ausbau bzw. behindert ihn

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 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.

Zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie – eine Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund – sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- ausreichende Finanzierung des ÖPNV für Planung und Bau neuer Strecken
- neue Betriebshöfe (zum Abstellen und Warten von U-Bahn, Tram und Bus)
- ein gutes Fahrplanangebot
- konsequente Bevorrechtigung von Tram und Bus, Verhinderung der Störung von Tram und Bus durch den Autoverkehr (z.B. durch Falschparker)

Beschlüsse zum Bau der Tram zum Kieferngarten und nach Johanneskirchen sind zu begrüßen – Tram ist wesentlicher Baustein für höheren ÖPNV-Anteil – Trambahnausbau muss fortgesetzt werden

Im Dezember 2024 beschloss der Stadtrat den Bau der Tram zum Kieferngarten sowie nach Johanneskirchen.

Der AAN begrüßt ausdrücklich, dass trotz schwieriger Finanzlage der Landeshauptstadt München die Finanzierung der genannten Strecken gesichert werden konnte und der Bau beschlossen wurde.

Die MVG muss den Nutzen der Tram 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 mit 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.

Beim Nachtverkehr fehlen Verbesserungen unter der Woche – keine brauchbare Alternative zum PKW für Arbeitnehmer

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wurde am Wochenende (Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) der U-Bahn-Nachtverkehr eingeführt. 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 Freiham und Lerchenau sind unter der Woche vom ÖPNV abgehängt, nach Allach gibt es nicht einmal am Wochenende Nachtverkehr.

So kommt der ÖPNV nachts nicht einmal ansatzweise in die Nähe einer brauchbaren Alternative zum PKW für Arbeitnehmer. Hier ist dringend ein Nachbessern erforderlich. Ziel muss ein täglicher 30-Minuten-Takt im Nachtverkehr sein.

Unterstützung bei Betriebskosten durch Bund und Land fehlt

Im Vergleich zu 2019 – also vor Corona – wendet die Landeshauptstadt München ca. 100 Millionen Euro mehr pro Jahr 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.

Zusätzlicher Schülerverkehr führt zu hohen zusätzlichen Kosten

Eine wesentliche Ursache für die geplanten Kürzungen im Busbereich ist die Gegenfinanzierung für zusätzlichen Schülerverkehr (Linien 55, 57, 143, 157, 162):

Für jeden zusätzlichen Bus zu Unterrichtsbeginn (d.h. während der Hauptverkehrszeit) fallen unverhältnismäßig hohe Kosten an, da dafür neue Fahrzeuge angeschafft und neue Fahrer eingestellt werden müssen. Dies kann dann nur durch die Streichung mehrerer Busse in der NVZ (Normalverkehrszeit) kompensiert werden - den hohen Kosten eines zusätzlichen Busses stehen die variablen Kosten des Betriebs mehrerer Busse gegenüber.

Das heißt, einigen zusätzlichen Fahrten im Schülerverkehr stehen umfangreiche Kürzungen im Bestandsnetz gegenüber.

Zusätzlicher Schülerverkehr ist durch Schulaufwandsträger zu finanzieren

Vorbemerkung: „Die Schülerbeförderung ist eine kommunale Pflichtaufgabe im eigenen Wirkungskreis. Der Freistaat gewährt den Kommunen pauschalierte Zuweisungen nach Art. 10a Bayerisches Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) in Höhe von derzeit ca. 60 Prozent der Kosten zur Erfüllung dieser Aufgabe. Im Haushalt des Freistaates sind im Jahr 2019 hierfür Mittel in Höhe von 324,5 Mio. Euro eingestellt.“

Quelle:

https://www.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0004063.pdf

Die zusätzlichen Maßnahmen, die für den Schülerverkehr erforderlich sind, sind durch den Schulaufwandsträger zu leisten (d.h. die Landeshauptstadt München; der Freistaat Bayern muss natürlich entsprechend unterstützen). Es ist nicht akzeptabel, dass dies zu Lasten der Fahrgäste im gesamten MVG-Netz erfolgt.

ÖDLA - Neues Finanzierungsmodell für ÖPNV ist in Kraft getreten – 4-Jahres-Planung für ÖPNV soll aufgestellt werden

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

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.

Der ÖDLA, ist am 01.01.2025 bei einer Laufzeit von 22,5 Jahren (ab 2025) in Kraft getreten.

Im Rahmen des ÖDLA soll eine integrierte mittelfristige Angebotsplanung (4-Jahres-Planung) für die Jahre 2027-2030 durchgeführt werden. Darin sollen alle planerischen Maßnahmen für die Jahre 2027-2030 enthalten sein.

Die Planung soll im Juli 2025 vorgestellt werden, der Beschluss ist für Dezember 2025 vorgesehen.

Der AAN begrüßt die Einführung einer mittelfristigen ÖPNV-Planung, da so die MVG eine längerfristige Planungsperspektive erhält. Dies ist insbesondere bei Angebotsausweitungen (Anschaffung neuer Fahrzeuge und Anwerbung neuer Fahrer sowie Mitarbeiter für Leitstelle und Werkstätten) wichtig.

Machbarkeitsstudien zum Trambahnausbau - Planungen zum ÖPNV-Ausbau weiterführen

Ungeachtet der Diskussionen um die Realisierung einzelner Projekte müssen die Planungsarbeiten weitergeführt bzw. begonnen werden. Wichtig ist, jederzeit umsetzbare Planungen mit ausreichender Planungstiefe verfügbar zu haben. So können die Planungen bei entsprechender Verfügbarkeit der Mittel schneller umgesetzt werden. Wichtig ist auch die frühzeitige Erkennung und Abklärung von Konflikten mit anderen Nutzungen.

Insofern ist es kritisch, das mit dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.2.2025 Machbarkeitsstudien für weitere Trambahnstrecken nach hinten geschoben wurden.

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.

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 Infrastruktur- und Netzausbau erfordern sehr hohe Investitionen. Dies alles darf durch wegbrechende Fahrgeldeinnahmen ohne ausreichende Gegenfinanzierung 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 investiertem Euro werden bei der Tram im Vergleich zur U-Bahn gut zweieinhalbfach so viel Autofahrten auf den ÖPNV verlagert (vgl. S.2 unten).

Durch die jahrzehntelange Unterfinanzierung des ÖPNV hat sich erheblicher Investitionsstau bei Bus und Tram (z.B. Betriebshöfe, Wendeschleifen und Abstellgleise, schlecht ausgestattete

(mangelhafter Wetterschutz und unterdimensionierte Haltestellen) ergeben. Des Weiteren sind Angebotsverbesserungen auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten erforderlich. ~~Dies muss Priorität haben vor der Alternative besonders günstiger Tarife noch weiter gehender Tarifenkungen.~~

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: Die Einnahmen der Verkehrsunternehmen gehen zurück, gleichzeitig steigen die Betriebskosten (z.B. durch Inflation und Lohnsteigerungen). Die Kostenschere öffnet sich immer weiter, der ÖPNV wird ins einer Substanz gefährdet. Ohne weitere Mittel von Bund und Ländern ist mittelfristig mit erheblichen Einschränkungen und Kürzungen beim ÖPNV zu rechnen.

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 Fahrdrahtkontrollwagen 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).

Es ist unverständlich, dass auf den aktuellen Netzausbau sowie auf den Beitrag, den U-Bahn, Tram und Bus für eine nachhaltige Stadtentwicklung leisten, nicht stärker eingegangen wird. 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 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 vier 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. Die stadtgestalterische Aufgabe wird einfach negiert. Eine Kombination aus guter Gestaltung und optimaler ÖV-Struktur als ein markantes Entrée in die Stadt würde München gut anstehen.

Aufgrund der derzeitigen Baustelle am Hauptbahnhof (die Trambahnhaltestelle Hauptbahnhof ist von den Zügen aus nur über komplizierte Umwege 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 vierten 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:

- Tram 18: Ostfriedhof: St. Bonifatius Straße stadteinwärts drei Parkplätze zwischen Kreuzung und Haltestelle
- Tram 16/17: Rumfordstraße Ecke Am Einlaß (Fahrtrichtung Reichenbachplatz)
- Tram 21 und 25: Johannisplatz
- Verkehrsberuhigung in der Inneren Wiener Straßen zur Verbesserung der Pünktlichkeit der Tram

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)

Fahrgastinformation mangelhaft

Es ergeben sich regelmäßig erhebliche Abweichungen zueinander bei den verschiedenen Apps (Öffi, MVGO) mit der an den Haltestellen angezeigten Information. Zur tatsächlichen Abfahrtszeit ergeben sich auch immer wieder Abweichungen.

Die ist für die Fahrgäste äußerst verwirrend. Hier ist umgehende Abhilfe erforderlich.

Bestehende Angebotskürzungen sollen im Fahrplan festgeschrieben werden

Die unter <https://www.mvg.de/news/2024/personalmangel.html>

kommunizierten Angebotskürzungen bei den Buslinien 56, 58/68, 162 (samstags), 193 und 197 sollen mit dem vorliegenden Anpassungsprogramm im Fahrplan festgeschrieben werden.

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 mit Neubau eines Betriebshofes 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 ausreichend.

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Vorschläge des AAN zur Angebotsausweitung:

Die Vorschläge zur Angebotsausweitung sind teilweise 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.

U-Bahn

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

U6:

Taktlagen-Änderung beim U6-Verstärker Münchner Freiheit – Harras (Takt 2/4/4 statt Takt 2/2/6)

Eine sinnvolle Maßnahme zur Verbesserung der Fahrplanstabilität. Durch die gleichmäßigere Verteilung der Fahrten ist eine gleichmäßigere Auslastung bei besserer Fahrplanstabilität zu erwarten.

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 Betrieb ab Olympia Einkaufszentrum – Sendlinger Tor; am Sonntag Betrieb ab Rotkreuzplatz – Sendlinger Tor; Samstag & Sonntag bei Großmessen Betrieb v 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

Tram 14 Pasing Bf. – Gondrellplatz (erster Umsetzungsschritt der Westtangente)

Der AAN begrüßt die Einführung der neuen Tramlinie 14 Pasing Bf. – Gondrellplatz als erster Umsetzungsschritt der Tram-Westtangente.

Der Ast der Tram 19 westlich der Fürstenrieder Straße (und somit auch die Agnes-Bernauer-Straße westlich der Fürstenrieder Straße) wird so direkt an die U5 am Laimer Platz angebunden.

Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität der künftig am Gondrellplatz wendenden Linien 14 und 18 ist der Bau eines Überholgleises am Grondrellplatz dringend erforderlich.

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:

Wiedereinführung und Verlängerung in der Hauptverkehrszeit nach Moosach sowie am Wochenende bei Veranstaltungen im SAP-Garden. So wird auch das neue Strafjustizzentrum am Leonrodplatz besser angebunden.

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen Tram

Wendeschleife Arbellapark

Der Bau einer aus beiden Richtungen befahrbaren Wendeschleife am Arbellapark 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 – 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 (Neubau, vgl. Ausführungen oben zur Tram 14)
- 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 (Verbindung von der Fraunhoferstraße in Richtung Isartor)
- Ottostraße - Lenbachplatz
- Prielmayerstraße - Sonnenstraße

Bus

Angebotsausweitungen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Der AAN begrüßt die Angebotsausweitungen im Busnetz.

Metrobus 54 / Stadtbus 154 Tausch bei der Bedienung der Haltestelle Tucherpark

Damit bietet sich die Möglichkeit, auf den Linien 54 und 58/68 Orleansstraße und Giselastraße den Takt auf 5 Minuten (HVZ/NVZ) bzw. 10 Minuten in der SVZ mit 58/68 harmonisieren. Diese Möglichkeit ist dann entsprechend zu nutzen.

Die Fahrtenzahl am Wochenende im Tucherpark wird durch diese Maßnahme halbiert.

StadtBus 100

Grundsätzlich führt die geplante Linienführung über Briener Straße zu einer deutlichen Verbesserung des ÖPNV in diesem Bereich.

Eine Führung der Linie 100 zum Königsplatz und von dort weiter wie die im Leistungsprogramm 2021 (S. 65) geplante Linie 134 Königsplatz – Stiglmairplatz – Hackerbrücke – Alter Messeplatz (weiter wie 134).

StadtBus 182

Die Verlängerung in Freimann ist in Bezug auf den Schulsprengel zu begrüßen. Die Blockschleife Neufreimann ist sinnvoll,

Evtl. (je nach Bebauungsfortschritt) mit zusätzlichen Haltestellen Marion-Gräfin-Dönhoff-Straße/Friederike-Nadig-Allee und Cordelia-Edvardson-Straße/Maria-Probst-Straße (gemeinsam mit StadtBus 178) zur besseren Anbindung des Euro-Industrieparks.

Kürzungen im Busbetrieb

Der AAN lehnt die geplanten Kürzungen ab, auch die, die zu denen nachstehend nicht explizit Stellung genommen wird.

Kürzung Bus 56

Die Taktausdünnung auf 7-7-6 in der Hauptverkehrszeit während der Schulzeiten ist nichts anderes als die dauerhafte Einrichtung des aktuellen Notfahrplans.

Kürzung Bus 58/68

Geplante Kürzung: Ausdünnung von Takt 5 auf Takt 10 im Abschnitt Silberhornstraße – Hauptbahnhof Nord (Mo – Fr NVZ 9-15 Uhr & 19-20Uhr)

Die Buslinie 58/68 bietet attraktive Linienführung mit guten Umsteigebeziehungen in einem sehr dicht besiedelten Stadtviertel. Durch die baustellenbedingte Behinderung im Bereich Hauptbahnhof ist davon auszugehen, dass die Attraktivität dieser Buslinie bei einer Taktausdünnung besonders stark sinken wird. Daher ist ein Beibehalten des Takt 5 erforderlich.

Kürzung Stadtbus 162

Als Kompensationsmaßnahme für die Kürzung (Takt 20 statt Takt 10 zwischen Amalienburgstraße und Pasing Bf.) ist die Linie 180 ab Berduxstraße bis Pasing Bf. zu verlängern.

Kürzung Stadtbus 193

Die Taktausdünnung am Sonntag von ca. 11 bis 19 Uhr von Takt 10 auf Takt 20 ist die dauerhafte Einrichtung des aktuellen Notfahrplans.

Kürzung Stadtbus 197

Die Taktausdünnung am Sonntag von ca. 12 bis 19 Uhr von Takt 10 auf Takt 20 ist die dauerhafte Einrichtung des aktuellen Notfahrplans.

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 Fahrgastmen- gen 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 Nordwesten (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 Karoli- nenplatz > Königsplatz > Luisenstr. > Gabelsbergerstraße > Pinakotheken > Karolinenplatz) ver- längert 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) Har- ras.

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 Schwanthalerhöhe zur Maxvorstadt, insbesondere mit einer Verlängerung zum Odeonsplatz.

Vgl. Ausführungen oben zur Linie 100.

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.
Montag bis Freitag 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
Verlängerung bis Pasing Bf. als Ersatz für entfallende Fahrten der Linie 162.

StadtBus 193

Takt 10 bis 10, da die Linie ein Zubringer zur U2 mit vergleichsweise hohen Fahrgastzahlen ist.

StadtBus 197

Takt 10 bis 10, da die Linie 197 als Ringlinie für eine wichtige Feinerschließung Neuperlachs sorgt.

ExpressBus X5 Freiam Nord – U5 Westendstraße

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 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 Freiam 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.

Odeonsplatz – geplante Aufgabe der Buswendeschleife nicht akzeptabel

Nicht akzeptabel ist die Planung der Landeshauptstadt München, die Buswendeschleife am Odeonsplatz aufzugeben. An einem so wichtigen Knotenpunkt muss es weiterhin möglich sein, Busse wenden zu lassen (z.B. bei Störungsfällen, Sonderverkehren). Dies gilt auch dann, wenn sich für den regulären Linienverkehr Lösungen finden lassen, in denen keine Wende am Odeonsplatz erforderlich ist.

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

Nachtverkehr

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

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

Ein Nachteil des U-Bahn-Nachtverkehrs 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