

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

**Arbeitskreis Attraktiver
Nahverkehr**

im Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.

(Münchner Forum)

Schellingstraße 65

80799 München

Tel.: 089 / 28 20 76

Fax: 089 / 28 05 532

info@muenchner-forum.de

www.muenchner-forum.de

www.facebook.com/muenchnerforum/

Vorstand

Sitz des Vereins: München

Amtsgericht: München VR 7380

Steuernummer: 143/219/50168

**Stellungnahme zum
Leistungsprogramm 2020
der MVG**

des

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

Ansprechpartner:

E-Mail:

München, 16. April 2019

Inhalt

Allgemeines.....	3
Die MVG tut was sie kann – die Politik schaut zu	3
Rahmenbedingungen.....	3
Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans	3
Anschaffung neuer Trambahn- und U-Bahnfahrzeuge	4
Weitere Trambahn- und U-Bahnbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten	4
Beschleunigung von Bus und Tram	4
Infrastruktur beim Bus	5
Infrastruktur bei der Tram	5
Takt 5 auf der U-Bahn tagsüber ermöglicht bessere Anschlüsse beim Oberflächenverkehr.....	5
Trambahn nach Berg am Laim: Führung in die Innenstadt realisiert – Verlängerung der Tram in den Zamilapark weiterhin erforderlich	6
Keinerlei positive planerische Perspektive	6
Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen	7
U-Bahn	7
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	7
Weiterer Verbesserungsbedarf bei der U-Bahn	7
Trambahn	9
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	9
Weiterer Verbesserungsbedarf bei der Tram.....	9
Bus.....	10
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	10
Vorgeschlagene neue Haltestellen.....	13
Weiterer Verbesserungsbedarf im Busnetz.....	13
Cityring 2, Tangente im Osten (Linie 182) und Norden (Linie 133).....	14
Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost	22
Nachtverkehr	22
Fazit: MVG tut was sie kann, Stadt unterstützt zu wenig	23

Allgemeines

Die MVG tut was sie kann – die Politik schaut zu

Wie auch in den Vorjahren sind im Leistungsprogramm 2020 nur kleinere Angebotsausweitungen vorgesehen. Ein Großteil der Maßnahmen im U-Bahnbereich umfasst nur die Korrektur früherer Kürzungen, die zu einer deutlichen Verschlechterung der Betriebsqualität geführt haben.

Es ist völlig unverständlich, dass der Stadtrat angesichts der massiven Staus und der andauernden Luftschadstoffprobleme in München nicht aktiv auf die MVG zugeht, um deutliche Verbesserungen im Leistungsangebot zu erreichen.

Nachdem der Münchner Nahverkehr jahrelang von der vorhandenen Substanz gezehrt hat, zeigen sich mittlerweile deutlich die durch fehlende (bzw. an falscher Stelle getätigten) Investitionen verursachten Mängel, wie z.B. Fahrzeugstörungen wegen unzureichender Wartung, Überlastungen oder monatelanger Tram-Ersatz durch Busse wegen fehlender Umleitungsmöglichkeiten im ausgedünnten Netz.

Auch die sog. „ÖPNV-Offensive“, die im Januar 2018 vorgestellt wurde, bringt keine Verbesserung: hier liegt der Schwerpunkt auf langfristig zu realisierenden U-Bahnprojekten, die – wenn überhaupt – erst in Jahren bis Jahrzehnten Verbesserungen bringen werden. Eine bequeme Ausrede, die nächsten Jahre nichts zu tun.

Rahmenbedingungen

In oben beschriebenes Bild passt nahtlos, dass die MVG bei den Kosten der Infrastruktur nicht von der Landeshauptstadt München unterstützt wird. Insbesondere die Kosten für Sanierung und Instandhaltung der U-Bahn liegen schon heute bei ca. 60 Millionen Euro pro Jahr und damit in dem Bereich, den die Landeshauptstadt München in den Boomjahren des U-Bahnbaus in den Neubau des Netzes gesteckt hat.¹

Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans

Derzeit wird der Nahverkehrsplan vom Planungsreferat überarbeitet. Der Teil über die Qualitätsstandards und insbesondere die Bedienungsstandards befand sich im März 2019 in der Öffentlichkeitsphase. Vom Nahverkehrsplan ausgehend sind aber keine positiven Impulse zu erwarten, da bei den dort beschriebenen Qualitätsstandards zu geringe Anforderungen gestellt werden. Folglich ergibt sich aus dieser Logik, dass Verbesserungen nur in sehr geringem Maß erforderlich seien. Es werden auch keine Aussagen getroffen, wie in den Stadtrandgebieten (bzw. den Gebieten ohne Tram- oder U-Bahnerschließung) das Angebot verbessert werden soll.

Die Busplanungen der MVG im Rahmen der Vision 2030 (d.h. Montag – Freitag tagsüber Takt 10 bis ca. 20:00 Uhr bei Stadtbushlinien) wären hingegen ein Schritt in die richtige Richtung.

¹ s.a. <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/mvg-sanierung-wird-prozent-teurer-mm-1552055.html>; in den 1990er Jahren gab München pro Jahr bis zu ca. 60 Millionen DM für den U-Bahnbaubau aus (dazu kamen die Landes- und Bundeszuschüsse).

Generell sind hier aber sämtliche Stadtbuslinien auf den derzeitigen Metrobus-Standard anzuheben (d.h. täglich bis 22:00 Uhr alle 10 Minuten).

Anschaffung neuer Trambahn- und U-Bahnfahrzeuge

Durch die Lieferung der bestellten U-Bahn- und Trambahnzüge in den nächsten Jahren wird sich die Situation etwas entspannen. Vor allem bei der Trambahn sind aber weitere Neubestellungen erforderlich. Hauptproblem ist die zu geringe Kapazität der Trambahnwagen vom Typ R2 (Dreiteiler)². Hier ist ein weitgehender Ersatz durch mindestens vierteilige Fahrzeuge erforderlich. Auch ist es betrieblich unwirtschaftlich, bald sieben Kleinserien unterschiedlicher Trambahntypen zu betreiben statt jetzt zukunftsgerichtet eine große Serie einheitlicher Fahrzeuge (auch mit Optionen) zu beschaffen.

Weitere Trambahn- und U-Bahnbetriebshöfe rechtzeitig vorbereiten

Angesichts der erheblichen Fahrgastzuwächse bei der Tram in den letzten Jahren ist von weiter steigendem Fahrzeugbedarf auszugehen. Hinzukommende Fahrzeuge können nicht mehr im vorhandenen Betriebshof in der Einsteinstraße abgestellt werden. Daher ist der Bau weiterer Betriebshöfe mit auch für die Zukunft ausreichenden Flächenreserven entsprechend vorzubereiten.

Auch die aktuell geplante Erweiterung der jetzigen Hauptwerkstätte wird nur für einen kurzen Zeitraum genügen, sollte der dringend notwendige Ausbau des Netzes weiter voranschreiten. Um die in München unwirtschaftlich langen Aus- und Einrückfahrten zu den im Westen der Stadt befindlichen und geplanten Linienendpunkten zu reduzieren, sind weitere Trambahnbetriebshöfe im Westen oder Norden dringend erforderlich.

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

Beschleunigung von Bus und Tram

Oberste Priorität muss der Erhalt bestehender ÖPNV-Bevorrechtigungen haben. Die derzeitige Praxis, die ÖPNV-Beschleunigung im weiten Umfeld von Baustellen einzuschränken oder abzuschalten, ist nicht hinnehmbar.

Wichtig ist beim Bus vor allem die Einrichtung permanenter Busspuren um die Bedienungsqualität zu verbessern. Ein Bus der im Stau steht, wird niemanden zur ÖPNV-Nutzung motivieren!

Daher begrüßt der AAN ausdrücklich die Initiative der MVG zur Einrichtung neuer Busspuren vom Januar 2017. Angesichts der jahrelangen Vernachlässigung des ÖPNVs in München, ist der Vorschlag der MVG zur Einrichtung von Busspuren die einzige Maßnahme, die kurzfristig Abhilfe verspricht. Dazu ist aber auch die strikte Freihaltung der Busspuren erforderlich, weil blockierte Busspuren nichts zur Fahrplanstabilität beitragen. Immerhin hat der Stadtrat im Oktober 2018 die Einrichtung von zwei kurzen Busspuren beschlossen. Um die Vorschläge der MVG in den nächsten Jahren umsetzen zu können, muß der Stadtrat hier allerdings deutlich aktiver werden.

² Typ R2: 58 Sitzplätze und 99 Stehplätze (bei 4 Personen/Quadratmeter).

Quelle: <https://www.mvg.de/ueber/das-unternehmen/fahrzeuge.html>, abgerufen am 14.4.2019

Die Alternativen des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger) dürfen bei Platzmangel nicht gegeneinander ausgespielt werden. Im Zweifelsfall müssen hier zuerst Parkplätze für PKW oder sonstige Fahrspuren des MIV für den Umweltverbund umgewidmet werden. Der Abschnitt Tegernseer Landstraße – Silberhornstraße zeigt, dass eine sinnvolle Aufteilung des Straßenraums zwischen ÖPNV, Fahrradverkehr und MIV dann möglich ist, wenn den Interessen des MIV kein übertriebenes Gewicht zukommt.

Der Oberflächen-ÖV weist noch erhebliche Potentiale auf – gerade bei der Tram lassen sich mit längeren Zügen und verbesserter Pünktlichkeit erhebliche Kapazitätssteigerungen darstellen. Der Stadtratsbeschluss vom 10.4.2019 zur Neuverteilung der Verkehrsflächen auf der Ludwigsbrücke³ (eine Fahrspur pro Richtung für den MIV) ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Infrastruktur beim Bus

Im Busnetz zeigen sich folgende Probleme:

- Infrastrukturverfügbarkeit beeinträchtigt Angebotsausweitungen zunehmend
- Engpässe an zahlreichen Knoten (z.B. Studentenstadt, Ostbahnhof, Trudering, Hauptbahnhof, Giesing, Pasing Bahnhof) – dadurch kein Platz für mehr Buszüge!
- Stagnierende oder sinkende Pünktlichkeit durch steigendes MIV-Aufkommen bei gleichzeitig wenig eigener Infrastruktur

Dies zeigt deutlich, dass auch der Bus für einen gut funktionierenden Betrieb ausreichend Platz für Haltestellen, Busspuren und Busbahnhöfe benötigt. Wenn es bei Metrobuslinien zu Kapazitätsengpässen kommt, ist der nächste zwingende Schritt die schnellstmögliche Umstellung auf Trambahn. Für die gleiche Beförderungsleistung braucht die Trambahn weniger Fahrzeuge. Dies entlastet die Knotenpunkte.

Infrastruktur bei der Tram

Zur Verbesserung der Netzflexibilität und Erhöhung der Leistungsfähigkeit sind bei der Straßenbahn zusätzliche Wendeschleifen und Abbiegemöglichkeiten vorzusehen. Einzelheiten hierzu sind im Kapitel „Weiterer Verbesserungsbedarf bei der Tram“ nachzulesen.

Takt 5 auf der U-Bahn tagsüber ermöglicht bessere Anschlüsse beim Oberflächenverkehr

Die U2 fährt seit Juni 2018 Montag – Freitag ganztags alle 5 Minuten von Harthof bis Messestadt Ost. Mittelfristig ist bei allen U-Bahnlinien ein ganztägiger 5-Minuten-Takt einzuführen. Dies ermöglicht auch erhebliche Verbesserungen im Oberflächenverkehr.

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

- schlechter Ausnutzung der Kapazität der Busbahnhöfe, da die Busse im Pulk ankommen und abfahren

³ https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_ergebnisse.jsp?risid=5402007

- Konvoifahrten auf den Straßen zu den U-Bahnhöfen (z.B. Engelschalkinger Straße), da die Busse nur alle 10 Minuten Anschluss an die U-Bahn haben,
- geringen Freiheitsgraden bei der Abstimmung von Anschlüssen im Oberflächenverkehr untereinander sowie bei Linien, die zusätzlich einen Anschluss zur S-Bahn herstellen sollen.

Bei einem 5-Minuten-Takt der U-Bahn ist keine spezielle Abstimmung auf Bus und Tram erforderlich. Die Busse treffen gleichmäßiger verteilt an den Busbahnhöfen ein, womit die Kapazität dort besser ausgenutzt wird. Bei der Bündelung mehrerer Busse auf einer Straße von und zur U-Bahn ist eine bessere Verzahnung möglich. Zu guter Letzt können Bus und Tram untereinander besser abgestimmt werden, da die U-Bahn-Anschlüsse keine Einschränkung der Freiheitsgrade bei der Fahrplangestaltung mehr darstellen.

Somit begrüßt der AAN die auf Folie 13 des Leistungsprogramms gezeigte „Vision bis 2030: Takt 2 zur HVZ und Takt 5 tagsüber“.

Trambahn nach Berg am Laim: Führung in die Innenstadt realisiert – Verlängerung der Tram in den Zamilapark weiterhin erforderlich

Erfreulich ist, dass seit Mai 2018 die Trambahn von Berg am Laim über die Maximilianstraße in die Innenstadt geführt wird. Eine langjährige Forderung des AAN wurde somit erfüllt.

Das Problem der verschlechterten Anbindung Zamdorfs kann aber nur durch eine Verlängerung der jetzigen Tramlinie 19 mindestens bis zum Zamilapark gelöst werden. Die Planungen hierzu (in der „ÖPNV-Offensive“ nicht enthalten!) müssen unverzüglich begonnen werden.

Keinerlei positive planerische Perspektive

Bis auf die geplante Trambahn Nord- und Westtangente sowie die Tram 23 zum Kieferngarten gibt es derzeit keine Planungen in München, die in absehbarer Zeit zu Verbesserungen führen. Die „ÖPNV-Offensive“⁴ ist im Wesentlichen nur eine Wunschliste mehr oder weniger sinnvoller U-Bahnstrecken. Positive Ansätze der MVG zum Bau leistungsfähiger Tangentialverbindungen wurden durch die „ÖPNV-Offensive“ zunichte gemacht.

Auch im Zuständigkeitsbereich des Freistaats sieht es nicht besser aus:

Der S-Bahn-Tieftunnel erhöht die Anzahl der S-Bahnen lediglich von 30 auf 33 pro Stunde und Richtung (zusätzlich sollen 2 Regionalzüge pro Stunde durch den Tieftunnel fahren). Aussagen zum weiteren S-Bahnausbau fehlen darüber hinaus vollständig. Für einen ganztägigen 10-Minuten-Takt auf der S-Bahn gibt es nicht einmal Planungen.

⁴ Die „ÖPNV-Offensive“ ist ein im Januar 2018 von SPD und CSU vorgestelltes Maßnahmenpaket aus diversen Trambahn- und U-Bahnstrecken, siehe z.B. hier: <https://spd-rathausmuenchen.de/news/milliarden-ausbau-die-oepnv-offensive/>

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

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

U-Bahn

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Aus dem „Leistungsprogramm 2020 für den Fahrplanwechsel am 15.12.2019“ der MVG, Seite 14:

Linie	Maßnahmenbeschreibung*	Bemerkung
U2	Takt 5 Montag bis Freitag tagsüber Feldmoching – Harthof	damit gesamte U2 tagsüber Takt 5 Angebotsoffensive NVP
U4	In HVZ Verlängerung im Takt 10 Theresienwiese – Westendstraße	Langjährige Forderung der BAs sowie Betriebsstabilisierung
U7	Vereinheitlichung Betriebsbeginn in NVZ nachmittags Montag bis Donnerstag Ferien wie Montag bis Freitag Schule und Freitag Ferien	Vereinheitlichung Fahrplan
U7	Freitagnachmittag Schule Verlängerung bis Neuperlach Zentrum (= einheitlicher Linienweg und Fahrplan Montag bis Freitag jeweils Schule und Ferien)	Vereinheitlichung Fahrplan

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

Mit der Verlängerung der U4 wird eine langjährige Forderung des AAN erfüllt. Zu begrüßen ist, dass auch der Betriebsstabilität wieder höhere Aufmerksamkeit von Seiten der MVG gewidmet wird.

Weiterer Verbesserungsbedarf bei der U-Bahn

Ganztägiger 5-Minuten-Takt auf allen Linien

Die U2 fährt ab Juni 2018 Montag – Freitag ganztags alle 5 Minuten von Harthof bis Messestadt Ost. Mittelfristig ist im gesamten U-Bahnnetz ein ganztägiger 5-Minuten-Takt als Standardangebot anzustreben. Diese Forderung entspricht der Planung der MVG „Vision bis 2030: Takt 2 zur HVZ und Takt 5 tagsüber“⁵.

Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit

Zur Verbesserung der Zuverlässigkeit sind zusätzliche Züge so einzusetzen, dass in der Endstation jeder Linie mindestens ein Zug als Reserve bereitsteht, um Verspätungen ausgleichen zu können. Erfreulich

⁵ Leistungsprogramm 2020 der MVG, Seite 13

Stellungnahme des AAN zum Leistungsprogramm 2020 der MVG

ist die Reduzierung von Kurzwenden⁶, wie z.B. bei der U4 am Arabellapark zum letzten Fahrplanwechsel.

Weiterer Verbesserungsbedarf bei der U4

Nach wie vor ist die Rücknahme der Kürzungen vom Fahrplanwechsel 2006 der U4 nötig. Mindestens in den Ferien und samstags muss wieder bis zur Westendstraße statt nur bis zur Theresienwiese gefahren werden.

U8 am Wochenende

Neben der im Leitungsprogramm aufgeführten Verbesserung, den Linienweg der U8 am Samstag vom Sendlinger Tor bis Neuperlach Zentrum zu verlängern, ist auch eine Ausweitung der Betriebszeiten bei der U8 erforderlich:

- Betrieb am Samstag bereits ab 08:30 Uhr
- Betrieb am Sonntagnachmittag

U2 Verstärker in der HVZ

Die derzeit bis Milbertshofen verkehrenden Verstärkerzüge der U2 sind bis Am Hart zu verlängern. Da die meisten Fahrgäste im Berufsverkehr bis mindestens Frankfurter Ring fahren, bringt eine Verstärker-U-Bahn, die eine Station vorher endet, nur wenig Nutzen.

Spätverkehr bei allen U-Bahnlinien

Die Ausdünnung nach 24 Uhr vom 10- auf den 20-Minuten-Takt ist rückgängig zu machen.

⁶ Zum Beispiel das Kurzwenden am gleichen Gleis am Arabellapark bei der U4 anstatt des Wendens durch die Wendeanlage: die Kurzwende kann u.U. einen U-Bahnzug im Umlauf einsparen, aber die Reserve im Fahrzeugumlauf ist deutlich geringer und die Störanfälligkeit nimmt somit zu.

Trambahn

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Für den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 sind bei der MVG keine Maßnahmen im Trambahnnetz vorgesehen.

Weiterer Verbesserungsbedarf bei der Tram

Kapazitätsausweitung Giesing

Der zum zurückliegenden Fahrplanwechsel umgesetzte Betrieb der Linie 18 ausschließlich mit dreiteiligen Wagen zur Schwannseestraße hat zu einer spürbaren Verminderung der Beförderungskapazität und Betriebsstabilität geführt. Als Abhilfe bedarf es einer zusätzlichen Linie auf diesem Ast (z.B. Linie 27 oder Linie 28) mindestens bis zum St.-Martins-Platz.

Zweite Linie in der Ismaninger Straße

Auch in der Ismaninger Straße ist eine Angebotsverbesserung aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens erforderlich. Hier bietet sich eine Verlängerung der Linie 25 über den Effnerplatz nach St. Emmeram an.

Tram 15 auch am Sonntag

Aufgrund des starken Fahrgastaufkommens ist auch am Sonntag der Betrieb der Tram 15 (Max-Weber-Platz – Großhesseloher Brücke) erforderlich.

Zusätzliche Abbiegemöglichkeiten und Betriebsstrecken

- Erweiterung der Schleife Sendlinger Tor
- Abbiegemöglichkeit von der Fraunhoferstraße in die Müllerstraße (Richtung Isartor)
- Abbiegemöglichkeit von der Milchstraße in die Wörthstraße (Richtung Ostbahnhof)
- Wiederaufbau der Betriebsstrecke in der Karlstraße
- Zweites Gleis in der Kirchenstraße (um besser Linien von der Wörthstraße in die Ismaninger Straße führen zu können)

Wendeschleife Arabellapark

Der Bau einer aus beiden Richtungen befahrbaren Wendeschleife am Arabellapark ist in Angriff zu nehmen. Einerseits können so die bisher am Effnerplatz endenden Züge aus der Innenstadt bis zum nächsten größeren Knotenpunkt am Arabellapark mit Verknüpfung zur U-Bahn und zu den dort beginnenden Buslinien weitergeführt werden. Andererseits können Verstärkerzüge für die Strecke Arabellapark – St. Emmeram (bzw. künftig Arabellapark – Engelschalking / SEM Nordost) am U-Bahnhof wenden. Ein zusätzlicher Vorteil ist die höhere Flexibilität bei Betriebsstörungen.

Bus

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

Verlängerung der Linie X30 zum Arabellapark und zum Schloss Nymphenburg

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

Ebenso hält der AAN eine Verlegung des Halts Grillparzerstraße zur Einsteinstraße für notwendig. Die Einsteinstraße ist ein Umsteigepunkt zur S-Bahn am Leuchtenbergring und zudem die einzige Umsteigemöglichkeit zur Metrobuslinie 59.

MetroBus 57 / StadtBus 143: Erschließung des Neubaugebiets Freiham

Der AAN sieht die geplante Erschließung von Freiham durch die verlängerte Linie 57 und die verlegte Linie 143 als ersten Schritt an, dem nicht nur Taktverdichtungen folgen sollten, sondern weitere Anbindungen auf zusätzlichen Linienwegen.

Außerdem sehen wir die Planung kritisch, die nach Norden fahrende Linie 143 den S-Bahnhof Freiham nicht mehr anfahren zu lassen und stattdessen die Haltestelle Clarita-Bernhard-Straße zu bedienen. Im Gewerbegebiet könnte man hier vom Endpunkt Freiham Möbel Höffner kommend ab der Haltestelle Hans-Steinkohl-Straße über die Anton-Böck-Straße (oder dazwischen über die Centa-Hafenbrädl-Straße) fahren, um so den S-Bahnhof von Südosten herkommend auf der Bodenseestraße zu erreichen. Die Trasse ist breit genug so dass die Anbindung von Freiham Süd an die S-Bahn hin und zurück machbar sein dürfte.

Allerdings wissen wir nicht, ob die Helmut-Schmidt-Allee, über die die Linie 143 zwischen Bildungscampus und der Haltestelle Ellis-Kaut-Straße fahren müsste, rechtzeitig in beiden Richtungen befahrbar sein wird. Eine Anfahrt von Bildungscampus und S-Bahnhof jeweils in beiden Richtungen wäre wohl die sinnvollste Lösung.

Mittelfristig sollte der neue Stadtteil Freiham mit der weiteren Entwicklung sowohl an den S-Bahnhof Freiham als auch an den S-Bahnhof Aubing angebunden werden - und zwar jeweils dem Takt der S-Bahn-Linie entsprechend. Hierbei ist zu klären, ob direkt am S-Bahnhof Aubing (Colmdorfstraße oder Georg-Böhmer-Straße) oder erst nach dessen Anfahrt gewendet werden kann. Vorrangig bieten sich unserer Meinung nach aber Buslinien an, die nach dem Halt an den genannten S-Bahnhöfen von dort direkt über die bestehenden Hauptstraßen weiter stadteinwärts fahren können.

Konkret schlagen wir vor, zu prüfen, ob folgende Linienführungen zur Anbindung Freiham eingerichtet werden können:

- Nordroute:
Freiham S-Bahnhof – Bildungscampus – Aubinger Allee – Aubing Bahnhof – Limesstraße – (weiter durch die Aubinger Straße über) Westkreuz Bahnhof – Pasing.
- Südroute:
Aubing Bahnhof – Aubinger Allee – Bildungscampus – Freiham Bahnhof – Neuaubing Bahnhof – Überlinger Weg – Pasing.

Dies beinhaltet noch keine Aussage zu den jeweiligen Endpunkten. Die Verknüpfung mit anderen Linienästen ist dann im Detail zu diskutieren.

Langfristig können wir uns als weiteren Schritt zwei Expressbuslinien vorstellen:

- einerseits von Freiham über Freiham Süd und die A96 Richtung Großhadern (Endpunkt Klinikum),
- andererseits ab Freiham über Aubing Bahnhof weiter nach Langwied Bahnhof (über An der Langwieder Haide und Mühlangerstraße) - Untermenzing Bahnhof weiter Richtung U1/U7 und/oder U3

StadtBus 180: Verlängerung zur Berduxstraße

Aus aktuellem Anlass, nämlich der Baustelle am Romanplatz mit SEV, schlägt der AAN vor, baldmöglichst eine erste Teilverlängerung der Linie 180 bis Amalienburgstraße vorzunehmen. Die Linie kann den SEV mittragen und MVG sowie Fahrgäste können erste Erfahrungen mit der Linienführung sammeln. Das Wenden mit Standzeit kann vermutlich in der Bucht am nördlichen Straßenrand erfolgen.

Hierzu würde sich – weil ohne große bauliche Vorbereitung realisierbar – die Verlängerung ab Westfriedhof anbieten.

Für die endgültige Linienweiterführung in Richtung Berduxstraße bevorzugt der AAN aber dann die Strecke über Georg-Brauchle-Ring und Wintrichring, weil nur so eine Vertaktung der Linien 143 und 180 auf identischer Strecke bis zum U-Bahnhof möglich ist. Zudem ist die Strecke kürzer und somit für die Fahrgäste attraktiver.

ExpressBus X36 nach Allach / X35 nach Moosach: Linienweg

Der AAN begrüßt die überfällige Anbindung der Waldkolonie Allach und die vom örtlichen BA seit langem vorgeschlagene Linienführung durch die Ludwigsfelder Straße.

Allerdings sehen wir hier auch Probleme. Insbesondere der geplante 7/13-Minuten-Takt auf der Linie X35 kann zu ungleichmäßig ausgelasteten Bussen und regelmäßig verpassten Anschlüssen, d.h. zu einem Quasi-Takt 20 führen. Die Linien 51 und 169 fahren jeweils alle 10 Minuten. Gleiches gilt für die Vertaktung der Linien 162/163 zur NVZ und für die Vertaktung der Linien 176/710 zur HVZ. Betrachtet man dies zusammen mit den langen Wegen zwischen Memminger Platz und der in sehr ungünstiger Position gelegenen X35-Endstation in der Breslauer Straße, entsteht eine recht unübersichtliche Gesamtsituation.

Gleichzeitig hat die Linie X36 ihre erste U-Bahn-Anbindung an der Bingener Straße, was auch nicht optimal ist.

Zwingend erforderlich ist daher – wenn diese Linienführung kommt – ein Halt beider Expressbuslinien an der Haltestelle Olympia-Einkaufszentrum (U) im Kreuzungsbereich Pelkovenstraße / Hanauer Straße. Wie heute kann der Halt an der Haltestelle Olympia-Einkaufszentrum West vor dem Haupteingang weiter bestehen. Aber der Kreuzungshalt fehlt heute. Einerseits, weil Umsteigewillige zwischen der Linie 143 und der Linie X50 rund 200 Meter (leicht vermeidbaren) Fußweg zurücklegen müssen. Andererseits werden auch die Umsteiger vom Expressbus (vor allem von der Linie X36) zur U1/U7 ohne diesen Halt auf einen unnötigen Umweg zum Nordeingang des U-Bahnhofs geschickt. Dabei verlieren sie oft auch Zeit durch Staus vor der Ampel und der Haltestelle und haben obendrein noch zu Fuß lange Umsteigewege.

Der AAN schlägt daher zur Prüfung folgendes vor: Die Linie X50 wird mit unverändertem Takt umbenannt in X35. Eine Linie X36 wird nicht eingerichtet. Die Linie 143 wird ab Olympia-Einkaufszentrum über OEZ zur Lassallestraße verlängert und fährt von dort entlang des Rangierbahnhofs nach Allach.

Die Ludwigsfelder Straße wird gerade ausgebaut. Eine Begehung hat ergeben, dass in Höhe Storchweg offensichtlich baulich eine Haltestelle vorbereitet wird, die aber wohl nicht durch die Linie X36 bedient werden soll. Ein Stadtbus kann hier halten, wird es aber selten tun. Ansonsten sind ein Großteil der Ludwigsfelder Straße anbaufrei und die Max-Born-Straße zusätzlich ohne Gehweg. Somit wäre auf zwei langen Abschnitten ein Zeitvorteil des Expressbus gegenüber dem Stadtbus gar nicht gegeben. Den Fahrgästen bleibt der Tarifnachteil des Expressbusses erspart. Die Heranführung der Linie 143 an den Allacher Bahnhof kann mit mehr Zwischenhaltestellen erfolgen.

Zugleich wäre endlich die tatsächliche Anbindung der Linie 143 an das OEZ (Haupteingang) hergestellt.

Durchbindung des StadtBus 154/184 sowie der Pendellinie Arabellapark – Bruno-Walter-Ring

Grundsätzlich führt diese Maßnahme zu einer attraktiven Verbindung von Johanneskirchen nach Schwabing. Aufgrund der dichten Bebauung im Bereich Freischützstraße ist bezüglich der Taktfolge der Metrobus-Standard anzustreben – d.h. täglich 10-Minuten-Takt bis 22:00 Uhr. Die Aussagen im Leistungsprogramm zum Takt auf dieser Linie sind teilweise widersprüchlich (Tabelle S. 30 und Text S. 43).

Neben der Verbesserung im Bereich Freischützstraße und weiter bis zum Westerlandanger wird hierdurch auch die Erreichbarkeit des Effnerplatz (Bus 59, Tram 16) und des Herkomerplatz (u.a. CityRing) verbessert. Derzeit besteht zwischen Engelschalkinger Straße östlich des Cosimaparks sowie Freischützstraße zum Effnerplatz und Herkomerplatz nur ein 20-Minuten-Takt.

Dem steht entsprechend die schlechtere Erreichbarkeit des Effnerplatzes und des Herkomerplatzes für die Fahrgäste der Haltestellen Bruno-Walter-Ring und Knappertsbuschstraße der derzeitigen Linie 154 entgegen. Eine Erweiterung der Betriebszeiten der Tram 16 in der NVZ – die aufgrund der weiteren Bebauung v.a. im Bereich Prinz-Eugen-Park grundsätzlich angebracht ist – könnte diesen Nachteil abmildern.

Unklar bleibt in der Vorlage, ob die Linie 154 (neu) durch den Busbahnhof Arabellapark fahren soll oder nicht. Angesichts der umständlichen Linienführung in stadteinwärtiger Richtung ist zumindest in dieser Fahrtrichtung davon abzuraten.

Die Führung der Linie 184 (neu) als Pendellinie Bruno-Walter-Ring – Arabellapark bietet die Möglichkeit, die derzeit sehr mangelhaften Anschlüsse zur Tram am Cosimapark (Bus 154 (alt) auf Tram: in der Regel 9 Minuten Wartezeit) zu verbessern. Eine frühere Abfahrt der Linie 184 (neu) gegenüber dem Bus 154 (alt) heute erlaubt einen guten Übergang zur Tram am Cosimapark. Falls der Bus 184 (neu) kurz vor dem Bus 154 (neu) die Engelschalkinger Straße stadteinwärts befährt, können die Fahrgäste, die zur U-Bahn am Arabellapark wollen, den Bus 184 (neu) nutzen. Das dadurch leicht reduzierte Fahrgastaufkommen im Bus 154 (neu) trägt zur Verbesserung der Betriebsstabilität bei.

Die Ausweitung der Betriebszeiten der Linie 184 (neu) auf den Sonntag verbessert auch das Angebot in der Engelschalkinger Straße, da die Linie 183 aufgrund des Bahnübergangs Daglfing öfters größere Verspätungen erleidet.

Wichtig für die Pünktlichkeit sind eigene Trassen im Bereich Effnerstraße / Bülowstraße sowie Ludwigstraße / Leopoldstraße. Bereits die heutige Linie 154 kämpft in der HVZ mit Verspätungen, die oft auch in die Gegenrichtung übertragen werden (bei 5 bzw. 15 Minuten Wendezeit im Osten).

Vorgeschlagene neue Haltestellen

Der AAN begrüßt besonders die Einrichtung der neuen Haltestelle Siegestor.

Weiterer Verbesserungsbedarf im Busnetz

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

Linie 100

Zur besseren Feinerschließung des Bereichs Schwanthalerstraße ist der Bus 100 ab Hauptbahnhof über Paul-Heyse-Straße und Schwanthalerstraße zur Theresienhöhe zu verlängern.

Linie 132

Die Linie 132 fährt als letzte Innenstadtlinie sonntags nur alle 20 Minuten. Diese sollte, u.a. da sie auch für Touristen interessant ist, auch am Sonntag alle 10 Minuten verkehren.

Linie 163

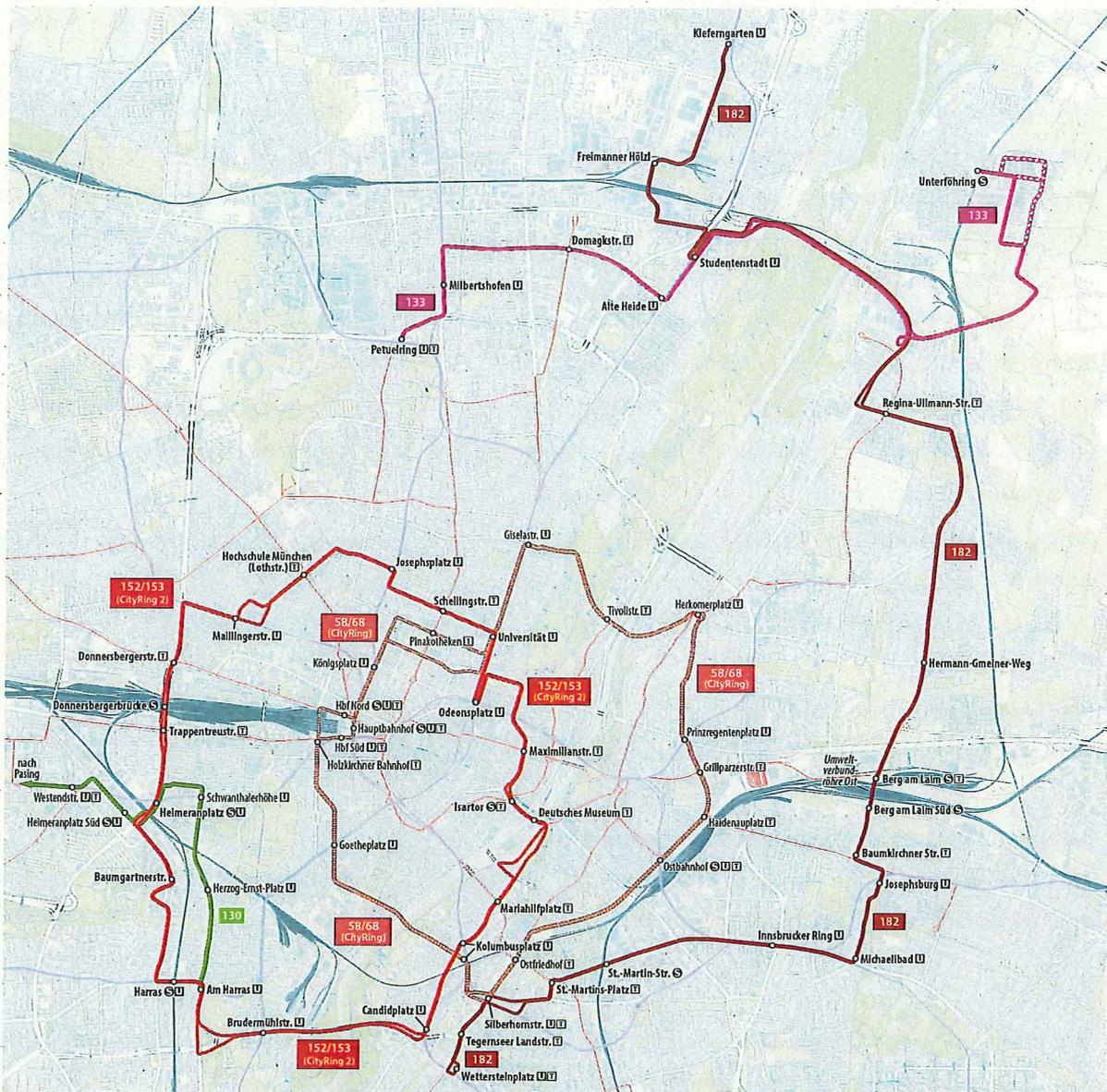
Grundsätzlich sind alle Fahrten (d.h. auch vormittags) bis und ab Allach Ost durchzuführen.

Linie 197

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

Der AAN schlägt zudem drei neue Buslinien vor, die im Folgenden vorgestellt werden.

Cityring 2, Tangente im Osten (Linie 182) und Norden (Linie 133)



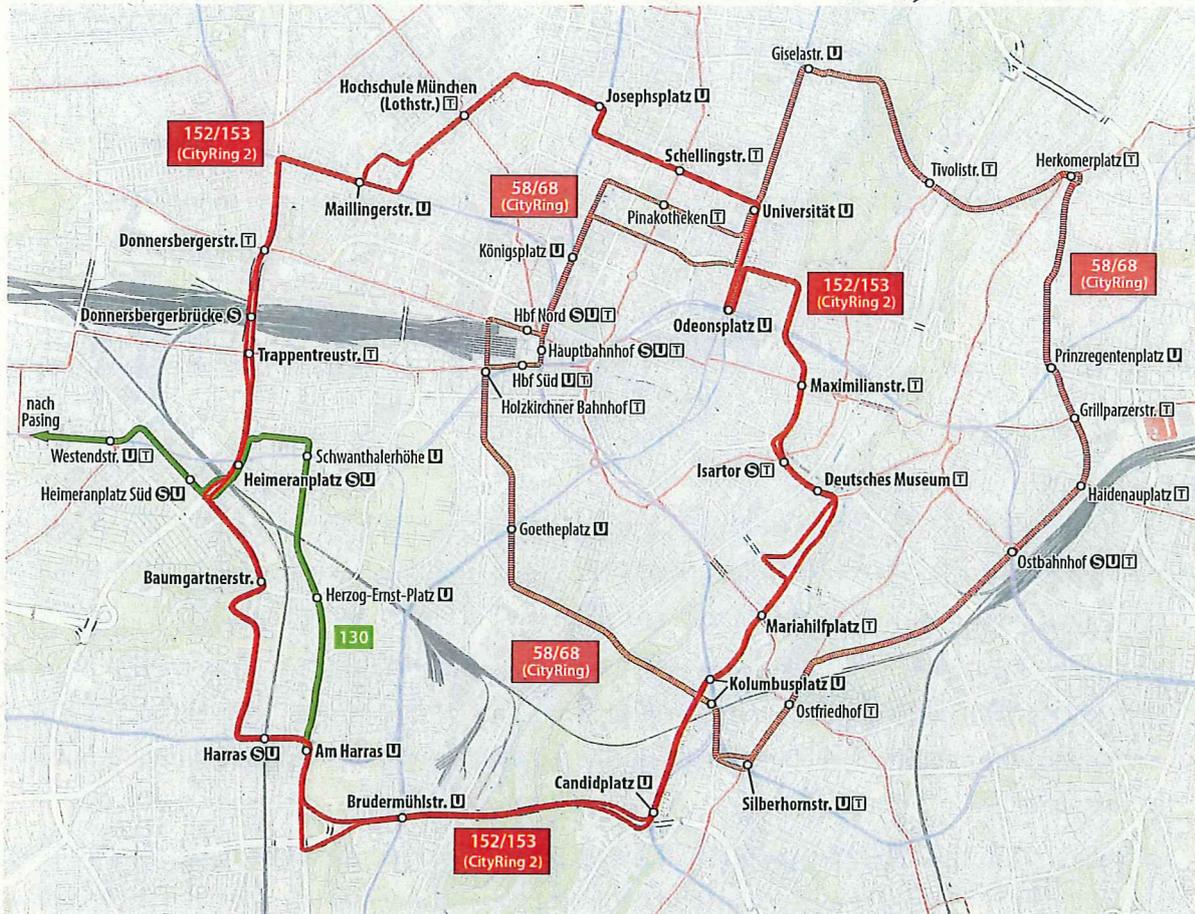
Grafik: ; München / Hintergrundkarte: OpenStreetMap, cc-by-sa

CityRing 2 (mit Anpassung Bus 130)

- Linie 130:
Pasing (S) – Am Knie – Laim (S) – Agnes-Bernauer-Straße – Siglstraße – Westendstraße (U) – Heimeranplatz (S) (U) Süd – Heimeranplatz (S) (U) – Kazmairstraße – Schwanthalerhöhe (U) – Herzog-Ernst-Platz – Am Harras)
- Linie 152 (neu, Innenring, wie folgt) und Linie 153 (Außenring, Gegenrichtung):
Odeonsplatz (U) – Maximilianstraße – Isartor (S) – Schweigerstraße – Mariahilfplatz – Kolumbusplatz (U) Nord – Candidplatz (U) – Brudermühlstraße (U) – Harras (S) (U) – Heimeranplatz (U) – Kazmairstraße – Trappentreustraße – Donnersbergerbrücke (S) – Landshuter Allee – Maillingerstraße (U) – Hochschule München (Lothstraße) – Josepfsplatz (U) – Schellingstraße – Universität (U) – Odeonsplatz (U)

Kazmaierstraße über Schwanthalerhöhe und Herzog-Ernst-Platz bis Am Harras. Der Linienwechsel zur Linie E54 bleibt erhalten.

Bei diesem Tausch werden die Haltestellen zwischen Hansastraße und Harras allabendlich nach 22:00 Uhr und sonn- und feiertags ganztags von der Linie 130 nicht mehr und auch (noch) nicht von der Ringlinie 152/153 bedient. Zu Fuß gehen muss jedoch niemand, da alle Haltestellen zumindest durch die unveränderte Linie 62 und/oder 134 weiter in vollem Umfang bedient werden.



Grafik: München / Hintergrundkarte: OpenStreetMap, cc-by-sa

Begründung:

- Die Weiterfahrt über die Trappentreustraße hinaus bietet die Möglichkeit, die derzeitige Teilzeitendhaltestelle nördlich der Landsberger Straße aufzugeben. Situierung und Ausstattung dieser Haltestelle widersprechen den Fahrgastbedürfnissen z.B. hinsichtlich der Barrierefreiheit. Hinzu kommt, dass weder die Linie 153 selbst damit aktuell eine einheitliche Abfahrtsstelle Richtung Norden hat, noch gilt dies zusammen mit den Linien 53 und 63 in Richtung Landshuter Allee.
- Der Streckentausch mit Linie 130 ab Kazmaierstraße bzw. Heimeranplatz entspricht mehr dem Bedarf. Die Linie 153 fährt derzeit nur zur HVZ als Ergänzung zur Linie 53 und abschnittsweise die Linien 132 bzw. 134. Bei einer Ringlinie ist so eine Einschränkung der Betriebszeit auf einer Teilstrecke nicht möglich. Beim Tausch kämen die längeren Betriebszeiten den Fahrgästen in

der HansasträÙe zugute. Die Linie 130 lässt sich dagegen eher auf dem Ostabschnitt zur HVZ-Linie machen.

- Derzeit wird die Linie 130 westlich der Westendstraße nach Beobachtungen des AAN überwiegend als Zubringer zur S-Bahn in Laim und zur U-Bahn an der Friedenheimer Straße (Siglstraße) genutzt. Ein nennenswertes Fahrgastaufkommen Richtung Harras baut sich meist erst ab der Westendstraße auf. Ab HansasträÙe werden diese Fahrten zum Harras durch die Ringlinie angeboten. An den beiden Haltestellen davor, Westendstraße und Heimeranplatz Süd, kann die von der MVG geplante Verlängerung der Linie X30 die Verbindung zum Harras herstellen.
- Die bei einer Ringlinie wünschenswerte Gelegenheit zu Zwischenstandzeiten (neben der Hauptstandzeit am Odeonsplatz) ergibt sich eher in der S-Bahn-Unterführung am Bahnhof Harras als an der stark befahrenen Ecke Plinganserstraße.
- Bisher gibt es zwischen den Linien 63 und 130 im Bereich HansasträÙe / Heimeranplatz keine direkte Umsteigemöglichkeit, da die Linie 63 südwärts die HansasträÙe unterquert. Mit Heranführung der Linie 130 an den Heimeranplatz kann zu allen Buslinien dort umgestiegen werden.
- Zu den Zeiten, wenn die Linie 130 ins Westend weiterfährt, werden mehr Fahrgäste dort auf umsteigefreiem Weg das Sozialbürgerhaus an der Dillwächterstraße erreichen können.
- DaÙ vom AAN vorgeschlagene Mehrangebot im Bereich Harras – Candidplatz neben Linie X30 und 54 gleicht die von der MVG geplante Angebotskürzung auf Linie X30 (Takt 6/7/7 statt derzeit Takt 5) aus.
- Für Untergiesing und die Au stellt die vorgeschlagene Ringlinie am Isartor den S-Bahn-Anschluss – vor allem in Richtung Westen – wieder her. Dieser bestand für die Linie 52 ursprünglich am Marienplatz, wurde aber von der Stadtratsmehrheit durch die Sperrung des Marienplatzes für Busse und den prompten Umbau willkürlich zu Lasten der Fahrgäste zerstört. Wir sehen die Rathauskoalition hinsichtlich der Finanzierung einer Ersatzbuslinie in der Bringschuld.
- Die Linienführung durch die Au mit einer Zwischenhaltestelle macht diesen Stadtteil, die Isar und das Deutsche Museum leichter zugänglich.
- Der anschließende neue Buslinienabschnitt auf dem Altstadtring bietet kurze Wege zu den Tramlinien 19 und 21 (Haltestelle Kammerspiele), zum Hofgarten, zu Theatern, Sehenswürdigkeiten und vielen Arbeitsplätzen im Lehel.
- Eine derart citynah geführte Nörd-Süd-Verbindung nahe der Isar kann nicht nur (nach einer Gewöhnungsphase) die Fahrgastströme zur Entlastung von Marienplatz, Stachus und Ostbahnhof neu leiten. Auch die viel beklagten, langen Fußmärsche bei Streckensperrungen im Tramnetz lieÙen sich teilweise vermeiden (zuletzt Müllerstraße, derzeit Maximilianstraße, bald Ludwigsbrücke!).

In zwei Fällen schlagen wir bei den Linie 130 und 153 zur Beschleunigung außerdem eine kleinräumige Linienwegkorrektur vor:

- Die Linie 153 sollte an der Landshuter Allee direkt aus der Nymphenburger Straße nach links abbiegen dürfen. Dir heute nördlich gelegene Wendung führt die Busse direkt in den Stau und

hat für die Fahrplanstabilität wie auch für die Fahrgastakzeptanz verheerende Wirkung. Es wurden schon Busfahrer beobachtet, die die Wendung ausließen.

- Die Linie 130 sollte die „Kniescheibe“ auslassen dürfen. Die Haltestelle Am Knie stadteinwärts sollte also, nachdem dort nicht mehr gewendet wird und nur noch zwei Frühfahrten beginnen, von der platzartigen Erweiterung der Straße Am Knie in die Landsberger Straße verlegt werden. Das Abbiegen, das Abwarten der Ampelphase zum Wenden und das erneute Ampel-Rot beim Wiedereinbiegen in die Landsberger Straße kosten Zeit, Fahrpersonal- und Fahrgastnerven.

Buslinie 182: Tangente im Osten

- Neu: Linie 182: Kieferngarten (U) – Freimanner Hölzl – Studentenstadt (U) – Regina-Ullmann-Straße – Freischützstraße – Hermann-Gmeiner-Weg – Berg am Laim (S) – Baumkirchner Straße – Josephsburg (U) – Michaelibad (U) – Innsbrucker Ring (U) – Anzinger Straße – St.-Martin-Straße (S) – St.-Martins-Platz – Silberhornstraße (U) – Wettersteinplatz (U)

Der AAN schlägt eine neue weiträumige Tangentialverbindung für den Münchner Osten vor. Betriebstage mindestens Montag bis Samstag, alle 10 Minuten bis ca. 20:00 Uhr, danach alle 20 Minuten.

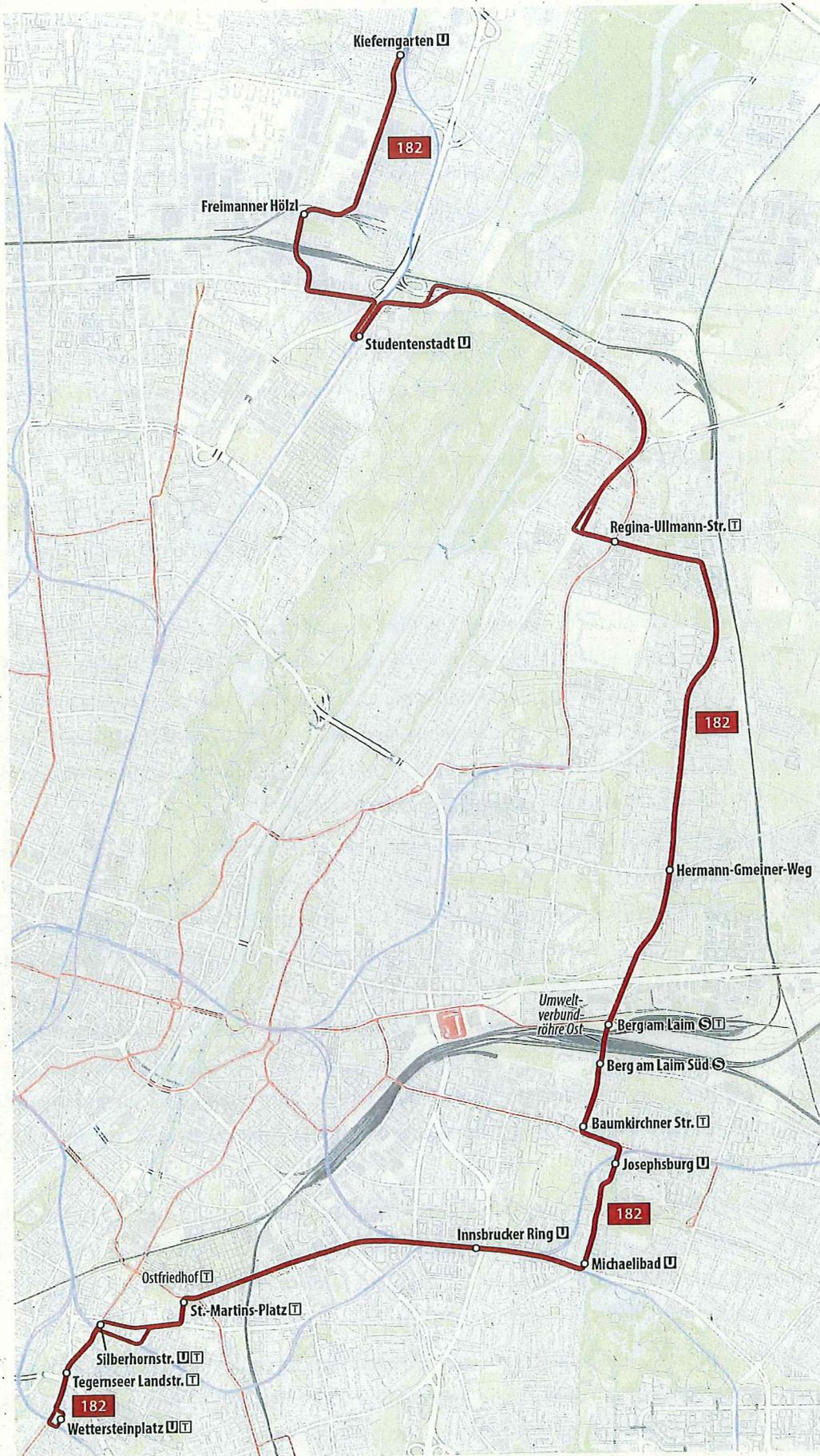
Die neue Linie 182 beginnt am Kieferngarten. Sollte dies wegen Überlastung des Busbahnhofs nicht möglich sein, schlägt der AAN als Anfangspunkt die Haltestelle Gustav-Mahler-Straße vor (Blockschleife um die in Bau befindliche Realschule und das Jugendzentrum).

Ab der Kreuzung Heidemannstraße / Kieferngartenstraße / Lilienthalallee folgt die Linie 182 dann zunächst der bisherigen Linie 178 bis Edmund-Rumpler-Straße und befährt dann neu die gesamte weitere Lilienthalallee. Gemeinsam mit Linie 177 geht es ab Lilienthalallee Süd weiter zur Studentenstadt.

Von hier fährt die neue Linie direkt über den Föhringer Ring, Effnerstraße und Johanneskirchner Straße zur Trambahnhaltestelle Regina-Ullmann-Straße. Danach begleitet der 182er abschnittsweise die Linie 50, die neu geführte Linie 154 (bisher hier Linie 184), die Linien 183, 185 und schließlich die Linie 187 über Berg am Laim Bahnhof bis Michaelibad – größtenteils fast geradlinig in Richtung Süden.

Ab Michaelibad geht es gemeinsam mit der Linie 199 zur Bad-Schachener-Straße, dann auf neuem, d.h. zum größten Teil früher bereits von Bussen befahrenem Weg, westwärts. Nach einem Halt am Innsbrucker Ring folgt der Bus der Bad-Schachener-Straße, der Anzinger Straße und zuletzt der St.-Martin-Straße bis zum gleichnamigen S-Bahnhof und dann weiter zum St.-Martins-Platz. Dort biegt die Linie 182 in die Severinstraße ab und erreicht über die Werinherstraße den U-Bahnhof Silberhornstraße. Rückfahrt über Deisenhofener und Heimgartenstraße entsprechend der Hauptstraße.

Das Schlussstück unserer neuen Linie bis zum Wettersteinplatz folgt der Straßenbahnlinie 15/25.



Grafik:

München / Hintergrundkarte: OpenStreetMap, cc-by-sa

Begründung:

- Verbesserung der Erschließung Freimanner Hölzl:
Luftlinie Freimanner Hölzl – Studentenstadt ca. 1100 m, Freimanner Hölzl – Kieferngarten ca. 1500 m, Freimanner Hölzl – Frankfurter Ring ca. 2200 m. Trotzdem wird das Gewerbegebiet Freimanner Hölzl nur „über außen“, also vom Kieferngarten her, angefahren. Die Presseerklärung der MVG vom April 2018 zu dieser bisherigen Buslinie 178 stellt eine Anbindung Richtung Westen in Aussicht: über Maria-Probst-Straße in Richtung Frankfurter Ring – falls irgendwann die Straße dafür vorhanden ist. Es ist keine Anbindung in Richtung Innenstadt über den Halt Studentenstadt geplant. Die Stationen der U6 sind für eine attraktive Erschließung zu weit vom Freimanner Hölzl entfernt. Dem Stau auf dem Frankfurter Ring könnte man begegnen, indem man die Linie 177 vorher beschleunigt und nicht erst 2023. Einem überlasteten Busbahnhof Studentenstadt durch Ideen wie unsere Linie 133.
- Auch M, O, C, Zenith und ASZ Freimann brauchen eine bessere, stadtweit wirksame Anbindung.
- Die Direktanbindung zwischen Studentenstadt und Regina-Ullmann-Straße über die Effnerstraße spart einige Minuten Zeit.
- Die nächsten Kilometer bis zum Michaelibad verlaufen auf einer vom ÖV zwar bedienten, jedoch auf viele Einzellinien aufgeteilten Strecke. 20-Minuten-Takt und teilweise unvollständige Betriebszeiten machen die Strecke im Vergleich zur Anbindung an die U4 unattraktiv. Dass Autofahrer die fast gerade Strecke dagegen bestens kennen und stark nutzen, beweist der tägliche Stau. Der AAN fordert in diesem Zusammenhang Planungen für eine Umweltröhre am Bahnhof Berg am Laim nach dem Vorbild der Laimer Unterführung.
- Beginnend am Michaelibad befährt die neue Linie eine fast geradlinige Verbindung nach Westen bis zum S-Bahnhof St.-Martin-Straße und weiter zur Silberhornstraße. Diese Ost-West-Verbindung durch Ramersdorf bestand bis 1972 in ähnlicher Form als Ringlinie 60, war bis 2004 noch durch die Linie 44 erkennbar und ist heute zerstückelt und durch den Bypass der Linie 59 notdürftig ersetzt. Seit Jahrzehnten endet jedoch jeglicher Busverkehr am Bahnhof Giesing. Eine Anbindung an die Silberhornstraße wurde 2004 zwar erwogen, aber verworfen – angesichts des geplanten Weges von der Perlacher Straße über Tegernseer Landstraße, Ichostraße, Martin-Luther-Straße und Candidstraße völlig zurecht. Damit bleibt bislang nur die U-Bahnlinie U2 in dieser Relation, doch es gibt viele abseits liegende Haltestellen, wo der Bus zum Umsteigen zwingt.
- Landesbehörden, Ostfriedhof mit Aussegnungshalle und Krematorium, Stadtbibliothek Giesing, Heckscher-Klinik, das ASZ Ramersdorf, Kundenmagneten in Form bekannter Billiganbieter an der Balan- und Silberhornstraße, ... Die Liste der Einrichtungen, die auf dieser Achse Fahrgäste generieren, ließe sich leicht verlängern.
- Als Endpunkt der Linie schlagen wir den Wettersteinplatz vor, da hier Anschluss an die Linie U1 und (auf dem Weg dorthin) noch einmal an die Linie 54 besteht und nicht zuletzt ein stark besuchtes Traditionsstadion im direkten Einzugsbereich liegt.

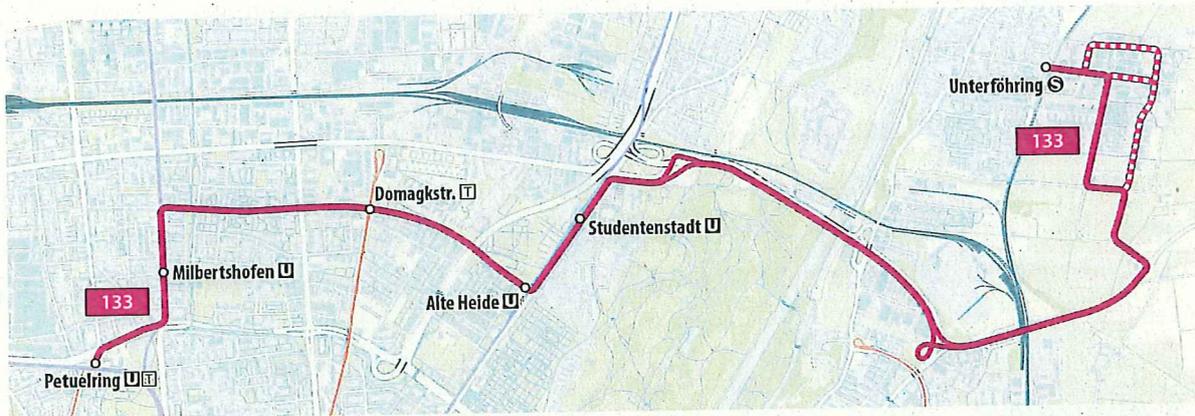
Bus 133: Querverbindung im Norden zwischen Petuelring und Unterföhring

- Neu: Linie 133: Petuelring (U) – Milbertshofen (U) – Milbertshofener Straße – Domagkstraße – Alte Heide (U) – Studentenstadt (U) – Unterföhring (S)

Der AAN schlägt eine weitere West-Ost-Verbindung für Milbertshofen und Schwabing vor – diesmal jedoch die Gemeindegrenze überschreitend hin zur Flughafen-S-Bahn. Sinnvollerweise sollte die heutige Linie 233 darin aufgehen.

Innerstädtischer Teil:

Die Linie 133 beginnt am Petuelring mit Anschluss an die Linien U3/U8. Sie fährt dann auf dem Petuelring ostwärts und durch die Knorrstraße nordwärts. Die bisherige Nachtbushaltestelle am U-Bahnhof Milbertshofen der U2 wird mitbedient. Danach geht es weiter zur Haltestelle Milbertshofener Straße und mit der Linie 50 über Domagkstraße, Alte Heide und Studentenstadt bis zur Stadtgrenze. Der weitere Verlauf sollte möglichst ohne große Umwegfahrten hin zum S-Bahnhof Unterföhring führen.



Grafik:

München / Hintergrundkarte: OpenStreetMap, cc-by-sa

Begründung:

- An der Haltestelle Gertrud-Grunow-Straße wird weiter gebaut. Gleichzeitig ist diese Station schon heute ein Brennpunkt bei der Erschließung der durch Autobahn, Mittleren Ring, Brücken usw. schwer zugänglichen, gleichzeitig als Firmenstandort hochbegehrten und infrastrukturell schlecht ausgestatteten Parkstadt Schwabing (Arztpraxen, Schulen, Geschäfte).
- Da sich bald die Frage nach einer weiteren Buslinie durch die Domagkstraße stellen könnte, schlägt der AAN eine direkte Verbindung zum U-Bahnhof Milbertshofen (U2) vor. Wenn der Bus nach der Haltestelle Milbertshofener Straße nach links abbiegt, kann er an der bestehenden Nachtbushaltestelle halten. Somit wird nicht nur die Parkstadt, sondern auch der Osten Milbertshofens (Domagkstraße West, Abtstraße) direkt an ein Stadtteilzentrum angebunden, das im Einzelhandel einen spannenden Branchenmix bietet. Nach einer neuen Zwischenhaltestelle in der Nähe der Kreuzung Knorrstraße / Belgradstraße / Petuelring erreicht diese Linie dann die U3/U8 am Petuelring und die Straßenbahnlinie 27.

- Zugleich würden, wenn ein Konsens mit dem Landkreis München und der Gemeinde Unterföhring gefunden wird, zahlreiche Arbeitsplätze direkt mit der Flughafen-S-Bahn verbunden.
- Linienweg in Unterföhring:
Takt und Betriebszeiten der bestehenden Regionalbuslinie 233 würden genau zu den innerstädtischen Aufgaben der neuen Linie passen. Der Samstagtakt von derzeit 30 Minuten müsste allerdings verdichtet werden. Eine Verlängerung über Studentenstadt hinaus könnte auch den Busbahnhof von stehenden Bussen entlasten. Allerdings bedient die Linie 233 heute den S-Bahnhof Unterföhring selbst nur samstags. Montags bis freitags würde eine Bedienung aller heutigen Haltestellen auf dem Weg zum Bahnhof einen unattraktiven Umweg für die Fahrgäste von München zur S-Bahn bedeuten. Vielleicht kann die Linie 133 zwei bis drei Haltestellen auslassen, bei denen dann die Linien 189 und 234 gemeinsam verkehren könnten.

Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost

Vor allem in der Friedrich-Eckart-Straße, Hultschiner Straße und Truderinger Straße (letztere im Bereich der Unterführung Berg am Laim) sind die Busse schon heute starken Behinderungen durch den MIV ausgesetzt. Zur Verbesserung der Betriebsqualität auf der Linie 182 und den heute schon dort verkehrenden 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

Takt 30 unter der Woche auf allen Linien

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

Linie N25

Einrichtung einer neuen Linie N25 vom Max-Weber-Platz zur Großhesseloher Brücke und weiter bis Grünwald (falls die Gemeinde Grünwald für die Finanzierung aufkommt). Dadurch wird die Bedienung Haidhausens verbessert.

Linie N27

Führung der Linie N27 vom Petuelring bis zur Schwannseestraße statt zur Großhesseloher Brücke. Dadurch wird Giesing im Nachtverkehr angebunden.

Linie N43/N44

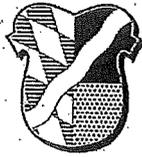
Der Ostabschnitt der Nachtlinien N43/N44 führt im Bereich Bogenhausen derzeit durch ein Villengebiet mit wenig Fahrgastpotential. Diese Linien sollten zukünftig über die Richard-Strauss-Straße geführt werden, an der dichte Wohnbebauung liegt.

Fazit: MVG tut was sie kann, Stadt unterstützt zu wenig

Die aner kennenswerten Bemühungen der MVG ihr Leistungsangebot auch 2020 auszubauen sind sehr lobenswert. Sie reichen aber leider bei weitem nicht aus. Angesichts der Probleme Münchens mit steigenden Bevölkerungszahlen, massiven Überschreitungen der Schadstoffgrenzwerte in weiten Stadtbe reichen und zunehmender Überlastung des ÖPNV sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich.

Daher ist es unerlässlich, dass die Stadt der MVG zusätzliche Mittel zum Ausbau und zur weiteren Leis tungssteigerung des innerstädtischen ÖPNV zur Verfügung stellt. Nicht nur die im Leistungsprogramm unter Finanzierungsvorbehalt aufgeführten Maßnahmen müssen schnellstmöglich finanziert und um gesetzt werden. Längst überfällige weitere Verbesserungen müssen ebenso schnellstens von der Stadt finanziert werden. München leidet heute schon massiv unter den bestehenden Infrastrukturmängeln. Hier muss die Stadt jetzt endlich handeln! Daher sei am Rande erwähnt, dass z.B. die Stadt Wien ihren ÖPNV-Betrieb (U-Bahn, Tram, Bus) jährlich mit ca. 300 Mio. Euro mitfinanziert und diese Gelder u.a. auch durch vergleichsweise hohe Parkgebühren für den MIV aufbringt!

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



Landratsamt München · Frankenthaler Str. 5-9 · 81539 München

Öffentlicher Personennahverkehr

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Angebotsplanung (MM-AP)
80287 München

Ihr Zeichen:
Ihr Schreiben vom: 04.04.2019
Unser Zeichen: 3.3.1.2
München: 15.05.2019

Auskunft erteilt:	E-Mail:	Tel.: 089 / 6221-2120	Zimmer-Nr.:
	lra-m.bayern.de	Fax: 089 / 6221 44-2120	F 3.10

Leistungsprogramm 2020 der MVG (Fahrplanwechsel Dezember 2019)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf das von Ihnen übersandte Leistungsprogramm 2020 der MVG und Ihre Bitte um Stellungnahme.

Nach Durchsicht der Unterlagen können wir Ihnen hierzu mitteilen:

Bezüglich den Ausführungen zur MVG-Stadtbuslinie 193 auf Seite 48 „Mittelfristig Verlängerung Richtung Osten in Prüfung“ möchten wir anmerken:

Eine Verlängerung der Buslinie 193 in Haar weiter in Richtung Osten ist abhängig von den Ergebnissen aus der aktuell laufenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreis München und der Prüfung und Entscheidung im Landkreis München. Eine enge Abstimmung zwischen Landkreis München, MVV und MVG zu diesem Sachverhalt ist erforderlich.

Zusätzlich möchten wir im Kontext „Beschleunigungsprogramm (nur LZA, ohne Busspuren)“ (Seite 49) darauf hinweisen, dass Maßnahmen zur Busbeschleunigung auf dem Gebiet des Landkreises München (insb. Linie 193 und Linie 199) mit dem MVV und dem Landratsamt München unter Beachtung und auf Grundlage des MVV-Konzeptes zur LSA-Ansteuerung (Funktelegramme, Frequenzbereiche u. ä.) abzustimmen sind.

Im Hinblick auf die sonstigen dargestellten Änderungen im Leistungsprogramm haben wir keine Einwände.

Mit freundlichen Grüßen 

Öffnungszeiten
Mo. – Fr. 08:00 – 12:00 Uhr
und Do. 14:00 – 17:30 Uhr
Bitte Termine vereinbaren

Telefon: 089 6221-0
Telefax: 089 6221-2278
Internet: www.landkreis-muenchen.de
E-Mail: poststelle@lra-m.bayern.de

Bankverbindungen
KSK München Starnberg Ebersberg
IBAN DE29 7025 0150 0000 0001 09
SWIFT-BIC BYLADEM1KMS

Postbank München
IBAN DE06 7001 0080 0048 1858 04
SWIFT-BIC FBNKDEFF

MVG-Leistungsprogramm 2019/20

Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN, Mai 2019

Zusammenfassung

Die Beschreibung der politischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen unterstreicht der Fahrgastverband PRO BAHN:

- Einleitung der Verkehrswende
- Diskussion um Luftreinhaltung, Feinstaub und Dieselfahrverbote
- Fortsetzen der Angebotsoffensive
- Anteil des Umweltverbund am Modal Split bei 80 Prozent bis 2025
- Modellstadt 2030 (Stadtratsbeschluss vom 13.02.2019)

sowie massive Rückstände unter anderem bei der Fahrzeugzulassung und Personalgewinnung, die die nötige Angebotsausweitung beeinträchtigen.

Die Akzeptanz der MVG der Notwendigkeit, Maßnahmen zur Betriebsstabilisierung vorzunehmen, begrüßt PRO BAHN – wir sehen hier eine sehr hohe Priorität.

Betrachtet man diese politischen Vorgaben und die Maßnahmen des Leistungsprogramms, so fällt schnell auf: die geplanten Maßnahmen zeigen zwar in die richtige Richtung, sind aber vollkommen unzureichend. Es ist weitaus mehr und schneller erforderlich, wenn die politischen Vorgaben (siehe oben) auch nur halbwegs erfüllt werden sollen. Hier muss die Stadt deutlich mehr unterstützen, auch bei Planungskapazität, Finanzierung und Flächenverteilung sowie Priorität in der Verwaltung.

Startet man als Mindestvorgabe beim politischen Ziel „80 Prozent Umweltverbund bis 2025“, das ja Ergebnis eines Bürgerbegehrens ist, dann kommt man zu dem Ergebnis: Der Öffentliche Verkehr muss in 2025 etwa 31 Prozent der Verkehrsleistung übernehmen, konkret gesagt: Eine Nachfragesteigerung um 56 Prozent gegenüber heute (Berechnung siehe Stellungnahme zu den Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans der Stadt München, https://www.pro-bahn.de/muenchen/stellungnahme-nahverkehrsplan-muenchen-qualitaet_20190415.pdf). Oder mit anderen Worten: Eine Nachfragesteigerung um 10 Prozent pro Jahr. Eine konsequente, schnelle und deutliche Angebotsverbesserung ist dafür unabdingbar; das vorgelegte Programm ist unzureichend.

Handlungsmaxime muss sein: Es wird gemacht was attraktiv ist. Und nicht nur das, was sowieso unvermeidlich ist. In diesem Sinne deutet das Leistungsprogramm zwar in die richtige Richtung, aber: es ist viel zu wenig. Das Angebot kann (und sollte) weitaus besser sein. Entscheidungen von heute müssen sich an dem orientieren, was uns das Verkehrswachstum in einigen Jahren bescheren wird. Kurzfristig kann dies im wesentlichen nur mit dem Bus erfolgen, mittelfristig ist ein deutlicher Ausbau des Tramnetzes erforderlich. Langfristig kann dies durch neue U-Bahn-Strecken ergänzt werden.

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V.
Regionalgruppe München
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>

Wichtigste kurzfristige Maßnahmen

Die wichtigsten kurzfristigen Maßnahmen sind (leider ohne wesentliche Verbesserung seit letztem Jahr):

Um die Behinderungen durch Falschparker zu reduzieren, ist die MVG sofort mit der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zu beleihen.

Die Geschwindigkeit von Express-Bus und Trambahnen ist zu erhöhen, indem die Beeinträchtigung durch den Autoverkehr systematisch unterbunden wird.

Insbesondere bei Trambahnen, Metro- und Expressbussen sollte durchgängig eine staufreie Trasse zur Verfügung stehen. Dies kann über einen eigenen Gleiskörper bzw. eine Busspur erfolgen, oder auch über eine Schaltung der Lichtsignalanlagen, die den ÖV als Pulkführer in den Bereich einfahren lässt, und Rückstau unterbindet. Die vorhandene Infrastruktur muss robuster geschützt werden.

Neue Expressbuslinien: Auf hochbelasteten Strecken sind neue Expressbuslinien nötig. Dies gilt auch für weitere dringend benötigte leistungsstarke tangentielle Verbindungen. Die im Leistungsprogramm vorgeschlagenen Expressbuslinien beurteilen wir grundsätzlich als positiv, aber noch nicht ausreichend. Für neue Expressbuslinien sind von vorneherein durchgehend gesicherte Trassen zu planen.

Überbrückung S-Bahn-Defizite: Expressbusse bieten sich auch an, in Schwerpunkten die seit Jahrzehnten bestehenden Defizite bei S-Bahn-Ausbau zu überbrücken. So kann eine Linie von Unterschleißheim über die B13 zur U2-Station Am Hart für viele Pendler den Umstieg auf den ÖV attraktiver machen. Die Linie 213 vom Ostbahnhof zum Airbus-Campus Ottobrunn/Taufkirchen sollte zeitlich ausgeweitet werden; im Campus-Bereich kann eine zentrale Umsteigehaltestelle entstehen, die die umliegenden Orte und Gewerbegebiete anbindet.

Erhöhung der Kapazität: Oft ist die Kapazität unzureichend. Größere Fahrzeuge sind die einfachste Maßnahme, um dies kurzfristig abzustellen.

Busvorlaufbetrieb Tram-/U-Bahn: Für die geplanten neuen Tram- und U-Bahn-Strecken ist ein Vorlaufbetrieb als Expressbus einzurichten, soweit nicht heute schon vorhanden.

Mittelfristig ist ein konsequenter Ausbau und die Modernisierung des Trambahn-Netzes erforderlich. Auch ein Trambahn-Vorlaufbetrieb für künftige U-Bahn-Strecken ist aufgrund der nötigen Planungs-, Finanzierungs- und Bauzeiten für U-Bahnen sinnvoll. Langfristig ist der konsequente Ausbau der U-Bahn an den Engstellen erforderlich. Dies betrifft in erster Linie die Innenstadt (Stichwort U9).

Zu den einzelnen Maßnahmen

„Maßnahmen in Umsetzung“: Es ist bedauerlich, dass die Umsetzung der Maßnahmen der letztjährigen Anhörung sich derart verzögert hat. Auf politischer Ebene ist die schnelle Zulassung der neuen Fahrzeuge für die Tram sicherzustellen. Das Programm zur Fahrgewinnung ist konsequent fortzuführen.

U-Bahn bis 2030: Vision und Konzept gehen in die richtige Richtung. Insbesondere für die überlasteten Innenstadtabschnitte ist zu prüfen, ob und wie attraktiver Oberflächenverkehr eine Entlastung der U-Bahn bei kurzen Fahrten ermöglicht.

Die bei der U-Bahn geplante bessere Vereinheitlichung der Fahrpläne unabhängig von Schule und Ferien bzw. Montag – Donnerstag vs. Freitag begrüßen wir ausdrücklich.

Maßnahmen Tram: Leider wird bei Bauphasen nachwievor zu bereitwillig der Trambetrieb eingestellt. Konsequenz sollte sein: das Streckennetz so zu ertüchtigen, dass der Betrieb auch bei Baustellen weit- aus öfters und besser als heute aufrechterhalten werden kann.

Es fällt auf, dass bei der Tram weder Vision noch Konzept beschrieben sind. Auch hier wäre dringend mehr erforderlich als im Punkt „Streckennetz 2030“ beschrieben ist.

Die Maßnahmen im Punkt „Streckennetz 2030“ unterstützt PRO BAHN. Bezüglich der Ausstattung insbesondere der Neubaustrecken verweisen wir auf unsere Stellungnahme zu den Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan. Allerdings: Um die politischen Ziele zu erreichen, sind diese Maßnahmen spätestens

bis 2025 abzuschließen, eigentlich noch eher. Dies ist auf politischer Ebene zu unterstützen, beispielsweise durch Priorität in der Verwaltung sowie bei den Platzanforderungen für die Baustellen.

Vision Bus 2030: Da es bisher nicht gelingt, die benötigten neuen Tramstrecken in adäquater Zeit zu bauen, ist ein konsequenter Ausbau des Busnetzes die einzige Option. Die angestrebte Taktdichte geht in die Richtung der Stellungnahme zu den Qualitätsstandards (siehe oben), erreicht diese aber noch nicht – hier wäre eine konsequente Weiterentwicklung in den nächsten Jahren nötig. Grundsätzlich wäre auch – anfangs zumindest auf den Metro- und Expressbuslinien – ähnlich wie bei der Tram der Takt 10 bis 22 Uhr zu verlängern.

Bezüglich der städtebaulichen Entwicklungen, die Verfügbarkeit des ÖVs vor Beginn der Nutzung ist unabdingbar, damit die neuen Nutzer von vorneherein den ÖV als Teil ihrer Mobilitätsstrategie betrachten können. Hier besteht in München oftmals noch Nachholbedarf.

X30: Die Änderung sehen wir grundsätzlich als positiv, obliegt natürlich (wie auch alle anderen Maßnahmen) der weiteren Beobachtung und eventuell weiteren Anpassungen.

X35/X36: die neuen Verbindungen sind sinnvoll. Im Bereich Frankfurter Ring ist zu prüfen, welche Maßnahmen nötig sind, um negative Auswirkungen des Autoverkehrs auf den Bus konsequent zu unterbinden.

Die Buslinie 150 ist eine schnelle und attraktive Querverbindung. Umsteigen auf die in der Cosimastraße verkehrenden Tramlinien ist jedoch erstmal nur an der Haltestelle Arabellastraße möglich, dort sind jedoch die Haltestellen über 100 Meter voneinander entfernt. Mit einer Durchbindung zwischen der Linie 150 und der Linie 184 (neu) wäre auch ein bahnsteiggleiches Umsteigen an der Haltestelle Cosimabad möglich, was zu einer deutlich höheren Attraktivität führt. Diese Durchbindung sollte kommuniziert und in der Fahrplanauskunft eingepflegt sein – was grundsätzlich in allen derartigen Situationen gilt.

Situation Hauptbahnhof: Hier befürchten wir durch die Bauarbeiten von verschiedenen Auftraggeber massive Beeinträchtigungen für die Fahrgäste. Die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Fahrgäste des Öffentlichen Verkehrs sind an diesem wichtigen Umsteigeknoten minimal zu halten. Zu den Planungen inklusive Optionen sollten analog dem Leistungsprogramm rechtzeitig eine Beteiligung erfolgen.