



Landeshauptstadt
München
Kreisverwaltungsreferat



Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat
Ruppertstr. 19, 80466 München.

Hauptabteilung I Sicherheit und
Ordnung, Mobilität
Verkehrssicherheit und Mobilität
KVR-I/333

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

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-39700
Telefax: 089 233-39998
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
Zimmer: C 453
Sachbearbeitung:

k@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
08.05.2020

MVG Leistungsprogramm 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem Inhalt des MVG-Leistungsprogramm 2021 entsprechend der Zuleitung per E-Mail vom
03.04.2020 besteht von Seiten des Kreisverwaltungsreferates Einverständnis.

Mit freundlichen Grüßen

Ltd.  Verwaltungsdirektorin

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße

Datum: 09.06.2020
Telefon: 0 233-25827
Telefax: 0 233-21797
Herr
plan.ha1-31@muenchen.de

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

PLAN-HAI-31-2

Leistungsprogramm 2021 der MVG (Fahrplanwechsel 13.12.2020)

An die MVG – Angebotsplanung (MM-AP)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den mit e-mail vom 03.04.2019 übermittelten Unterlagen zur Anhörung bzw. Unterrichtung der Bezirksausschüsse für das Leistungsprogramm 2021 der MVG wird aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung genommen:

Zu dem unter Ziffer 3 dargestellten **strategischen Ziel**, den ÖPNV-Anteil im Modal Split bis zum Jahr 2030 auf 30% zu erhöhen, ist darauf hinzuweisen, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung darüber hinaus mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.02.2020 zum Nahverkehrsplan der LHM beauftragt wurde, das sog. „Vorzugsszenario ÖV30“ weiterzuentwickeln. „Grundlage hierfür ist der Mobilitätsanteil des ÖPNV, der erforderlich ist, damit ein Mobilitätsanteil von 80% des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr (Bürgerbegehren „Sauba sog i. Reinheitsgebot für saubere Luft“) dauerhaft ab 2025 erreicht werden kann.“ Vor diesem Hintergrund wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die SWM/MVG bei der Umsetzung der sich daraus ergebenden Konsequenzen (insbesondere bei der Flächensuche zur Erhöhung der Abstell- und Werkstattkapazitäten für alle Systeme sowie bei der Planung einer leistungsfähigen Infrastruktur z. B. in Form von Busspuren und Busbahnhöfen) soweit wie möglich unterstützen.

Die bei der **U-Bahn** – in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie – vorgesehenen Angebotsausweitungen bei der U6 und die Verlängerung des Takt 5 in der HVZ früh bei der U4 sind grundsätzlich zu begrüßen.

Bei der **Tram** ist zu bedauern, dass spürbare Angebotsverbesserungen u. a. aufgrund der vorhandenen Abstellkapazitäten, der eingeschränkten Verfügbarkeit der Tramhauptwerkstätte Ständlerstraße und der Personalverfügbarkeit erst wieder ab 2022 möglich sind.

Die Angebotsausweitungen in Bogenhausen werden grundsätzlich begrüßt, insbesondere auch die Verlängerung der Linie N 17 (Ziffer 6.4.4, Seite 29). Kritisch gesehen wird hierbei allerdings, dass es durch die Änderung der Linie N 72 keine nächtliche Verbindung mehr vom S-Bahnhof Johanneskirchen Richtung St.-Emmeram / Cosimastraße gibt.

Die Bausteine des „**Zielnetzes Bus 2030**“ mit Takt 10 tagsüber auf allen StadtBus-Linien, mindestens Takt 5 auf definierten Hauptachsen und der Weiterentwicklung des Express- und SchnellBus-Netzes sind im Sinne der o. g. strategischen Zielsetzung in jedem Fall zu begrüßen. Dabei sollten vorrangig die zahlreichen Maßnahmen zur Behebung bestehender Kapazitätsengpässe und zur Neuerschließung des städtebaulichen Entwicklungsgebietes Freiam umgesetzt werden. Allerdings sind auch die Maßnahmen zur Angebotsausweitung ÖV30 von großer Bedeutung, gerade auch wenn es sich dabei um die Umsetzung der Handlungsemp-

fehlungen aus dem o. g. Beschluss zum Nahverkehrsplan handelt (z. B. StadtBus-Linien 164, 194, 196 und 199).

Im Einzelnen ist zu den Busmaßnahmen auf Folgendes hinzuweisen:

7.4.2 Neuer Linienweg Buslinie 149 (S. 50)

Der Bereich Briener Straße/ Odeonsplatz/ Von-der-Thann-Straße ist Teil des Altstadt-Radlings und wird deshalb aktuell neu geplant. Durch den Altstadt-Radring wird die Verkehrsfläche für den motorisierten Verkehr an diesen Straßen eingeschränkt. Vor allem in der Briener Straße (Stufe 2) ist ein funktionsfähiger Altstadt-Radring in den Überlegungen zu beachten. Busverkehr kann dort in Zukunft nur stattfinden, wenn eine Behinderung des Radverkehrs ausgeschlossen ist. Auf die Diskussion zur zukünftigen Handhabung Briener Straße wird verwiesen (vgl. auch Ausführungen zu Ziffer 7.5.3).

7.5.2 Expressbus X 30 Verlängerung zum Schloss Nymphenburg (S. 60)

Als Alternative zur Endhaltestelle Schloss Nymphenburg sollte der Rotkreuzplatz geprüft werden. Der Denkmalschutz ist einzubeziehen.

7.5.2 Expressbus X 31 / Verlängerung MetroBus 63 (S. 62)

Bei den weiteren noch abzustimmenden Planungen sind sowohl die laufenden Planungen zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen zulasten von Fahrspuren in der Karl-Theodor-Straße als auch die Planungen zur Umgestaltung der Schwere-Reiter-Straße zu berücksichtigen.

7.5.2 Stadtbus 134 (S. 65)

Eine Verlängerung, wenigstens bis zum U-Bahnhof Schwanthalerhöhe, erscheint aus hiesiger Sicht wesentlich sinnvoller als die heutige Endhaltestelle.

Bei den weiteren noch abzustimmenden Planungen ist u. a. die Lage und Ausführungen der Haltestellen im Hinblick auf die Radwegeplanung Grasserstraße zu prüfen.

Nachdem die Hackerbrücke im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu einer tangentialen Rad-schnellverbindung als eine Vorzugsvariante ausgewählt wurde, ist diese bei einer künftigen Buslinienführung entsprechend zu berücksichtigen.

Auch am Stigmaierplatz und am Königsplatz ist der - entsprechend den Beschlüssen zur Umsetzung des Radentscheid (Maßnahmenbündel I+II) vorgesehene - Ausbau von Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen.

Unabhängig davon sollte geprüft werden, inwieweit die Tramlinie 29 mindestens bis zum Leonrodplatz verlängert werden kann (mit Bedienung der künftigen Haltestelle Funkerstraße am Kreativquartier), um Synergieeffekte zu erzeugen (Anbindung der Linien 12 und 53).

7.5.3 Perspektive Innenstadt-Busnetz (S. 68)

Ein Busnetz zur Anbindung der Verknüpfungspunkte am Altstadtring kann aus Sicht der Verkehrsplanung im Hinblick auf eine „Autofreien Altstadt“ eine sinnvolle Ergänzung zur Entlastung vom motorisierten Individualverkehr darstellen. Die angedeuteten Verknüpfungspunkte sind zentrale Plätze der Münchner Stadtgestalt und die "Eingangstore" zur Münchner Altstadt. Deshalb sollen die Plätze in ihrer Funktion und Gestalt aufgewertet werden. Die Verknüpfungspunkte der Buslinien müssen zwingend Teil dieser Gestaltung sein und dürfen diese nicht dominieren.

[Hinweis zur „Autofreien Altstadt“: Alleiniges Ziel der „Autofreien Altstadt“ ist **nicht** die Auswei-

tung von Fußgängerzonen. Wichtige Ziele sind u. a. die Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Stärkung des öffentlichen Raums bei gleichbleibender oder verbesserter Erschließung durch den öffentlichen Verkehr und/oder den Radverkehr.]

Am Altstadtring soll gemäß Beschluss des Stadtrats ein durchgehender Radring eingerichtet werden. Die Lage der Haltestellen und Infrastruktur muss daher zwingend mit dem Altstadt-Radring kompatibel sein.

In der Frauenstraße und der Briener Straße wird bei Einrichtung des Altstadt-Radlirings ein Vorrang des Radverkehrs vor dem motorisierten Verkehr vorhanden sein. Busverkehr kann dort in Zukunft nur stattfinden, wenn eine Behinderung des Radverkehrs ausgeschlossen ist. Für die Abschnitte Sonnenstraße zwischen Sendlinger Tor und Stachus sowie Frauenstraße zwischen Isartor und Papa-Schmid-Straße beginnt die Verkehrsplanung mit Untersuchungen zur zukünftigen Verkehrsfunktion und Straßenaufteilung. Die MVG ist Teil des Projektteams. Auf die von der Diskussion zur zukünftigen Handhabung Briener Straße wird verwiesen.

Die im Rahmen des ersten "Radentscheid"-Maßnahmenpakets derzeit in Planung befindlichen Radverkehrsanlagen in der Schwanthalerstraße sind bei der Umsetzung eines Innenstadt-Busnetzes und hierbei ggf. einzurichtender Haltestellen im Bereich der Schwanthalerstraße zu berücksichtigen. Ferner sind bei der Linienkonzeption eines Innenstadt-Busnetzes auch die Planungen zum Altstadtradring zu unterstellen.

Bei einer Verlängerung der Buslinie 134 bis Königsplatz mit Linienführung über die Hackerbrücke ist die anvisierte Attraktivierung der dort verlaufenden Fahrradhauptroute zu berücksichtigen (tangentialer Radschnellweg – vgl. auch Ausführungen zu Ziffer 7.5.2).

Grundsätzlich sollten die verkehrlichen Maßnahmen (wie z. B. die Einrichtung von Halteverböten), die im Zusammenhang mit neuen Buslinien oder dem Einsatz größerer Fahrzeuge notwendig werden, anders als in den **Rahmenbedingungen unter Ziffer 7.1** dargestellt, im Regelfall auch mit den örtlichen Bezirksausschüssen abgestimmt werden. Das Referat für Stadtplanung geht zudem davon aus, dass die üblichen Abstimmungen der Infrastrukturbedarfe im öffentlichen Raum, auch unter dem Druck der termingerechten Umsetzung, beibehalten werden und notwendige Flächeninanspruchnahmen gegenüber anderen Nutzungen abgewogen werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hält es weiterhin für notwendig, den für alle Maßnahmen bestehenden Finanzierungsvorbehalt auszuräumen und die geplanten Maßnahmen im Sinne der Förderung einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsabwicklung – natürlich in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie – schnellst- und weitestmöglich umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen,

(gez.)

Abteilungsleiter Verkehrsplanung

Von:
An: MVG-Leistungsprogramm.SAM_MM-AP
Cc:
Betreff: AW: MVG-Leistungsprogramm 2021
Datum: Mittwoch, 8. April 2020 07:43:32

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Sachgebiet Förderverfahren (BAU-TZ32) hat das Leistungsprogramm 2020 mit Ihrer E-Mail vom 03.04.2020 dankend erhalten und nimmt dies so zur Kenntnis.

Herzliche Grüße

Landeshauptstadt München
Baureferat Tiefbau TZ 3
Friedenstr. 40, 81671 München
Zimmer 1.225
Tel.: 089 233-61295
E-Mail baureferat@lhmuenchen.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München - siehe:
<http://www.muenchen.de/ekomm>

Von: MVG-Leistungsprogramm@swm.de <MVG-Leistungsprogramm@swm.de>
Gesendet: Freitag, 3. April 2020 14:10
Betreff: MVG-Leistungsprogramm 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die Unterlagen zur Anhörung bzw. Unterrichtung für das **Leistungsprogramm 2021 der MVG**. Sie enthalten die von der MVG geplanten Maßnahmen für den Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020.

Die Anhörungsfrist endet am **15. Mai 2020**, um den Stadtrat rechtzeitig über das Leistungsprogramm informieren zu können.

Die Rückmeldungen erwarten wir an:
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Angebotsplanung (MM-AP)
80287 München
und/oder per E-Mail an MVG-Leistungsprogramm@swm.de
Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen

MVG – Ganz einfach mobil
Mobilitätsmanagement
Angebotsplanung Bus
Telefon: +49 89 2191-2721

_____ @swm.de

www.mvg.de

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München; Geschäftsführer: Ingo Wortmann (Vorsitzender), Werner Albrecht, Ralf Willrett, Matthias Löser; Sitz München; Registergericht München HRB 140 658; Aufsichtsratsvorsitzender Oberbürgermeister Dieter Reiter

Diese E-Mail samt Anlagen ist vertraulich und nur für den genannten Empfänger bestimmt. Sollten Sie diese E-Mail-Nachricht versehentlich erhalten haben, so bitten wir Sie, hierüber den Absender zu informieren. Weiterhin ersuchen wir Sie, die E-Mail zu löschen. Es ist nicht zulässig, unbeabsichtigt erhaltene Informationen Dritten zu offenbaren, sie zu kopieren, weiterzuleiten oder in sonstiger Weise zu verwenden.



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

Öffentlicher Personennahverkehr

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

Ihr Zeichen:
Ihr Schreiben vom: 03.04.2020
Unser Zeichen: 3.3.1.2
München, 27.04.2020

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

Leistungsprogramm 2021 der MVG (Fahrplanwechsel Dezember 2020)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf das von Ihnen übersandte Leistungsprogramm 2021 der MVG und Ihre Bitte um Stellungnahme.

Nach Durchsicht der Unterlagen können wir Ihnen hierzu mitteilen:

- Bezüglich den Ausführungen zur **MVG-Metrobuslinie 55** auf Seite 46 möchten wir anmerken:

Sofern der Einsatz von Buszügen bei der MVG-Metrobuslinie 55 an Sonn-/Feiertagen auch bei den Fahrten von und nach Putzbrunn erfolgen soll, gehen wir davon aus, dass dem Landkreis München dadurch keinerlei Mehrkosten entstehen. Anderenfalls bitten wir Sie hierzu um entsprechende Abstimmung.

- Bezüglich den Ausführungen zur **MVG-Stadtbuslinie 160** auf Seite 57 möchten wir anmerken:

Wir gehen davon aus, dass durch die Anpassung des Linienweges in Karlsfeld, dem Landkreis München keinerlei Mehrkosten entstehen. Anderenfalls bitten wir Sie hierzu um entsprechende Abstimmung.

- Bezüglich den Ausführungen zu den **MVG-Stadtbuslinien 188 und 189** auf Seite 49 möchten wir anmerken:

Wir gehen davon aus, dass durch den angestrebten Gelenkbuseinsatz bei den MVG-Stadtbuslinie 188 und 189 dem Landkreis München keinerlei Mehrkosten entstehen. Anderenfalls bitten wir Sie hierzu um entsprechende Abstimmung.

Bei der MVG-Stadtbuslinie 189 bitten wir, hinsichtlich der alternativen Prüfung eventueller Taktverdichtungen während der HVZ früh morgens an Schultagen zwischen Daglfing und Unterföhring (S), um entsprechende rechtzeitige Einbindung und Abstimmung mit der Verbundgesellschaft sowie des Landkreises München.

Zudem möchten wir anmerken, dass die erwähnten infrastrukturellen Maßnahmen hinsichtlich der Anpassung von Haltestellenbereichen aufgrund der eingesetzten längeren Fahrzeuge auch mit der Gemeinde Unterföhring abzustimmen sind.

- Bezüglich den Ausführungen zur **MVG-Stadtbuslinien 199** auf Seite 53 möchten wir anmerken:

Wir gehen davon aus, dass durch die Ausweitung des Betriebszeitraumes auf dem Abschnitt der LH München, dem Landkreis München keinerlei Mehrkosten entstehen. Andernfalls bitten wir Sie hierzu um entsprechende Abstimmung.

- Bezüglich den Ausführungen zur **MVV-Regionalbuslinie 267** auf Seite 58 möchten wir anmerken:

Hier verweisen wir auf die derzeit noch laufenden Abstimmungen zwischen der MVV GmbH, der MVG sowie dem Landkreis München. Eine abschließende Zustimmung zur Maßnahme seitens des Landkreises München steht derzeit noch aus.

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

Mit freundlichen Grüßen

An das
Referat für Arbeit und Wirtschaft

**Facharbeitskreis
Mobilität**

Vorsitzende:

Brigitte Neumann-Latour
Zellerhornstr. 43, 81549 München
Tel.: 089 / 49 25 51
E-Mail: latsenft@gmail.com

Geschäftsstelle:

Burgstraße 4, 80331 München
Telefon: 089 / 233 – 210 75
Telefax: 089 / 233 – 212 66
E-Mail:

Datum
20.05.2020

Ihr Schreiben vom Ihr Zeichen

MVG-Leistungsprogramm 2020/21

Der Facharbeitskreis (FAK) Mobilität im Behindertenbeirat der LHM nimmt, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten Herrn Oswald Utz, die Beschlussvorlage zum Anlass, unsere Stellungnahme den neuen StadträtInnen zuzuleiten, mit der Bitte, sich für unsere Anliegen – Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehrs- und Freiraum – einzusetzen, denn barrierefreie Angebote kommen allen Menschen zugute.

Insbesondere bei der Planung und Umsetzung von Citybuslinien hoffen wir auf die Unterstützung des Stadtrates.

Im Hinblick auf diese seit langem bekannte Forderung, die auch in das Leistungsprogramm der MVG 2020 aufgenommen wurde, nehmen wir wie folgt zur Beschlussvorlage Stellung.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ausführungen zur Perspektive „Kleinräumiges Innenstadt-Busnetz“ (s. S. 68) und hoffen, dass diese Planungsideen weiter verfolgt und dann auch in die Praxis umgesetzt werden.

Dagegen bedauert es der Behindertenbeirat außerordentlich, dass im vorliegendem MVG-Leistungsprogramm 2020/21 der sogenannte Citybus (Abstand der Haltestellen max. 200 m, anfahren von Fußgängerzonen und ggf. auch das Befahren von Fußgängerzonen) entgegen wiederholter Forderungen des Münchner Behindertenbeirates (siehe u. a. div. schriftliche Stellungnahmen/Briefwechsel, Beiträge zum Fachtag des Behindertenbeirates 2017 Mobilität für Alle - wie erreichbar ist die Innenstadt unter Teilnahme von StadträtInnen, Beschluss der Vollversammlung des Behindertenbeirates vom Dezember 2018, Aktion des Behindertenbeirates zur Kommunalwahl im Frühjahr 2020) nicht über das Stadium einer grob skizzierten "Planungsidee" hinaus gekommen ist, die nur einer kleinen Gruppe vorgestellt, aber dann nicht weiter verfolgt wurde.

Vielmehr wurde uns auf ein Schreiben von der Geschäftsführung der MVG folgendes mitgeteilt.

„Bei der Erarbeitung eines Erschließungskonzeptes für die Altstadt unter den neuen Bedingungen hat sich aber bereits gezeigt, dass innerhalb des Altstadtrings grundsätzlich - abgesehen von den bereits heute befahrenen Straßenzügen - keine weiteren Strecken für reguläre Bustypen (12m-23m Fahrzeuglänge) geeignet sind. Im Rahmen der Wiederaufnahme der Überlegungen zu einem CityBus hat die MVG Varianten für die Befahrung mit Kleinbussen entwickelt, mit dem Ziel möglichst nahe an die zentrale Fußgängerzone zu gelangen. Die bestehenden Einbahnstraßensysteme, Fahrbahnbreiten, die deutlich gestiegene Belastung mit Fuß- und Radverkehr, Lieferverkehre und mangelnde Wende- und Querungsmöglichkeiten zwischen Nord- und Südteil wirken sich äußerst restriktiv auf die Planung sinnvoller Linienführungen aus. In der Konsequenz ist in der Regel kein direktes Erreichen der unmittelbaren Einkaufsstraßen möglich, die Busse würden am Bedarf vorbeifahren. Die Ziele und Wünsche des FAK können unter diesen Rahmenbedingungen also nur sehr eingeschränkt erfüllt werden. Wir haben unsere Überlegungen zur verbesserten Erreichbarkeit für Mobilitätseingeschränkte daher um die Einrichtung eines Service on Demand („IsarTiger“) erweitert, der flexibler in der Befahrung ist und individueller auf die Routenwünsche der Fahrgäste eingehen kann. Dabei befinden wir uns allerdings in einer sehr frühen Phase der Konzeption, in die wir Sie gerne einbeziehen möchten. Selbstverständlich ist, dass die Nutzbarkeit der „Service-on-Demand“-Fahrzeuge barrierefrei und auch für Fahrgäste ohne Smartphone spontan möglich sein muss. Bedauerlicherweise können wir Sie in der derzeitigen Ausbauphase unseres on-demand Services noch nicht im realen Einsatz von den Vorzügen eines entsprechenden barrierefreien Angebotes überzeugen, da wir hier noch Nachbesserungspotenzial haben. Aus diesem Grund würden wir gern mit Ihnen gemeinsam ein Konzept erarbeiten, das insbesondere die Anforderungen bei der Erschließung der Altstadt im Blick hat.“

Zur Abstimmung

Vor Monaten wurde uns zugesagt, dass wir hier auch von Seiten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in weitere Überlegungen einbezogen werden. Auf vielfache Anfragen in Verbindung mit der autofreien Altstadt haben wir bis heute keine Reaktion erhalten.

Ob eine Abstimmung zu den Ausführungen der MVG mit dem genannten Referat stattgefunden hat, entzieht sich unserer Kenntnis.

Zu den inhaltlichen Überlegungen

Die Barrierefreiheit ist in Art. 4 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes eindeutig geregelt. Ein On-Demand Service ist kein barrierefreies Angebot. Voraussetzung für die Nutzung ist eine technische Ausstattung und Bedienungsmöglichkeit, zu der viele Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen nicht mehr in der Lage sind. Ob hier ein On-demand Service ohne Technik entwickelt werden kann, was von der MVG in Aussicht gestellt wird, halten wir aufgrund unserer Erfahrungen für fraglich.

Der MVG ist es bis heute nicht gelungen, auch nur ein Fahrzeug für Menschen mit Behinderung anzubieten, so dass nicht mal der Personenkreis von dem Angebot profitiert, der über die technischen Voraussetzung verfügt.

Ein On-demand Angebot ersetzt aber grundsätzlich keinen Linienverkehr, der aber für eine autofreie Innenstadt, die wir ausdrücklich unterstützen, unerlässlich ist, damit die Innenstadt auch von den Menschen aufgesucht werden kann, die mit den vorhandenen Angeboten keinen Zugang (mehr) haben.

Den Umgang mit unseren den langjährigen Bemühungen zur Planung und Umsetzung von Citybuslinien wird von uns als ein „Beiseiteschieben“ der berechtigten Anliegen der in ihrer Mobilität eh eingeschränkten Bürger (w/m/d) bewertet werden. Dies ist aus unserer Sicht, insbesondere unter den Gesichtspunkten der derzeitigen Entscheidungen zur autofreien Altstadt mehr als fatal. Verwaltung und Politik kennen aus unseren zahlreichen Beiträgen in dieser Fachdiskussion die vielfältigen Probleme und Beschwerden mobilitätseingeschränkter Menschen bei der Erreichbarkeit und Fortbewegung in der Innenstadt. Wir tragen zum wiederholten Male vor, dass dieser Personenkreis oftmals nicht in der Lage ist, eine Strecke von 200 Meter zu bewältigen.

Der Münchner Behindertenbeirat fordert deshalb dringend das für Planung zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die MVG auf, umgehend mit der Planung eines City-Bus-Konzept innerhalb des Altstadt-Ringes zu beginnen und bei allen Planungsschritten den Behindertenbeirat zu beteiligen.

Fazit:

Der Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirates und der ehrenamtlichen Behindertenbeauftragte der Landeshauptstadt München, Herr Oswald Utz wollen an dieser Stelle nochmal deutlich machen, dass wir im vorliegenden Leistungsprogramm noch kein Konzept erkennen können wie die Mobilität und Erreichbarkeit in der Altstadt für mobilitätsbehinderte Menschen erreicht werden kann. Wir befürchten, dass bei der Umsetzung der "Autofreien Altstadt" sich dieses Problem weiter verschärft. Hier muss aus unserer Sicht dringend ein schlüssiges Konzept erarbeitet werden.

gez.
Brigitte Neumann-Latour
Vorsitzende

gez.
Bernhard Claus
Stellvertreter

Stellungnahme zum Leistungsprogramm 2021 der MVG

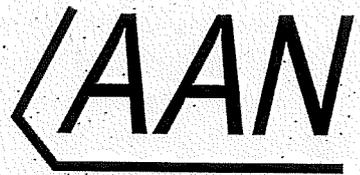
des

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

Ansprechpartner:

E-Mail: aan.muenchen@web.de

München, 15. April 2020



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

**Arbeitskreis Attraktiver
Nahverkehr**

im Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.

(Münchner Forum)

Schellingstraße 65

80799 München

Tel.: 089 / 28 20 76

Fax: 089 / 28 05 532

info@muenchner-forum.de

www.muenchner-forum.de

www.facebook.com/muenchnerforum/

Vorstand

Sitz des Vereins: München

Amtsgericht: München VR 7380

Steuernummer: 143/219/50168

Inhalt

Wichtige Weichenstellungen in schwieriger Lage erforderlich	3
Ausbaukonzept bei Trambahn fehlt	4
Maßnahmenpaket ÖPNV-Ausbau	4
Trambahnausbau	4
Bus	5
U-Bahn	5
Planungskapazitäten	5
Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV	5
Verkehrsüberwachung stärken	5
Wichtige Infrastruktur	6
Stadtplanung - Trassenfreihaltung für ÖPNV	6
Positionspapier des AAN zum ÖPNV-Ausbau	6
Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen	7
U-Bahn	7
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	7
Weiterer Verbesserungsbedarf bei der U-Bahn	7
Trambahn	8
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	8
Weiterer Verbesserungsbedarf bei der Tram	9
Bus	10
Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG	10
Busspuren und Beschleunigung	11
Vorschläge des AAN zum Busnetz	12
Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost	16
Nachtverkehr	17
Hybrid-Trolley Busse sind die logische Ergänzung von Batteriebussen	17
Fazit: Stadt muss MVG beim ÖPNV-Ausbau unterstützen	18

Wichtige Weichenstellungen in schwieriger Lage erforderlich

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ausbaukonzept bei Trambahn fehlt

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

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

Maßnahmenpaket ÖPNV-Ausbau

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

Trambahnausbau

Die nachstehenden Strecken sind unverzüglich umzusetzen:

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

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

Gruppe 1:

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

Gruppe 2:

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

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

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

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

Stellungnahme des AAN zum Leistungsprogramm 2021 der MVG

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

Bus

Weitere Busspuren sind zügig umzusetzen.

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

U-Bahn

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

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

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

Planungskapazitäten

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

Pünktlichkeitsoffensive ÖPNV

Kombination Stadterneuerung und Verkehrsberuhigung mit Ausbau von ÖPNV und Radverkehr

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

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

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

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

Verkehrsüberwachung stärken

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

Wichtige Infrastruktur

Betriebshöfe

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

Werkwohnungen

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

Stadtplanung - Trassenfreihaltung für ÖPNV

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

Positionspapier des AAN zum ÖPNV-Ausbau

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

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

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

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

U-Bahn

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

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

Quelle: MVG Leistungsprogramm 2021

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

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

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

Weiterer Verbesserungsbedarf bei der U-Bahn

U2

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

U3

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

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

Trambahn

Maßnahmen aus dem Leistungsprogramm der MVG

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

Quelle: MVG Leistungsprogramm 2021

Der AAN begrüßt die für die Trambahn geplanten Maßnahmen.

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

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

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

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

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

Die Tram 25 ist durch den Ausflugsverkehr stark belastet.

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

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

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

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

Weiterer Verbesserungsbedarf bei der Tram

Nachtverkehr Tram 23

Bei der Tram 23 ist Nachtverkehr einzuführen.

Zusätzliche Abbiegemöglichkeiten und Betriebsstrecken für höhere Netzflexibilität

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

Rahmenbedingungen und Zielnetz 2030

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

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

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

Der AAN begrüßt die Erfüllung einer langjährigen Forderung.

StadtBus 149: Neuer Linienweg ab Vogelweideplatz über Prinzregentenstraße zum Odeonsplatz

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

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

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

Planungsideen

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

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

ExpressBus X31 (Arbellapark – Waldfriedhof)

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

StadtBus 134: Verlängerung Alter Messeplatz - Königsplatz

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

Perspektive Innenstadt-Busnetz

Verbindung – Odeonsplatz – Stachus – Schwanthalerstraße – Theresienhöhe

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

Stellungnahme des AAN zum Leistungsprogramm 2021 der MVG

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

Bus X30

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

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

Linie 163

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

Linie 197

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

Busspuren und Beschleunigung

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

Ein Beispiel dafür ist die Prinzregentenstraße.

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

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

Vorschläge des AAN zum Busnetz

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

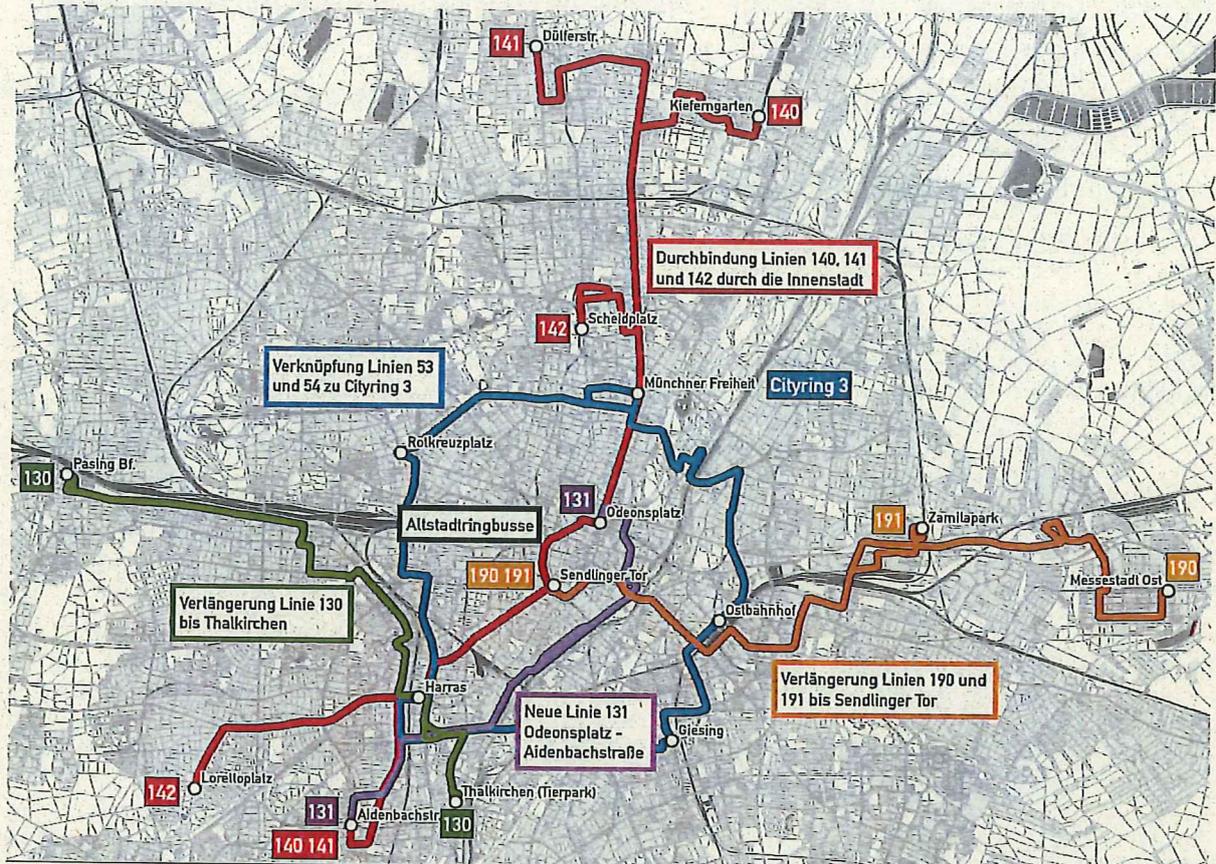
Der Netzvorschlag des AAN geht von folgenden Gedanken aus:

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

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

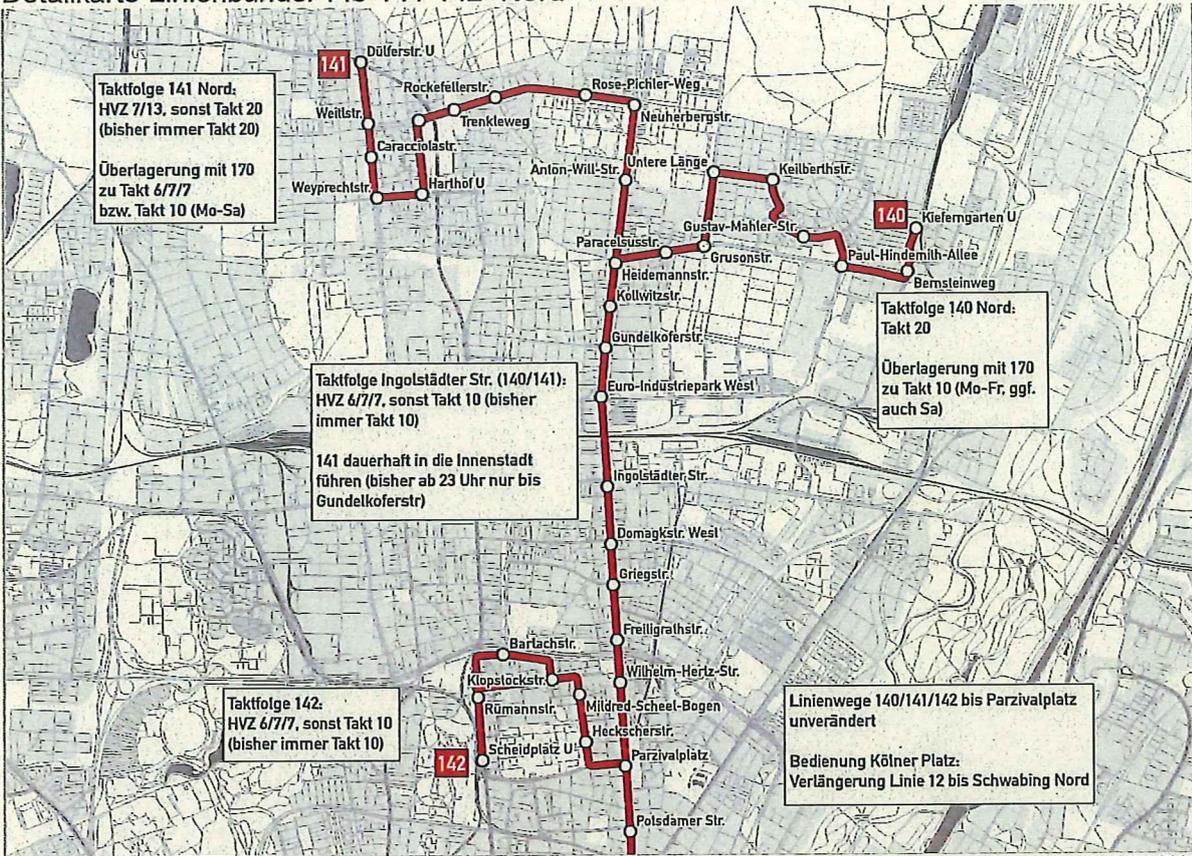
Taktfolgen: Wenn nicht auf den Karten anders angegeben, dann wie heute (d.h. 53/54 Takt 100 bis 22 Uhr, Bus 130/131 tagsüber alle 10 Minuten, Bus 190/191 tagsüber alle 20 Minuten).

Übersicht der AAN Vorschläge:



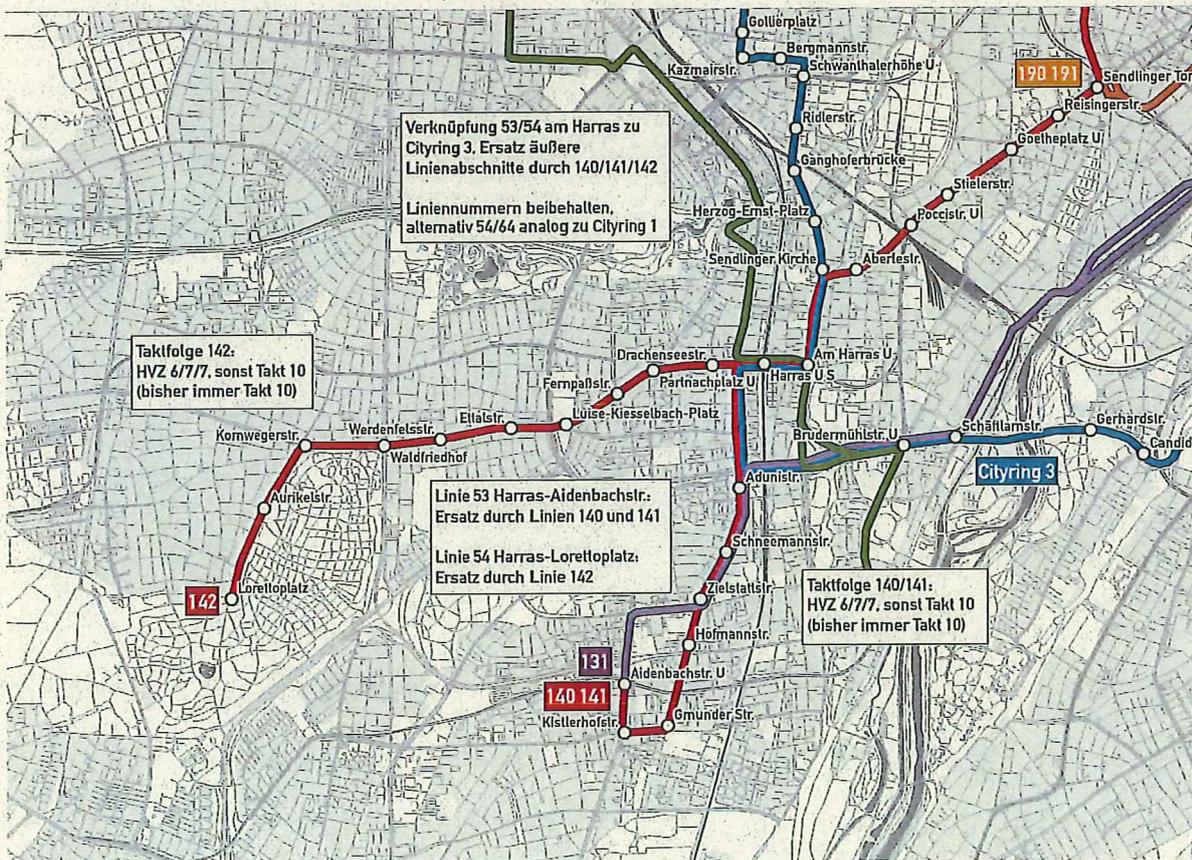
Karte: Khoi Anh Dang, München Kartengrundlage: Karte von Openstreetmap CC-BY-SA 2.0

Detailkarte Linienbündel 140-141-142- Nord



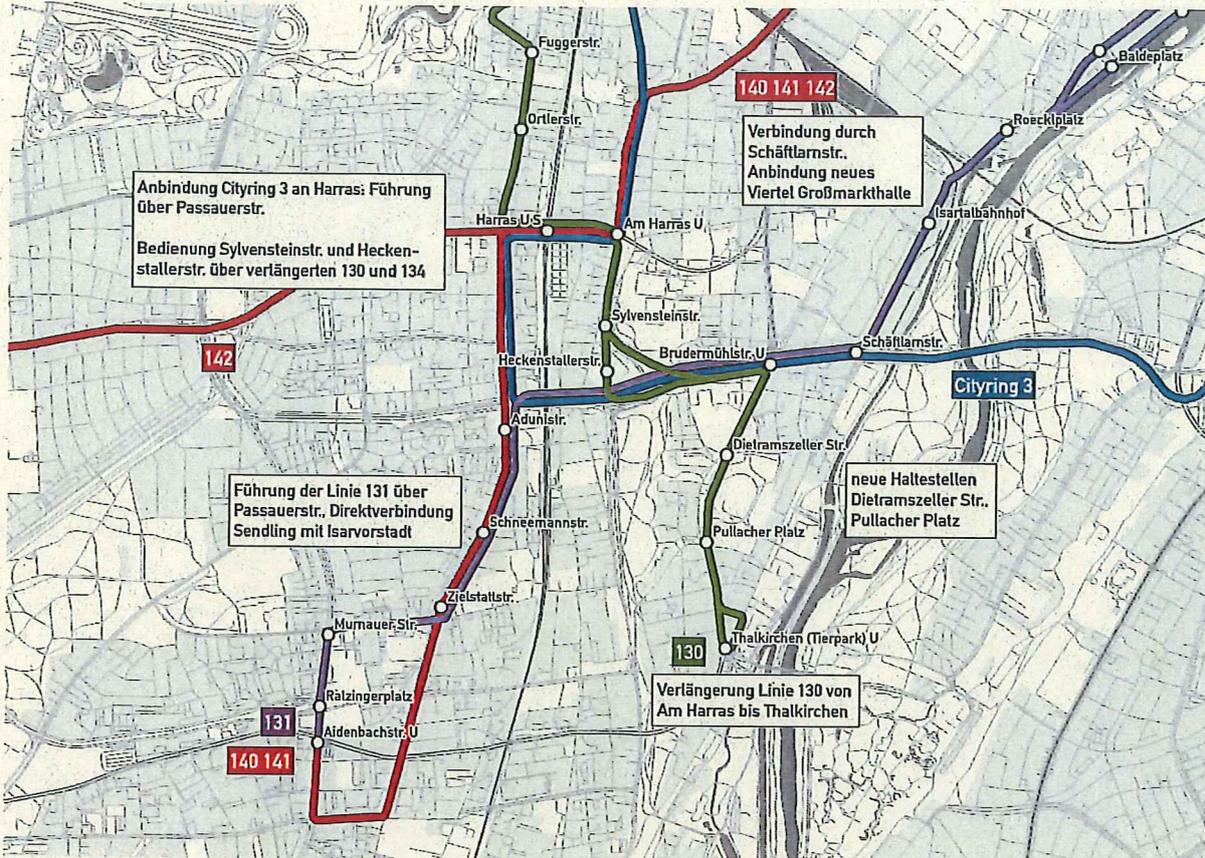
Karte: Khol Anh Dang, München Kartengrundlage: Karte von Openstreetmap CC-BY-SA 2.0

Detailkarte Linienbündel 140-141-142- Süd



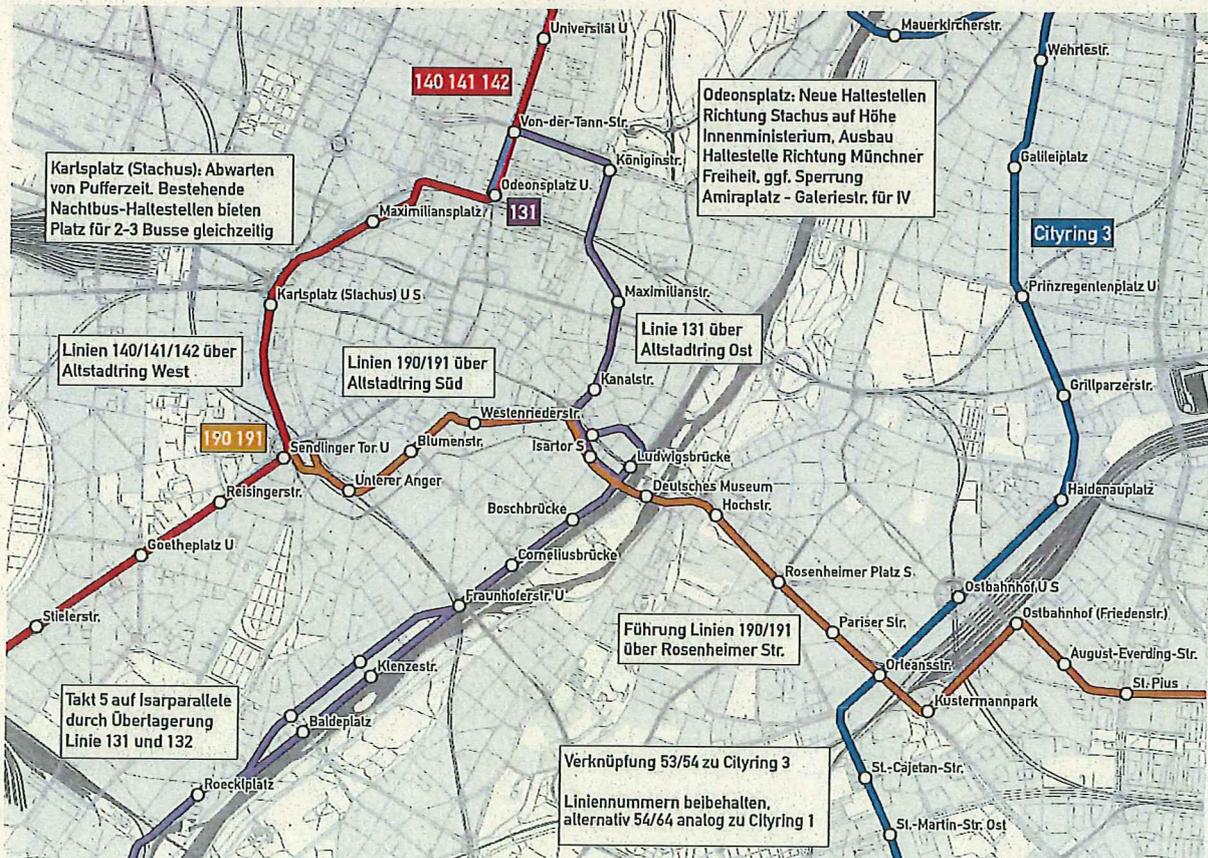
Karte: Khoi Anh Dang, München Kartengrundlage: Karte von Openstreetmap CC-BY-SA 2.0

Detailkarte: Buskonzept für Thalkirchen und Obersending



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

Detailkarte: Buskonzept Innenstadt



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

X30 Welfenstraße

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

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

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

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

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

Busbahnhof Trudering, Verlängerung Bus 193 (Haar – Trudering)

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

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

Infrastruktur im Busnetz: die Umweltverbundröhre Ost

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

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

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

Nachtverkehr

Takt 30 auch unter der Woche auf allen Linien

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

Linie N25

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

Linie N27

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

Hybrid-Trolley Busse sind die logische Ergänzung von Batteriebussen

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

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

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

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

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

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

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

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

Fazit: Stadt muss MVG beim ÖPNV-Ausbau unterstützen

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

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

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

BN - KG München, Pettenkofenstr. 10 A, 80336 München

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
Angebotsplanung MM-AP

Emmy-Noether-Straße 2
80992 München



Landesverband Bayern des
Bundes für Umwelt und
Naturschutz Deutschland e.V.

Kreisgruppe München
Pettenkofenstr. 10 A
80336 München
Tel.: 089 - 51 56 76-0
Fax: 089 - 51 56 76-77

Besuchen Sie auch unsere
Homepage:
www.bn-muenchen.de
info@bn-muenchen.de

Vorsitzender:
Christian Hierneis

Spendenkonto:
Postbank München
BLZ: 700 100 80
Konto: 185 50 800
BIC: PBNKDEFF
IBAN:
DE68 7001 0080 0018 5508 00

Vereins-Reg. Nr.: 834
Amtsgericht München

München, 10.06.2020

Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e.V. zum Leistungsprogramm 2021 der MVG

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Kreisgruppe München des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Leistungsprogramm der MVG für 2021 sowie für die Verlängerung der Anhörungsfrist bis 12. Juni 2020 aufgrund der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie.

Der BN nimmt zum übermittelten Leistungsprogramm 2021 der MVG (ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020) in diesem Schreiben wie folgt Stellung:

Allgemein

Wir begrüßen die Bestrebungen der MVG den ÖPNV-Anteil am Modal Split auf 30% bis zum Jahr 2030 zu erhöhen und befürworten grundsätzlich alle damit verbundenen Verbesserungen des ÖPNV-Angebots in München.

Die im Leistungsprogramm genannte Unterstützung einer autoarmen Altstadt durch Maßnahmen im ÖPNV-Angebot der MVG wird von uns sehr positiv bewertet. Wir begrüßen, dass das ÖPNV-Angebot auf dem Altstadtring ausgebaut werden soll, um auch weiterhin eine gute Erreichbarkeit der zukünftig autoarmen Altstadt zu gewährleisten. Wir plädieren für eine zeitnahe Umsetzung. Für eine möglichst zeitnahe Umsetzung schlagen wir vor, dass die aktuellen Planungen zum Altstadtrading mit den Plänen der MVG kombiniert werden müssen. Beide Maßnahmen dürfen sich nicht gegenseitig behindern

1/2/3/6/7
16/17/18/27/28
62
Haltestelle Sendlinger Tor

Geschäftszeiten:
Mo bis Fr: 9 bis 12:30
Uhr
Di und Do: 13.30 bis 17
Uhr

und einen Konkurrenzkampf um die Verkehrsflächen entstehen lassen. Deswegen plädieren wir dafür, dass die Pläne für den Altstadtring in den Planungen der MVG zum Altstadtring berücksichtigt werden. Schaffung von Raum für eigene Busspuren und weitere Infrastrukturen für den ÖV sollte zulasten des MIV stattfinden.

Über den Altstadtring hinaus, plädieren wir für eine möglichst schnelle Umsetzung aller geplanten Angebotsausweitungen, insbesondere im Busverkehr. Um die dafür nötige Businfrastruktur, wie Busspuren, zu schaffen, darf vor einer Einschränkung des MIV nicht zurückgeschreckt werden. Wir plädieren für eine Umwidmung und Neuordnung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds aus Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs.

U-Bahn

Wir befürworten die geplanten Takterhöhungen auf den U-Bahnlinien, wie z.B. einen durchgängigen Takt 5 der U6 von 6:30 Uhr bis 20:00 Uhr im Abschnitt Klinikum Großhadern bis Fröttmaning oder die Ausweitung des Takt 5 auf der U6 in der HVZ bis Garching. Insbesondere Maßnahmen, die Umsteigebeziehungen stärken und die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger fördert, heißen wir im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilitätswende in München willkommen. Beispielsweise begrüßen wir die weitere Synchronisierung des Takts der U4 mit der Tram 16.

Trambahn

Analog zu den Taktverbesserungen auf der Linie 15 muss in der Maßnahmenplanung ein Fokus auch auf den Freizeitverkehr gelegt werden. Es müssen verstärkt attraktive Angebote geschaffen werden, damit eine Nutzung des Öffentlichen Verkehrs auch im Ausflugs- und Freizeitverkehr eine attraktive Option darstellt.

Wir begrüßen die genannten Taktverdichtungen auf den Trambahnlinien.

Bus

Wir weisen darauf hin, dass eine zeitnahe Umsetzung weiterer Express- und Schnellbuslinien zusätzlich zu den bestehenden Stadtbuslinien sowie der genannte Ausbau einer attraktiven und leistungsfähigen eigenen Businfrastruktur nicht länger aufgeschoben werden darf. Diese Maßnahmen müssen in der Vision 2030 für den Busverkehr in München oberste Priorität haben und auch zulasten des MIV erfolgen. Die Maßnahmen müssen schnellstmöglich umgesetzt werden.

Das Busnetz muss mit weiteren Bustangentialen am Stadtrand und über die Stadtgrenzen hinaus kontinuierlich verbessert werden, um die Stadt-Umland-Verflechtungen zu verbessern, neue Verkehrsbeziehungen bereitzustellen und Alternativen zum störungsanfälligen S-Bahnverkehr anzubieten. Dies muss in Kooperation mit den Umlandkommunen geplant werden.

Wir begrüßen grundsätzlich die Taktverdichtung der Stadtbuslinien und die Einführung des stadtweiten Takt 10 auf den Stadtbuslinien.

Wir begrüßen ebenfalls die Schaffung weiterer innerstädtischer Tangentialen wie die Verlängerung des Stadtbusses 134 vom Alten Messeplatz bis zum Königsplatz.

Des Weiteren befürworten wir, dass das Neubaugebiet Freiham frühzeitig mit

einem ÖPNV-Angebot erschlossen werden soll.

Hinweise und weitere Forderungen

Im Leistungsprogramm 2021 werden vielfältige Infrastrukturmaßnahmen genannt. So befürworten wir, dass die Businfrastruktur für einen störungsfreien Busverkehr ausgebaut werden soll, es muss jedoch auch stets der Schutz des wertvollen Stadtgrüns sowie der Stadtbäume als oberste Priorität mit berücksichtigt werden. Alle Infrastrukturmaßnahmen müssen immer auch gegen ihren potentiellen Eingriff ins Stadtgrün abgewogen werden. Eingriffe in Grünstreifen/-flächen oder Fällung von Stadtbäumen sind stets zu vermeiden. Naturschonende Trassenführungen und Bauweisen ohne die Fällung von Stadtbäumen müssen bevorzugt werden. Eine Prüfung verschiedener Optionen muss zum Schutz des städtischen Grüns und der städtischen Bäume erfolgen. Für den Erhalt der Stadtnatur müssen auch Einschränkungen im MIV in Kauf genommen werden. Falls Eingriffe trotz Prüfung von Alternativen unvermeidbar sind, plädieren wir für eine frühzeitige Beteiligung der betroffenen Bezirksausschüsse sowie des BN als anerkannten Naturschutzverband gem. §63 Abs. 2 BNatSchG.

Im Bereich der Neuerungen im Busverkehr wurde im Rahmen des Leistungsprogramms 2021 die Vision bis 2030 dargestellt und in den genannten Maßnahmen Bezug darauf genommen. Um das anfangs genannte strategische Ziel, einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split auf 30% bis zum Jahr 2030, zu erreichen, muss auch für U-Bahn und Tram eine ebensolche Vision 2030 erarbeitet werden und untereinander verknüpft sein. Eine solche Darstellung der Vision 2030 über den Busverkehr hinaus fehlt im Leistungsprogramm 2021. Wir fordern, dass im Leistungsprogramm 2022 für die Bereiche U-Bahn und Tram ebenfalls die Visionen der MVG bis 2030 dargestellt sowie diese in einer Gesamtdarstellung miteinander verknüpft werden. Ein Ausbaukonzept bis 2030 für die Schienenverbindungen, welches mit der Vision 2030 im Busverkehr verknüpft ist, ist entscheidend, um die Erhöhung des Modal Splits auf 30% zu erreichen. Dies muss sich auch in der Darstellung des Leistungsprogramms der MVG wiederfinden.

Des Weiteren fordern wir für das Leistungsprogramm 2022 eine zeitnahe Umsetzung weiterer Tangentiallinien und eine verbesserte Synchronisierung der Fahrpläne zur Stärkung von Umsteigebeziehungen, sowohl im Bus- als auch im Schienenverkehr.

Darüber hinaus fehlen Angaben zum aktuellen Stand der Elektrifizierung der MVG-Busflotte, welche wir für das nächste Leistungsprogramm 2022 einfordern.

Wir hoffen, dass Sie sich ernsthaft mit unseren Einwendungen und Vorschlägen auseinandersetzen und stehen Ihnen für Nachfragen gerne zur Verfügung. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Christina Kühnhauser, Projektleiterin für Nachhaltige Mobilität der Kreisgruppe München (christina.kuehnhauser@bn-muenchen.de).

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rudolf Nützel
Geschäftsführer

MVG-Leistungsprogramm 2020/21

Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN, April 2020

Die Grundausrichtung der MVG-Vorlage begrüßen wir. Sie entspricht deutlich stärker den politischen Vorgaben beispielsweise aus dem Bürgerbegehren „Saubere Luft“, mit dessen Annahme sich die Stadt im Jahr 2017 verpflichtet hatte, 80 Prozent des Verkehrs auf MVV, Rad, zu Fuß oder zumindest abgasfrei durchzuführen, und das ab 2025.

Die Aussage im strategischen Ziel betrachten wir als Anteil am Gesamt-Verkehrsaufkommen, inklusive Fuß und Rad. Damit in Summe die beschlossenen 80 Prozent erreicht werden können, ist auch eine wesentlich stärkere Zunahme des Fuß- und Radverkehrs nötig. Details dazu sind u.a. in unserer Stellungnahme zu den Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans enthalten https://www.pro-bahn.de/muenchen/stellungnahme-nahverkehrsplan-muenchen-qualitaet_20190415.pdf

Auch die Transparenz durch die Darstellung der Risiken und Rahmenbedingungen werten wir positiv. Wir sehen es aber als Aufgabe der städtischen Politik, die Risiken zu reduzieren und nicht nur passiv hinzunehmen. Dies gilt nicht nur für Themen mit direktem städtischen Einfluss wie dem nötigen Ausbau der Infrastruktur und der Betriebshöfe, sondern auch für ein vernünftiges Vorgehen der Aufsichtsbehörde.

Bezüglich Covid-19 erwarten wir derzeit (Anfang April) mehrere Einflüsse: Sobald die aktuell geltenden Bewegungseinschränkungen reduziert werden, steigt der Platzbedarf im Öffentlichen Nahverkehr sprunghaft an: Um die sicherlich noch einige Zeit nötige erhöhte physische Distanz zu wahren, ist erheblich mehr Platz nötig. Wir rechnen etwa mit dem vierfachen Platz pro Fahrgast als vor Beginn der Pandemie. Dies bedeutet: selbst wenn die Fahrgastzahlen weiterhin erheblich unterhalb der früheren Nachfrage bleiben, ist eine deutliche Angebotsverbesserung nötig. Zudem wird der städtische Haushalt belastet, die starke Abhängigkeit der kommunalen Finanzen von der Gewerbesteuer erweist sich als fatal. Da der Öffentliche Nahverkehr systemkritisch ist und daher im Wesentlichen trotz der gesunkenen Nachfrage ungemindert fortgeführt wird, ist hier eine Pandemie-Unterstützung ähnlich wie für andere systemkritische Bereiche aus den Öffentlichen Kassen nötig; eigentlich besteht hier eine Zuständigkeit von Land und Bund, daher haben wir dies auch auf Bundesebene entsprechend gefordert. Grundsätzlich sollten die Finanzierungsinstrumente für den Öffentlichen Nahverkehr hinterfragt und krisensicher gemacht werden.

Diese Stellungnahme ist bei der Bewertung der Maßnahmen auf dem Wissensstand Januar 2020, d.h. ohne Berücksichtigung der Pandemie-Auswirkungen. Wir alle werden dieses Jahr sicherlich noch mehrfach dazu lernen. Für die Großbaustellen sollte geprüft werden, ob mit der derzeit reduzierten Auslastung sowie der Absage von Großveranstaltungen die Arbeiten auf diesen Baustellen beschleunigt und zusätzliche Arbeiten erledigt werden können.

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V.

Regionalgruppe München

Agnes-Bernauer-Platz 8

80687 München

<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>

Zum Nachtnetz eine grundsätzliche Anmerkung: Derzeit ist in mancherlei Hinsicht das Nachtnetz besser vernetzt als das Spätverkehrsnetz, beispielsweise durch die gesicherten Anschlüsse. Wir regen daher an, auf den Hauptlinien (die dann auch das Nachtnetz bilden) künftig keinen klassischen 20-Minuten-Takt mehr zu fahren, sondern einen 10-Minuten-Takt, bis das anschlussgesicherte Nachtnetz einsetzt. Dabei kann der Übergang zum Nachtnetz auf verschiedenen Linien zu verschiedenen Uhrzeiten erfolgen. Damit der Takt kompatibel bleibt, wäre dann im Nachtnetz allerdings ein 20-Minuten-Takt sinnvoll, bei höherer Nachfrage würde der 10-Minuten-Takt auch während der Nacht bleiben. Damit nähern sich Tag- und Nachtnetz stärker aneinander an. Unabhängig von diesen Anmerkungen würde sich eine Anhörung spezifisch zu den Grundzügen des neuen Nachtnetzes zu einem frühen Zeitpunkt anbieten.

Die Maßnahmen bei der U-Bahn begrüßen wir.

Bei der Tram sehen wir die mittlerweile schon jahrelangen Probleme in der Tramhauptwerkstätte kritisch. Hier würden wir erwarten, dass ein klarer Zeithorizont vorgelegt wird, bis wann die Situation keine negativen Auswirkungen mehr auf Fahrplan und Fahrzeugverfügbarkeit hat. Perspektivisch steigt zudem der Fahrzeugbedarf an, entsprechend bedarf es eines weiteren Betriebshofs (oder alternativer Konzepte mit ähnlicher Wirkung).

Bezüglich der ab 2022 geplanten Direktverbindung Schwabing Nord zum Scheidplatz schlagen wir die Verlängerung bis zum Sendlinger Tor vor (d.h. Verbindung der Linie von Schwabing Nord mit der derzeitigen Linie 28).

Wenn bei der Tram 15/25 die Fahrten bis Grünwald erheblich stärker ausgelastet sind, dann wäre naheliegend, die bisher an der Großhesseloher Brücke endenden Fahrten bis Grünwald zu verlängern. Dies wäre auch vom Fahrzeugaufwand tendenziell geringer. Optional könnte eine neue Wendemöglichkeit am Aufkommensschwerpunkt „Bavariafilmplatz“ geschaffen und die Tram 15 bis dorthin verlängert werden. Falls die Vereinbarung zwischen Stadt, Gemeinde und Landkreis eine andere Vorgehensweise nahelegt, dann ist diese Vereinbarung hochproblematisch. Der Vorschlag, eine Tram 15 als Abräumer direkt vor der Tram 25 zu fahren, ist geradezu valentinesk.

Dass die Brückenbaustelle der Ludwigsbrücke zu einem Komplettausfall der Tram führt, während der Autoverkehr über die Brücke durchgängig möglich ist, zeigt ein nach wie vor mangelndes Verständnis bei der Stadt für das Thema Verkehrswende. Dass der Knoten Max-Weber-Platz derart überlastet ist dass kein Ersatzverkehr möglich ist, zeigt dringenden Handlungsbedarf. Zur Verknüpfung der Linie 15/25 Richtung Bogenhausen: Die Erreichbarkeit der S-Bahn-Stammstrecke sowie auch der U2 sollte auch nördlich des Max-Weber-Platzes angemessen kommuniziert werden.

Die Ausdehnung des 5-Minuten-Taktes bei der Tram 23 begrüßen wir. Wir gehen davon aus, dass der heute vorhandene 4-Minuten-Takt zwischen circa 8 und 9 Uhr erhalten bleibt.

Die anderen vorgeschlagenen Maßnahmen bei der Tram begrüßen wir.

Das vorgestellte grundsätzliche Vorgehen im Bereich Bus begrüßen wir. Ebenso wie bei der Tram wird jedoch das Thema Abstellkapazitäten immer wichtiger. Auch hier ist ein weiterer Betriebshof dringend nötig. Auf den Fahrzeug- und vor allem auch Personalbedarf wirkt sich hoffentlich im Lauf der nächsten sechs Jahre die Umstellung von hochbelasteten Linien auf den Tramverkehr dämpfend aus. Gerade bei neuen Projekten sollte angestrebt werden, möglichst gleich mit Schienenverkehr zu starten. Dies betrifft beispielsweise die Verbindung Kieferngarten - Am Hart (siehe auch Beschluss der Vollversammlung vom 19. Februar 2020).

Kurzfristig muss dringend die Qualität des Busverkehrs verbessert werden. Dazu sind unter anderem neue Busspuren sowie auch das konsequente Freischleppen von Busspuren und Haltestellen nötig (gilt ebenso auch bei der Tram). Dies betrifft beispielsweise auch die Busspur in der Fürstenrieder Straße, die wir oft blockiert sehen.

Aufgrund der städtebaulichen Entwicklung im Bereich Freiham ist kurzfristig ein Schnellbus nötig. Wir schlagen dazu vor, eine Autobahnspur von Freiham bis Westendstraße für den Schnellbus zu reservieren. Eine zusätzliche Zulassung von mit mindestens drei Personen besetzten Autos kann temporär getestet werden, sollte aber bei Problemen auch kurzfristig wieder zurückgezogen werden. Es ist nötig,

dass bereits bei Fertigstellung der Wohnungen ein gutes ÖV-Angebot vorhanden ist. Daher ist diese Maßnahme überfällig (und sollte möglichst bereits vor dem Fahrplanwechsel umgesetzt werden).

Bus 149 / Anbindung Zamilapark – Innenstadt: Die Verbesserung der Anbindung des Zamilaparks begrüßen wir. Diese Verbindung sollte so bald wie möglich durch eine Verlängerung der Tram von der Station Berg am Laim zum Zamilapark abgelöst werden. Der Bau bis Berg am Laim könnte innerhalb von vier Jahre nach dem ersten Vorschlag erfolgen. Die weitere Verlängerung sollte nicht länger benötigen, insbesondere da es positive Beschlüsse von Bezirksausschuss und Bürgerversammlung gibt und auch Stadtratsanträge beispielsweise der CSU-Fraktion vorliegen.

Expressbus X30: Eine andere Idee wäre, den Bus Richtung Moosach zu verlängern (auf der Strecke über Romanplatz und Schloss Nymphenburg). Damit würde die dort bestehende Lücke im Expressbus-System geschlossen. Eine schnelle Verbindung vom Bahnhof Moosach in südlicher gelegene Stadtteile macht das Verkehrssystem, auch angesichts häufiger S-Bahn-Probleme, insgesamt attraktiver. Möglicherweise wäre dies auch eine Option für das Busanpassungsnetz zur Tram-Westtangente, die hoffentlich in den nächsten Jahren eröffnet wird. Unabhängig von der Realisierung dieser Idee besteht Bedarf, das Haltestellenproblem in Moosach zu lösen, das sich beispielsweise an der Endstation der Buslinie X35 zeigt.

ExpressBus X31 / Verlängerung MetroBus 63: Den Hinweis „abhängig von baulicher Herstellung“ betrachten wir als Hinweis für das Baureferat, da die Verkehrswende in der Stadt München priorisiert werden muss. Die Zahl an Haltestellen zwischen Isar und Arabellapark scheint in der Grafik höher zu sein als bei der bisherigen Buslinie 150. Aufgrund der Gegebenheiten halten wir die Erhöhung der Haltestellenzahl für nicht zielführend.

Bus 270 / Haltestelle Großhesselohe Isartalbahn station stadteinwärts: Seit dem letzten Fahrplanwechsel wurde der Fahrplan der Buslinie 270 konsequent auf einen 20-Minuten-Takt umgestellt, sowie der Liniweg vereinheitlicht. Dies begrüßen wir. Allerdings führt jetzt die Fahrt mit dem Bus von der S-Bahn Großhesselohe Isartalbahn station (Haltestellenname: Wettersteinstraße) Richtung Solln über Großhesselohe Staatsbahnhof, mit entsprechendem Zeitverlust. Wir regen daher an, eine weitere Haltestelle am S-Bahn station einzurichten, beispielsweise in der Sollner Straße (Pullach) zwischen Wettersteinstraße und Stadtgrenze oder in der Bertelestraße zwischen Stadtgrenze und Ludwig-Werder-Weg.

Die Grundüberlegungen für ein Innenstadt-Busnetz begrüßen wir. Unterirdische Verkehrsmittel sind nicht für alle Fahrgäste attraktiv, allein schon aufgrund der doch recht langen Wege an die Oberfläche. Perspektivisch könnten einige der Linien auf Trambetrieb umgestellt werden. Wichtig sind auch gute Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus, Tram und U-Bahn; Negativbeispiel für den Busverkehr ist heute die Haltestelle Sendlinger Tor.

Allerdings ist auch mit dem vorgeschlagenen Busring die Innenstadt weiterhin schlecht erschlossen. Gerade für Bürger, die nur sehr schlecht zu Fuß unterwegs sind, sind auch Busverbindungen innerhalb des Altstadttrings nötig. Wir verweisen hierzu beispielsweise auf die Anhörungen der letzten Jahre mit Citybussen, die aber weiterhin der Realisierung harren. Aufgrund der politisch mittlerweile klar formulierten Ziele zum Thema „autofreie Altstadt“ sollte die MVG ein Konzept für Altstadtbusse vorlegen, damit der Stadtrat hier auch auf Basis sinnvoller Empfehlungen entscheiden kann. Positives Vorbild können die Citybusse in Wien sein.

