

Situation des Münchner ÖPNV im Jahr 2008

Die knapper werdenden Energieressourcen und die Klimafrage verschaffen Bussen und Bahnen wieder eine erhöhte Aktualität. Der öffentliche Verkehr nützt die Energie viel effizienter als der Autoverkehr. Hinzu kommt, daß erhebliche Teile des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) elektrisch betrieben werden können. Und Strom ist die einzige flexibel einsetzbare Energieart, die sich mit sinnvollem Wirkungsgrad aus regenerativen Energiequellen gewinnen läßt. Eine Verlagerung des Personennahverkehrs auf ein flächendeckendes elektrisches Nahverkehrsnetz (Ausbau der Trambahn, Obus) ist wesentlich nachhaltiger und Ressourcenschonender als etwa der Einsatz von Agrarkraftstoffen in konventionellen Autos.

Im Folgenden wird die aktuelle Situation in München genauer betrachtet und mit den Planungen der letzten Jahre verglichen. Ausgangspunkt des Vergleichs ist die sog. „Integrierte ÖPNV Planung“, die im März 1991 einstimmig vom Stadtrat beschlossen wurde. Nach einem Überblick über die realisierten Maßnahmen werden für jedes einzelne Verkehrsmittel genauer die heutige Situation sowie die Änderungen seit 1991 beschrieben. Anschließend werden die Bedienungsstandards (Takt und Netzdichte) betrachtet. Am Schluß erfolgen ein Ausblick auf künftige Planungen und ein Überblick über die Forderungen des AAN.

1. Integrierte ÖPNV Planung 1991

Der Beschluß zur Integrierten ÖPNV-Planung ist auch als Abschluß der jahrelangen Diskussion um den Erhalt der Münchner Tram zu sehen. Der einzig wirklich strittige Punkt an der Integrierten ÖPNV Planung war der Ausbau der Trambahn; der U-Bahnbau war nie grundsätzlich umstritten. Darüber hinaus stellte diese Planung die erste ÖPNV-Planung seit mehreren Jahrzehnten dar, in der ein integriertes Gesamtnetz und nicht nur ein U-Bahn-Bauprogramm beschlossen wurde. Damit kann von einer guten und vollständigen Verkehrsplanung gesprochen werden

Wesentliche Punkte der integrierten ÖPNV-Planung waren:

Geplante Maßnahme 1991	Status 2008
Bau bzw. Inbetriebnahme der U-Bahnstrecken nach Hasenberg / Großhadern / Fürstenried West / Mangfallplatz / Westfriedhof / OEZ	Strecken in Betrieb genommen.
Verlängerung der U5 nach Pasing	in Planung, Realisierung wegen möglicher zweiter S-Bahnstammstrecke fraglich
Verlängerung der U4 nach Engelschalking	Bau wegen zu geringem Fahrgastpotential fraglich. Von CSU zugunsten einer Streckenführung nach Johanneskirchen, die deutlich teurer wäre, abgelehnt.
Stilllegung der Trambahnstrecken in Sendling (Harras, Fürstenried / Lorettoplatz) und zum Hasenberg/Harthof	Strecken stillgelegt
Stilllegung der Strecke Nordbad – Petuelring	nicht durchgeführt, Strecke saniert
Wiederinbetriebnahme der Trambahnstrecken in der Arnulfstraße (Linie 17), Haidhausen – Ostfriedhof (Osttangente)	Strecken wieder in Betrieb genommen
Wiederinbetriebnahme der Tram zum Cosimapark und Neubau bis St. Emmeram	in Planung
Neubau der Trambahn Nord- und Westtangente	in Planung

Geplante oder realisierte Maßnahmen, die nicht explizit in der Integrierten ÖPNV Planung enthalten waren:

Maßnahme	Status 2008
Bau der Trambahn in die Parkstadt Schwabing	in Bau, Eröffnung für 2009 geplant
Anbindung der Tram in die Parkstadt Schwabing über die Herzogstraße	Planung wegen Anwohnerprotesten eingestellt
Bau der U-Bahn zum neuen Messegelände	1999 fertig gestellt
Ausbau von Überholgleisen und Betriebsstrecken im Trambahnnetz	realisiert, teilweise unter Zurückzahlung von Zuschüssen
Verlängerung der U6 nach Garching Forschungszentrum	2006 in Betrieb genommen.
Neubau einer Wendeschleife am Stachus zur Verkürzung der Tramlinien 20/21	realisiert 1999
Bau der Umweltverbundröhre in Laim	in Planung

Zum Busnetz erfolgten keine genaueren Aussagen; in der Integrierten ÖPNV-Planung waren auch keine Bedienungsstandards (z.B. Takte) festgelegt.

2. Aktuelle Situation heute

2.1. S-Bahn:

Da die S-Bahn nicht in die Zuständigkeit der Landeshauptstadt München fällt, gab es hierzu keine Aussagen in der Planung von 1991.

Nachdem die S-Bahn jahrelang vernachlässigt wurde, ist in den letzten Jahren eine Wende zum Besseren eingetreten:

- der Fahrzeugpark wurde komplett erneuert (auch wenn die Chance verpaßt wurde, die neuen Züge mit Magnetschienenbremsen auszurüsten)
- mehrere Außenstrecken wurden ausgebaut (z.B. Dachau, Deisenhofen)
- zeitweise fuhren vier (von acht) Linien zur Hauptverkehrszeit im 10-Minutentakt (somit ist die S-Bahn das einzige Verkehrsmittel in München, bei dem die Takte deutlich verbessert wurden, inzwischen sind aber wegen der o.g. fehlenden Magnetschienebremsen Fahrpläneinschränkungen in Kraft getreten (verordnet vom Eisenbahnbundesamt (EBA))
- eine 2. S-Bahn-Stammstrecke befindet sich im Planungsstadium

Diese Erfolge hängen selbstverständlich auch mit der vergleichsweise guten Finanzsituation der S-Bahn GmbH München im Vergleich zur MVG (Münchner Verkehrsgesellschaft) zusammen.

2.2. Zweite S-Bahnstammstrecke

Seit einigen Jahren wird der Bau der zweiten S-Bahnstammstrecke diskutiert. grundsätzlich sind zwei Varianten denkbar:

- Tunnel
- Ausbau der Südumfahrung (Ausbau der bestehen Strecke Laim – Heimeranplatz – Poccistraße-Kolumbusplatz - Ostbahnhof)

Der Freistaat Bayern setzt derzeit auf den Bau des zweiten S-Bahntunnels. Nachdem die erste Planungsvariante (Tunnel unter der Kirchenstraße in Haidhausen) am Widerstand der Anwohner und technischen Problemen scheiterte, wird nun an einer zweiten Variante gearbeitet. Da in der überarbeiteten Variante ein zusätzlicher unterirdischer Bahnhof am Ostbahnhof vorgesehen ist, ist unklar, wie die versprochenen Kosteneinsparungen realisiert werden sollen. Machbar ist dies nur auf Kosten des Ausbaus der Außenstrecken. Damit wären jedoch die potentiellen Störquellen auf den Außenstrecken nicht beseitigt und ein gegenüber heute störungsärmerer S-Bahnbetrieb ist nicht möglich. Das Ziel der zweiten Stammstrecke ist so nicht zu erreichen.

Der angegebene Realisierungszeitraum (Planfeststellung in 2008 und Baubeginn 2009) erscheint völlig unrealistisch – offenbar soll mit solchen Aussagen nur die Zeit bis zur Landtagswahl überbrückt werden.

Gegenüber dem zweiten S-Bahntunnel bietet die Südumfahrung folgende Vorteile:

- geringere Baukosten
- Schaffung tangentialer Verbindungen (z.B. Au – Haidhausen) mit deutlich kürzeren Fahrzeiten gegenüber heute
- Entlastung sämtlicher Schnellbahnstrecken im Stadtzentrum
- durch Entlastung des Stadtzentrums Unterstützung der polyzentrischen Stadtentwicklung

Der wesentlich leichter und billiger realisierbare Ausbau der Südumfahrung wird vom Freistaat und von weiten Teilen der Stadt aus nicht nachvollziehbaren Gründen abgelehnt. Dies geht so weit, daß nicht einmal die Sendlinger Spange, die im Störfungsfall den Notverkehr deutlich erleichtern würde, realisiert wird. Ebenso gibt es offenbar Denkverbote, am U-Bahnhof Poccistraße einen Haltepunkt für den Regionalverkehr einzurichten.

2.3. Eisenbahn

Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Großraum München ist in den letzten Jahrzehnten von eher gemächlichen Fortschritten gekennzeichnet. So gab es z.B. schon Ende der sechziger Jahre Planungen, die Strecke nach Mühldorf zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren. Geschehen ist bis heute praktisch nichts. Auch der viergleisige Ausbau Olching-Augsburg wird sich noch einige Jahre hinziehen, obwohl die technisch schwierigsten Abschnitte (von Augsburg bis Hochzoll mit Erweiterung der Lechbrücke) bereits fertig gestellt. Seit 2001 kommt ein zweites Element hinzu: Der Transrapid blockiert alle Planungen. Besonders deutlich wird dies bei der Planung der Maßnahmen zum Ausbau des Eisenbahnknotens München: Bereits 2003 wurde zwischen Bund und Bayern vereinbart, dass der Freistaat die notwendigen Daten zur Beurteilung des Eisenbahngroßknotens München beibringt. Heute, also gut 5 Jahre danach, kann Bayern immer noch nicht abschätzen, wann die dafür notwendigen Untersuchungen abgeschlossen sein werden. Offensichtlich wurden diese Arbeiten zugunsten des Transrapid-Projekts zurückgestellt.

Ein kleiner Lichtblick ist immerhin, daß jetzt die Elektrifizierung der Strecke München-Lindau beschlossen wurde. Damit können deutlich mehr Güter und Personen schneller nach Norditalien gelangen. Dieser Beschluß erfolgte allerdings erst auf massiven Druck von Schweizer Seite hin. Vom ebenfalls erforderlichen zweigleisigen Ausbau ist allerdings derzeit nicht zu hören. Es ist unklar, wie auf einer eingleisigen Strecke noch ein nennenswerter Güterverkehr abgewickelt werden soll. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch, daß die bestehende zweigleisige Strecke über Kempten nicht ausgebaut werden soll.

Auch für den Güterverkehr sind keine Maßnahmen zum Infrastrukturausbau zu erkennen. So ist derzeit unklar, wie Güterzüge von und nach Lindau (Zufahrtsstrecke zum Gotthardtunnel) durch München durchfahren bzw. den Rangierbahnhof München Nord erreichen sollen. Planungen für spezielle Umleitungsstrecken, d.h. Strecken, auf denen der Güterverkehr um München herumgeleitet werden kann, sind nicht bekannt (z.B. Wiederaufbau der Gleisverbindung Fürstenfeldbruck - Allach über Olching). Während Österreich und die Schweiz kräftig investierten um den Verkehr über die Alpen auf der Schienen zu verbessern, ist in München weiterhin der Flaschenhals der beiden transeuropäischen Achsen Nord -Süd und Ost West zu finden, ohne daß Besserung in Sicht ist. So ist z.B. zwischen Kufstein und Bologna mittlerweile auf gesamter Länge ein Ausbau der Brennerbahn fertig geplant und beschlossen – zum Teil auch schon im Bau (Unterinntal), nur auf deutscher Seite existieren noch nicht einmal Vorplanungen für die Strecke Kufstein - München.

2.4. U-Bahn

Die damals geplanten U-Bahnstrecken sind (bis auf Pasing und Engelschalking) in Betrieb oder in Bau. Ebenfalls fertig gestellt ist die U-Bahnstrecke zur Neuen Messe in Riem.

Die Fertigstellung dieser U-Bahnstrecken in 15 Jahren stellt eine gute Leistung dar. Es bleibt jedoch die Feststellung, dass die hohen Folgekosten des U-Bahnbetriebs (Frankfurt: Pro U-Bahnhof eine halbe Million Euro Unterhalt per Jahr) auf Kosten der Taktfolgen im gesamten Netz gehen. Zugunsten einiger weniger gut bedienter Strecken wird die Taktfolge im Gesamtnetz schlechter. Mit dem U-Bahnnetz wird den Münchner ÖPNV-Fahrgästen ein gutes Angebot zur Verfügung gestellt, allerdings zu unnötig hohen Kosten.

Daß sich nun das Tempo des U-Bahnbaus verlangsamt, liegt an der errichteten Netzgröße und dem Fehlen weiterer U-Bahnwürdiger Strecken. Es findet aber nicht die gebotenen Umschichtung der Mittel hin zum effizienteren Oberflächenverkehr, d.h. zum Ausbau der Tram hin, statt, obwohl hier erheblicher Nachholbedarf besteht.

2.5. Tram:

2.5.1. Sachstand 2008:

Die Einstellungen sind wie geplant erfolgt (bis auf Nordbad – Petuelring), die Wiederinbetriebnahmen teilweise, die Neubaustrecken befinden sich immer noch in Planung bzw. Bau (Kasernenlinie von der Münchner Freiheit zur Parkstadt Schwabing).

Seit 1991 sind erhebliche Investitionen in das Trambahnnetz erfolgt: Sanierung des Streckennetzes, Anschaffung neuer Fahrzeuge, teilweise Beschleunigung. Hierzu ist allerdings festzustellen, daß:

- von ca. 1974 bis 1990 nur die notwendigsten Investitionen in das Trambahnnetz vorgenommen wurden
- die Anschaffung neuer Fahrzeuge unabdingbar war, wenn nicht der gesamte Betrieb hätte eingestellt werden sollen
- die Trambahnbeschleunigung teilweise schon wieder rückgängig gemacht wird (z.B. in Haidhausen)

2.5.2. Bilanz beim Trambahnausbau:

Das Trambahnnetz wurde dem derzeit in Mitteleuropa üblichen Standard (Niederflurfahrzeuge, Beschleunigung) angepaßt. Eine Erweiterung des Netzes, insbesondere die Verbesserung der derzeit nur unattraktiv per Bus bedienten Tangenten unterblieb.

Der Haltestellenstandard der Ausbau- und Neubaustrecken ist im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich (z.B. fehlende Blindenleitstreifen, kein höhengleicher Einstieg). Das Potential der Trambahn (sehr effizientes Verkehrsmittel bei mittleren Verkehrsströmen) wurde in München nicht genutzt. Ebenso wenig erfolgten – mit wenigen Ausnahmen (Haltestelle Karlsstraße) - keine Versuche, Straßenraum beim Bau einer Trambahn bzw. der Erneuerung einer Haltestelle umzugestalten und dadurch aufzuwerten (wie es z.B. in Straßburg geschehen ist).

Bei der sachlich gebotenen Unterstützung der Trambahnplanung durch den Freistaat die hätten SWM / MVG sicherlich die Möglichkeit gehabt, bei der Realisierung der Neubaustrecken weiter voran zu kommen. Die sachlich nicht nachvollziehbare Opposition gegen die Verbesserung des ÖPNV durch Trambahnausbau hat dem ÖPNV insgesamt geschadet (z.B. durch höhere Kosten des Busbetriebs anstatt des Trambetriebs auf der Nord- und Westtangente).

Interessant ist, dass seinerzeit eine Beibehaltung der Straßenbahn von Heimerl (Gutachten von 1985) NUR bei gleichzeitiger Realisierung von Neubaustrecken als tragfähig angesehen wurde. Allerdings haben Beschleunigung und moderne Fahrzeuge bereits einen spürbaren Fahrgastzuwachs gebracht, der in dieser Form offenbar selbst von den „tram-freundlichen“ Planern nicht erwartet worden ist – nur so ist zu erklären, dass der heutige Fahrzeugpark zu wenig vierteilige Fahrzeuge und zu viele dreiteilige Fahrzeuge mit zu geringem Platzangebot umfaßt. Die Tram hat

also ihre hohe Attraktivität bewiesen - eine ÖV-orientierte Politik kann sich nicht länger um Neubaustrecken herumdrücken.

2.6. Bus

In der Integrierten ÖPNV-Planung waren keine Vorgaben bezüglich des Busnetzes enthalten. Im Busnetz sind – ebenso wie bei U-Bahn und Tram – seit 1991 deutliche Angebotsverschlechterungen zu verzeichnen. 2004 wurde das Münchner Busnetz erheblich umstrukturiert. Angesichts der Einsparung von mehreren Millionen Euro Betriebskosten pro Jahr hielten sich die Nachteile für die Fahrgäste in Grenzen, in einigen Bereichen wurden sogar Verbesserungen realisiert (z.B. weitgehender Wegfall des 40 Minutentakts im Spätverkehr, Bus 131 als Isarparallele, Einführung des 10 Minutentaktes auch am Sonntag auf einigen Buslinien (Linie 50, 54, 56, 59, 60 sog. Metrobuslinien.)

2.7. Stadt- Umland Bahn

Grundidee der Stadt-Umland Bahn ist es, die mangelhaften Tangentialverbindungen im Stadt-Umland-Bereich zu verbessern sowie die Bereiche zwischen den S-Bahn-Achsen mit einem attraktiven Schienenverkehrsmittel zu erschließen. Hier wurden die Planungen leider vor einigen Jahren eingestellt. Ursache war unter anderem fehlendes Interesse von Seiten des Freistaats und der Münchner Umlandgemeinden. Viele Umlandgemeinden glauben immer noch, mit dem Bau von Umgehungsstraßen und einem Alibi-ÖV die Verkehrsprobleme lösen zu können. Ernsthafte Bestrebungen zu einem attraktiven Busnetz sind allenfalls im Landkreis Fürstentum Bruck erkennbar. Hingegen ist das Fehlen jedweder ÖPNV Verbindung zwischen Dachau und Oberschleißheim nur als skandalös zu bezeichnen. Gerade die mangelhafte (bzw. fehlende) Abstimmung zwischen Stadt und Umland stellt ein erhebliches Problem für eine nachhaltige Verkehrsplanung im Großraum München dar. Die Politik will nicht zur Kenntnis nehmen, daß München faktisch eine Zweieinhalbmillionenstadt von Geltendorf bis Ebersberg und von Freising bis Wolfratshausen ist.

2.8. Takte und Bedienungsqualität

Bezüglich der Takte liegt München im internationalen Vergleich gut im Mittelfeld. Nun sind die Takte in München sicherlich besser als in Bochum (am Sonntag 30 Minutentakt auf der U-Straßenbahn im Stadtzentrum), aber gegenüber Augsburg, Wien und Prag hat München das Nachsehen. So wird z.B. in Wien eine Taktfolge bei der Tram von 7,5 Minuten werktags als schlechtes Angebot empfunden. Und die Ansicht, daß ein 10 Minutentakt bei Bus und Tram am Sonntag eine besonders gute Angebotsqualität darstellt, würde in den Grinzinger und Sievinger Weinbergen sowie in Stammersdorf wohl nicht mehrheitsfähig sein.

Ähnliches gilt für die Haltestellendichte. Auch hier liegt München im Mittelfeld. Oft fehlen auch geeignete Tangentialverbindungen (v.a. bei der Tram; hier muß Fairerweise gesagt werden, daß der Freistaat die Stadt in den letzten Jahren „erfolgreich“ gehindert hat, hier Abhilfe zu schaffen). Ein Beispiel für mangelhafte Netzstruktur war die Maxvorstadt. Die Anbindung der Technischen Universität und der Pinakotheken in Ost-West Richtung war mangelhaft, hier wurde erfreulicherweise von der MVG mit der Buslinie 100 Abhilfe geschaffen.

2.8.1. Takte – Entwicklung seit 1991:

Hier läßt sich eine langsame, aber stetige Verschlechterung seit 1991 feststellen, der einige Verbesserungen gegenüber stehen.

U-Bahn:

- Streichung des 5 Minuten Taktes am Freitag Nachmittag bei der U-Bahn 1991
- Ausdünnung des Taktes bei der U-Bahn zwischen 0 und 1Uhr von 10 auf 20 Minuten 1999
- Rücknahme der U4 im Spätverkehr zum Lehel

- Rücknahme der U4 vom Laimer Platz zur Westendstraße 1999
- Reduzierung (= Halbierung in der NVZ) des Angebots zwischen Kolumbusplatz und Innsbrucker Ring 1997
- Reduzierung (= Halbierung in der NVZ) des Angebots zwischen Innsbrucker Ring und Neuperlach Süd 1999
- Rücknahme der U8 zum Harthof 2005
- Einführung des 5 Minutentaktes in der Hauptverkehrszeit zur Messestadt und zum Westfreidhof 2006
- Weitere Reduzierung des Fahrplanangebots nach Neuperlach 2006

Trambahn:

- Rücknahme der Tram 20/21 vom Sendlinger Tor zum Stachus, somit kein direktes Umsteigen mehr zwischen stärkster Tram und stärkster U-Bahnlinie
- Ausdünnung des werktäglichen Angebots der Osttangente um ein Drittel

Bus:

- Angebotskürzungen im Busnetz v.a. in den Jahren 1995, 2000, 2004 (der Kürzung im Jahr 2004 stehen partielle Verbesserungen durch das Neue Busnetz gegenüber). Erfreulich ist die Angebotsausweitung zum Fahrplanwechsel 2007, es ist zu hoffen, daß sich dieser Trend auch in den Jahren fortsetzt, in denen nicht einige Monate später die Kommunalwahl folgt.

2.9. Beschleunigung

Die Beschleunigung der Münchner Tram kann grundsätzlich als Erfolgsgeschichte bezeichnet werden (wenn auch einige Ampelschaltungen schon wieder verschlechtert wurden und auf einigen Linien (z.B. Linie 18) die Fahrplanstabilität verbesserungswürdig ist). Die Reisegeschwindigkeiten der Münchner Tram sind vergleichbar mit Zürich und besser als Wien. München gehört zu den wenigen Städten, die bei der Reisegeschwindigkeit zumindest wieder den Stand der dreißiger Jahre des letzten Jahrhunderts erreicht haben. Erfreulicherweise schreitet die Busbeschleunigung nach einer längeren Pause auch wieder voran.

2.10. Fahrzeugmaterial:

Das Münchner Fahrzeugmaterial ist in gutem Zustand. Speziell bei Tram und Bus (in der Mehrzahl der Fälle auch bei privaten Betreibern) sind die Fahrzeuge modern und gut gepflegt. Hervorzuheben ist, dass bei Tram und Bus überwiegend (bzw. fast ausschließlich) Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen. Die meisten Trambahnzüge sind zu kurz. Die dreiteiligen Trambahnzüge bieten den Fahrgästen zu wenig Platz (was sich z.B. auf der Linie 27 in der Barer Straße tagtäglich als großes Ärgernis erweist). Der AAN hat darauf bereits 1994 hingewiesen, inzwischen hat auch die MVG dies erkannt und plant die Verlängerung von 20 dreiteiligen Trambahnzügen.

2.11. Haltestellenstandards

Die Ausstattung der Haltestellen des Oberflächenverkehrs kann nur als mangelhaft bezeichnet werden:

- die Wartehäuschen sind ungeeignet für schlechte Witterung
- viele Haltestellen sind nicht barrierefrei
- die Haltestelleninseln sind zu schmal
- keine Ausstattung der Haltestellen mit Blindenleitstreifen
- es gibt keine brauchbaren Liniennetzpläne
- bei den Trambahnhaltestellen gibt es keinen ebenerdigen Einstieg, obwohl dies dank der modernen Niederflurfahrzeuge problemlos möglich wäre (durch Anheben der Haltestelleninsel auf eine Höhe von ca. 30cm vgl. Augsburg, Karlsruhe, Göteborg....)

- die Bushaltestellen sind oft an ungünstigen Stellen situiert (z.B. Georgenstraße), in vielen Fällen fehlen Haltestellenkaps, Wetterschutz fehlt (z.B. Schellingstraße) oder die Wartehäuschen bieten nicht genug Platz (z.B. Krankenhaus Bogenhausen stadtauswärts)
- gerade Bushaltestellen sind oft zu weit von Kreuzungen entfernt; im Interesse des Autoverkehrs werden die Bushaltestellen an aus Fahrgastsicht ungünstigere Standorte verlegt. Dies ist eindeutig die falsche Prioritätensetzung.

Positiv zu bewerten ist die behindertengerechte Nachrüstung der U- und S-Bahnhöfe. Allerdings fehlt die Überdachung der U-Bahneingänge fast vollständig. Von Seiten der Stadt wird dem oft eine mögliche Beeinträchtigung des Stadtbildes entgegengehalten. Diese Sichtweise ist allenfalls in sensiblen Bereichen wie z.B. dem Marienplatz oder Odeonsplatz angebracht, es ist aber keinesfalls nachvollziehbar, warum ein überdachter U-Bahnaufgang am Arabellapark oder am Mittleren Ring das Stadtbild beeinträchtigen soll.

2.12. *Fazit*

Im städtischen Bereich steht den Münchner Bürgerinnen und Bürgern ein gutes Angebot im ÖPNV zur Verfügung, das sich bezüglich der Angebotsqualität im mitteleuropäischen Durchschnitt bewegt und in manchen Bereichen (z.B. Trambahnbeschleunigung) auf den vorderen Plätzen liegt. In Kundenumfragen wird laut MVG eine steigende Zustimmung festgestellt. Dazu ist jedoch anzumerken:

- derartige Umfragen erfolgen nur unter den bestehenden Kunden, d.h. Personen die grundsätzlich mit dem Angebot zufrieden sind (sonst wären sie ja keine Kunden)
- die Personen, die aufgrund eines mangelhaften Angebots den ÖPNV nicht nutzen, werden durch solche Umfragen nicht erfaßt

Auch in den letzten 15 Jahren erfolgte in München keine Umorientierung der Investitionen im ÖPNV, d.h. die Chance den Oberflächenverkehr zu stärken, wurde nur sehr halbherzig genutzt. So wäre es möglich gewesen, ein besseres Angebot zu niedrigeren Kosten zu erbringen. Verpaßt wurde insbesondere die Chance, die städtebauliche Aufwertung eines Quartiers (z.B. Fürstenrieder Straße) mit dem Bau einer Trambahn zu kombinieren. In Frankreich gibt es zahlreiche Beispiele, wie sich durch Straßenrückbau und städtebaulich anspruchsvolle Gestaltung einer Tramtrasse ein Stadtviertel aufwerten läßt.

3. **Städtische Planungen**

Die Planungen für die Zukunft sind im VEP (Verkehrsentwicklungsplan) und NVP (Nahverkehrsplan) beschrieben. Der VEP beschreibt die Infrastruktur, der NVP die Bedienungsstandards. Leider bieten diese Pläne keine geeignete Perspektive für die Weiterentwicklung des ÖPNV in München.

- der VEP fasst nur den Planungsstand zusammen, d.h. die Stadtratsbeschlüsse der letzten Jahre werden noch mal aufgelistet. Neue, zukunftsweisende Planungen sind von einer derartigen Vorgehensweise nicht zu erwarten.
- der NVP gibt Bedien- und Taktstandards vor, die teilweise unter dem heutigen Angebot liegen. Dies ist insofern bedenklich, da der Nahverkehrsplan die künftigen Rahmenbedingungen definiert, und hier sollten ehrgeizige Ziele formuliert werden (der ÖV-Anteil soll ja schließlich steigen, und nicht sinken). Den heutigen Standard quasi als optimal zu definieren, weil es gerade anders nicht geht (oder gerade politisch nicht opportun ist), ist nicht angebracht

4. **Forderungen für den Ausbau des ÖPNV**

Um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden, müssen folgende Maßnahmen vordringlich in Angriff genommen werden:

4.1. *Stadtgebiet*

Trambahn:

Bau folgender Trambahnstrecken:

- Westtangente (Aidenbachstraße – Fürstenrieder Straße – Laim – Romanplatz) mit Verlängerung nach Moosach bzw. Westfriedhof
- Verlängerung der Tram 23 (Kasernenlinie) nach Norden

- Äußere Tram-Nordtangente im Korridor Milbertshofen – Am Hart – Heidemannstraße - Fröttmaning
- Verlängerung St. Emmeram
- Freiham
- Tram durch den Englischen Garten (Tram Nordtangente)
- Anschluss an S-Bahnhof Englschalking
- Verlängerung der Tramlinie 17 von der Amalienburgstraße zur Blütenburg über die Verdistraße
- Bau einer Trambahn über die Friedenheimer Brücke zur besseren Anbindung von Laim und Neuhausen/Nymphenburg an die S-Bahn. Dies ist Teil einer Verlängerung der Nordtangente vom Rotkreuzplatz über den Steubenplatz zur Lautensackstraße handelt. Dies ist u.a. erforderlich wegen des neuen S-Bahnhofs Friedenheimer Brücke und der Bebauung im Bereich Hirschgarten
- Bau einer südlichen Isarquerung (Höhe Thalkirchen), entweder als Trambahn oder Stadtbahn; aufgrund der politischen Gegebenheiten ist hier wohl eine Isarunterquerung im Tunnel erforderlich, obwohl eine optisch ansprechende Brückenlösung städtebaulich wertvoller wäre
- Verbindungsstrecke Harlaching – Schwannseestraße (im VEP enthalten) mit Option zur Verlängerung Richtung Neuperlach und Ottobrunn als erweiterte Südtangente; nutzbar für Tram und Stadt-Umland-Bahn

U-Bahn:

Fertigstellung der U-Bahn nach Moosach

Taktverdichtungen bei U-Bahn- und Trambahn (kleine Auswahl):

- zeitliche Ausdehnung des 5 Minutentaktes bei der U-Bahn, der derzeit nur in der Hauptverkehrszeit angeboten wird
- Wiedereinführung des 5-Minutentakts auf der Trambahn-Osttangente
- Taktverdichtung bei der Tram 27 in der Barer Straße
- Verlängerung des 10 Minutentakts bei der Tram bis ca. 22:00 Uhr

S-Bahn:

Ausbau der Südumfahrung als zweite S-Bahn Stammstrecke, Ausbau der Außenstrecken.

Begleitende Maßnahmen:

- Parkraumbewirtschaftung
- Ausbau und Erweiterung des Rad- und Fußwegenetzes
- Rückbau innerstädtischer Straßen

4.2. Ausbaumaßnahmen im erweiterten Stadtgebiet und Umland

Im Münchner Umland sind vom Freistaat Bayern und vom Bund folgende Verkehrsprojekte umzusetzen:

Stadt-Umland Bahn:

– Bau der Münchner Umlandbahn zur tangentialen Erschließung der Region

Weitere Verbesserungen im S-Bahn-Verkehr:

- viergleisiger Ausbau nach Markt Schwaben und Geltendorf
- Verlängerung der S-Bahn von Wolfratshausen nach Geretsried

Ausbau und Elektrifizierung folgender Bahnstrecken in Südbayern:

- Oberlandbahn, Einführung des 30- Minutentaktes
- Rosenheim – Mühldorf - Landshut

- München – Mühldorf – Burghausen / Freilassing (die europäische Union kritisiert zu recht den mangelhaften Willen Deutschlands, diese transnationale Achse endlich in Angriff zu nehmen)
- München – Allgäu:
Elektrifizierung. München - Kempten - Oberstdorf/Lindau, zweigleisiger Ausbau Buchloe - Memmingen (-Hergatz); Elektrifizierung Augsburg - Buchloe, Reaktivierung Fuchstalbahn Landsberg/Lech - Schongau,
- Ebersberg – Wasserburg
- Geltendorf – Weilheim-Schongau
- München Weilheim Garmisch: Auf dieser Strecke quälen sich 17 000 tägliche Nutzer auf den eingleisigen Abschnitten südlich von Tutzing . Ein zweigleisiger Ausbau bis Garmisch Garmisch ist erforderlich. Olympische Winterspiele ohne Bahnausbau wären ein reines Fiasko.
- Ammerseekurve: Bau einer Verbindungskurve bei Geltendorf, damit Züge aus München ohne Wenden in Geltendorf die Ammerseebahn erreichen können und somit der Bereich westlich des Ammersees gut an München angebunden werden kann (d.h. Direktzüge München-Schondorf-Dießen-Weilheim). Somit lassen sich dann Fahrzeiten München Hauptbahnhof-Schondorf von. ca. 35 Minuten realisieren, was eine deutliche Verbesserung gegenüber heute darstellt.
- Mangfalltalkurve: Bau einer Verbindungskurve von der S6 ins Mangfalltal, um direkt von Großhelfendorf nach Feldkirchen-Westerham ohne Umweg über die Kreuzstraße zu gelangen. Somit läßt sich eine wesentlich verbesserte Anbindung des Mangfalltals per Expreß-S-Bahn erreichen.
- Reaktivierung Rosenheim - Rohrdorf (als Verlängerung der Mangfalltalbahn)
- Reaktivierung des Bahnhofs Wasserburg Stadt
- Ausbau der Zulaufstrecken zum Brenner
- Taktverdichtungen im Regionalverkehr
- Umsetzung des Regio-Schienen-Takts Augsburg
- Verbesserung der Verbindungen ins benachbarte Ausland, v.a. München - Zürich, München - Italien, München - Prag