

# *Stellungnahme des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V. zum Leistungsprogramm 2010 der MVG*

---

*9.5.2009*

## **Inhalt**

Inhalt .....	1
Allgemeines .....	1
Ungenauere Datengrundlage wegen Geheimniskrämerei der MVG .....	2
U-Bahn.....	2
U-Bahn im Spätverkehr .....	2
Verkürzung der U4 zur Theresienwiese zur Hauptverkehrszeit (HVZ) .....	2
Betriebskosten der U-Bahn.....	3
Anpassungsnetz zur Inbetriebnahme der Tram 23 .....	3
Fahrplan Tram 23: .....	3
Busanpassungsnetz: .....	4
Weiter notwendige Verbesserungen .....	5
Kurzfristige Maßnahmen.....	5
Mittelfristige Maßnahmen .....	6

## **Allgemeines**

Nachdem die Leistungsprogramme der letzten beiden Jahre mit Angebotsausweitungen verbunden waren, werden dieses Jahr erstmals wieder Kürzungen vorgeschlagen. Besonders schwerwiegend sind die geplanten Kürzungen im Spätverkehr der U-Bahn sowie der verbesserungsbedürftige Takt bei der Tram 23.

In vielen Bereichen (Stadttrand- und Wochenende bei vielen Buslinien, Oberflächenverkehr nach 20 Uhr) wird derzeit nur ein Grundangebot aufrecht erhalten, das mit einem attraktivem Nahverkehr nicht viel zu tun hat. Nur bei der U-Bahn wurde (bisher) während der Betriebszeiten überwiegend im 10 Minutentakt gefahren was die absolute Mindestanforderung für ein attraktives städtisches Nahverkehrsangebot darstellt. Weitere Kürzungen im Leistungsangebot reduzieren die Attraktivität des Nahverkehrsangebots deutlich.

Da die Rationalisierungsreserven im MVG Netz weitestgehend ausgeschöpft sind (Ausnahme: Busbeschleunigung auf einigen Strecken und Knoten), geht jede Einsparungsmaßnahme zu Lasten der Fahrgäste. Hier ist der Stadtrat gefordert, den Bekenntnissen zum Ausbau des ÖPNV und zum Klimaschutz Taten folgen zu lassen und zu verhindern, daß der kommunale Verkehrsbetrieb das ÖPNV-Angebot in München drastisch verschlechtert.

Auf der anderen Seite unterbleiben Angebotsverbesserungen im Leistungsprogramm 2010 völlig. Insbesondere auf der Tram 27 Nord ist eine Taktverdichtung dringend erforderlich.

## **Ungenaue Datengrundlage wegen Geheimniskrämerei der MVG**

Aufgrund der Geschäftspolitik der MVG, Fahrgastzahlen als Geheimsache zu behandeln, sind keine genauen Fahrgastzahlen öffentlich verfügbar. Daher können nicht alle Fälle im Liniennetz der MVG, in denen ein besseres Angebot erforderlich ist, im Rahmen dieser Stellungnahme betrachtet werden.

Es ist nicht hinnehmbar, dass ein Unternehmen, das sich zu 100% im städtischen Besitz eine derartige Informationspolitik betreibt.

## **U-Bahn**

### **U-Bahn im Spätverkehr**

Besonders unangenehm fällt hier der Vorschlag auf, bereits vor Mitternacht den U-Bahntakt auf 20 Minuten auszudünnen. Dies führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Umsteigemöglichkeiten (z.B. 14 statt 4 Minuten Wartezeit). Hinzu kommt, dass die Busse nachts nur alle 20 Minuten verkehren und sich so beim zweimaligen Umsteigen (z.B. U-Bahn auf U-Bahn auf Bus) leicht Wartezeiten von insgesamt 30 Minuten ergeben können.

Eine Anpassung der Busabfahrtszeiten an den ausgedünnten U-Bahntakt ist praktisch nicht möglich, da dafür Taktsprünge von 10 Minuten im Fahrplanumlauf erforderlich wären. Dies würde dann entweder zu zusätzlichem Fahrzeugbedarf oder zu 30 Minuten Lücken im Busfahrplan führen.

Die Taktausdünnungen bei der U-Bahn würden also zu einer deutlichen Verschlechterung der Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere beim Umsteigen von der U-Bahn zum Bus führen.

Generell ist bei den Kürzungen der U-Bahn im Spätverkehr die Salami-taktik deutlich zu bemerken:

- 1999 wurde der Takt bei der U-Bahn zwischen 0 und 1 Uhr von 10 auf 20 Minuten ausgedünnt
- Jetzt soll bereits ab 23:30 Uhr alle 20 Minuten gefahren werden.

Es ist zu befürchten, daß in den nächsten Jahren weitere Kürzungen im Spätverkehr anstehen, wenn nicht vom Stadtrat energisch Einhalt geboten wird.

### **Verkürzung der U4 zur Theresienwiese zur Hauptverkehrszeit (HVZ)**

Als Ausgleich für die Kürzung der U4 fordert der AAN die Wiedereinführung des 10 Minutentakts auf der U4/U5 zwischen 0 und 1 Uhr. Da die U5 im Innenstadtbereich nicht durch die U4 verstärkt wird (die U4 fährt ab Lehel) ergibt sich hier im Innenstadtbereich nur ein unattraktiver 20 Minutentakt.

## **Betriebskosten der U-Bahn**

Ein wesentliches Problem bei Einsparmaßnahmen bei der U-Bahn ist der hohe Fixkostenanteil: Für den Unterhalt der Bahnhöfe (z.B. Beleuchtung, Rolltreppen) fällt ein so hoher Fixkostenanteil an (z.B. in Frankfurt am Main pro U-Bahnhof eine halbe Million Euro Unterhalt im Jahr), daß Einsparungen im Betrieb in den Schwachlastzeiten relativ wenig bringen.

Nachdem die Politik jahrelang den Bau verkehrlich nicht notwendiger U-Bahnstrecken betrieben hat, bei denen der Nutzen für die Fahrgäste den Bau- und Betriebskostenaufwand nicht rechtfertigt, wirken sich die gestiegenen Betriebskosten nun immer stärker aus. Dies erzwingt – aufgrund der mangelnden Unterstützung für den ÖPNV bei den Betriebskosten - in der Folge Angebotseinschränkungen. Die Fahrplankürzungen in den letzten Jahren sind deutliche Symptome. Vor dieser Entwicklung hat der AAN immer gewarnt. Wir sind nicht erfreut, Recht behalten zu haben.

Daher sind billigere Alternativen zur U9 an der Oberfläche, d.h. der (Wiederauf-)Bau von Trambahnstrecken innerhalb des Mittleren Rings zur Entlastung der zentralen U-Bahnhöfe zu untersuchen. Der Bau der U9 wird die sattsam bekannte Betriebskostenproblematik nur verschärfen.

## **Anpassungsnetz zur Inbetriebnahme der Tram 23**

Der AAN begrüßt die für Dezember 2009 geplante Inbetriebnahme der ersten Trambahn-Neubaustrecke in München seit 1973. Die Tram 23 bietet für die Parkstadt Schwabing eine attraktive Verbindung zum Stadtteilzentrum Münchner Freiheit.

Leider werden die Möglichkeiten, die die Trambahn für die Erschließung der Parkstadt Schwabing bietet, aufgrund unzureichender Taktfolge und eines suboptimalen Busanpassungsnetzes nur unzureichend genutzt.

### **Fahrplan Tram 23:**

Für die Tram 23 ist derzeit nur ein 10 Minutentakt geplant. Dies ist – angesichts des von der Tram 23 erschlossenen Gebietes mit vielen Wohn- und Arbeitsplätzen - keine attraktive Taktfolge.

Aus den Angaben der MVG geht die Anzahl der Trambahnzüge, die auf der Linie 23 eingesetzt werden sollen, nicht hervor.

Der Einsatz von nur zwei Zügen ergäbe eine zu geringe Fahrplanreserve:

Eine einfache Fahrzeit von 8 Minuten ergibt bei einem 10 Minutentakt und 2 Fahrzeugen eine Reserve von lediglich 4 Minuten (2 Fahrzeuge alle 10 Minuten ==> 20 Minuten Umlaufzeit; 16 Minuten Fahrzeit ==> 4 Minuten Wendezeit/Reserve).

Gerade bei der bekannten Einstellung des Kreisverwaltungsreferats zur Trambahnbeschleunigung an Hauptverkehrsstraßen ist zu befürchten, daß die Trambahn die

ihr zustehende Priorität nicht eingeräumt bekommt und der Fahrplan zumindest zeitweise zu knapp kalkuliert ist.

Abhilfe läßt sich durch den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges schaffen. Damit läßt sich gleichzeitig mit einer Verbesserung der Taktfolge auf siebeneinhalb Minuten die Fahrplanreserve verbessern:

$3 * 7,5 = 22,5$  Minuten Umlaufzeit, 16 Minuten Fahrzeit ==> 6,5 Minuten Wendezeit/Reserve

Falls die MVG aus den o.g. Gründen (d.h. Fahrplanstabilität) heraus den Einsatz von drei Zügen planen sollte, gibt es sowieso keinen Grund, nicht alle 7,5 Minuten zu fahren: Die dafür notwendigen Züge befinden sich im ohnehin im Einsatz, es entstehen keinen nennenswerten Mehrkosten.

Durch einen 7,5 Minuten-Takt der Linie 23 gehen mögliche Abstimmungen mit den Buslinien 50, 140, 141 und 177 verloren. Das gleicht sich jedoch durch kürzere Wartezeiten für die Trambahn-Fahrgäste in der Leopoldstraße sowie in der Parkstadt Schwabing aus. Außerdem dürfte sich eine Anschlußsicherung mit den Linien 140 und 141 in der Hauptverkehrszeit angesichts des hohen Verkehrsaufkommens in der Leopold/Ingolstädter Straße nur schwer realisieren lassen (die Buslinien 140/141 sind nicht beschleunigt).

## **Busanpassungsnetz:**

Linie 144 als Metrobus

Anläßlich der Reform des Busnetzes im Herbst 2004 wurde von einer möglichen Aufwertung der Linie 144 zum Metrobus gesprochen, sobald die Bauarbeiten am Tunnel Richard-Strauß-Straße beendet seien. Bekanntlich ist dies bis zum kommenden Fahrplanwechsel der Fall.

Nachdem die einstige Linie 44 vor allem wegen ihrer Stauanfälligkeit massiv Fahrgäste verloren hat, ist nun der richtige Zeitpunkt, mit einer Aufwertung zum Metrobus diese Linie wieder populär zu machen.

# Weiter notwendige Verbesserungen

## Kurzfristige Maßnahmen

### U-Bahn:

#### Freitagnachmittag:

wegen der starken Auslastung der U-Bahnzüge ist die Wiedereinführung des 5-Minutentakts am Freitagnachmittag erforderlich.

#### **U1:**

Verdichtung zwischen Sendlinger Tor und Westfriedhof auf einen ganztägigen 5-Minuten-Takt (d.h. ca. 7 – 20 Uhr) werktags und samstags.

#### **U2:**

Verdichtung zwischen Milbertshofen und Innsbrucker Ring auf 5-Minuten-Takt **ganztägig** (d.h. auch vormittags und auch in Giesing) werktags und samstags um der Überfüllung der U-Bahn in Giesing und Schwabing zu begegnen.

#### **U4:**

Rücknahme der Kürzungen vom Fahrplanwechsel 2006. Mindestforderung ist, in den Ferien und samstags wieder bis zur Westendstraße statt nur bis zur Theresienwiese zu fahren. Ebenso ist eine Wiedereinführung des 5-Minutentakts in der Innenstadt in den Ferien vorzunehmen.

### Trambahn:

#### **Linie 15/25 (Max-Weber-Platz – Großhesselohe/Grünwald)**

Rücknahme der Kürzungen in der Schulzeit (Taktausdünnung: derzeit verkehrt die Linie 15/25 nur noch alle 7/7/6 Minuten statt früher alle 5 Minuten zwischen Max-Weber-Platz und Großhesseloher Brücke). Damit wäre auch der für die Fahrgäste nur sehr schlecht einprägsame 7/13-Minuten-Takt nach Grünwald wieder behoben.

#### **Linie 16 (Verstärker der Linie 17 in der Arnulfstraße)**

Verlängerte Betriebszeit der Tram 16 bis ca. 22:30 Uhr am Abend (wegen der neuen Bebauung am Arnulfpark sowie im Bereich Friedenheimer Brücke / Hirschgarten). Zur verbesserten Erschließung der Innenstadt und Haidhausens (Gasteig) Weiterfahrt bis Max-Weber Platz auf dem Linienweg der Linie 18. Falls es bei der fahrplanmäßigen Abstimmung Probleme geben sollte, kann die Be-

dienung des Abschnitts Sendlinger Tor – Max-Weber-Platz auch durch die Linien 20/21 erfolgen (s.u.).

#### **Linie 19 (Pasing – St.Veit Straße):**

Taktverdichtung ganztags auf 5-Minuten-Takt, evtl. auch in Form eines Verstärkers zwischen Willibaldplatz und St.-Veit Straße. Speziell in der Innenstadt ist eine bessere Taktfolge erforderlich.

#### **Tram 20/21 (Stachus – Westfriedhof/Moosach):**

Die Linien 20 und 21 sind wieder zum Sendlinger Tor zu führen. Die derzeitige Verkürzung zum Stachus trennt die stärkste Trambahnlinie von der stärksten U-Bahnlinie (U3/6) und führt nur zu unnötigen Umsteigezwängen sowie zur zusätzlichen Belastung der sowieso schon stark belasteten U-Bahnhöfe Hauptbahnhof und Sendlinger Tor. Die Planungen zum Bau einer U9 (4.U.-Bahnstammstrecke zwischen Münchner Freiheit, Hauptbahnhof und Implerstraße) werden mit der Überlastung der U-Bahnhöfe in der Innenstadt begründet. Daher ist es an der Zeit, den Fehler der Rücknahme der Linien 20 und 21 zu korrigieren.

#### **Linie 27:**

Durchführung der dringend gebotenen Kapazitätsausweitung in der Barer Straße. Die Linie 27 in der Barer Straße ist ähnlich stark belastet wie die Trambahnlinie 16 und 17 in der Arnulfstraße. Zweckmäßigerweise wird dies durch einen 6 Minutentakt auf gesamter Linienlänge zwischen Petuelring und Schwannseestraße bewerkstelligt. Vorschläge, als Ausgleich für eine Taktverdichtung zwischen Sendlinger Tor und Kurfürstenplatz den Takt in den anderen Abschnitten auf 10 Minuten auszudünnen sind wenig hilfreich. Dies würde zu erheblichen Fahrgastverlusten, insbesondere in der Schleißheimer Straße und in Giesing führen.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die entsprechende Forderung der Aktion Münchner Fahrgäste zu verweisen, <http://www.fahrgaeste.de/alle6minuten/index.php>, die inhaltlich vom AAN voll unterstützt wird.

#### **Verlängerung des 10 Minuten-Taktes:**

Um den Besuchern kultureller Veranstaltungen ein verbessertes Angebot zur Heimfahrt anbieten zu können sowie um das Oberflächen ÖPNV Angebot in dicht besiedelten Stadtbezirken zu verbessern, ist ein 10 Minuten-Takt auf den Linien 19 und 27 bis 22:30 Uhr. erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auch die oben beschriebene Ausweitung des Angebots auf der Linie 16 zu sehen.

## **Mittelfristige Maßnahmen**

#### **U-Bahn:**

- Die Ausdünnung nach 24:00 Uhr von 10- auf 20-Minuten-Takt ist rückgängig zu machen, da dieser zu sehr schlechten Anschlüssen führt.

- Führung der U4 abends wieder bis zum Hauptbahnhof statt nur bis zum Max-Weber-Platz/Lehel.

### **Trambahn:**

- Verbesserungen im Spätverkehr:
  - o Tram 18 bis 22:30 Uhr alle 10 Minuten zwischen Effnerplatz und Sendlinger Tor
  - o Tram 20 bis 22:30 Uhr alle 10 Minuten bis Moosach
  - o Tram 25 bis 22:30 Uhr alle 10 Minuten bis Großhesselohe (optional bis Grünwald falls der Landkreis für die Finanzierung aufkommt)

### **Busnetz:**

- 10-Minuten-Takt bis 22 Uhr auf den Metrobuslinien 51, 52, 53, 56, 58, 61 (derzeit Stadtbus 144) sowie teilweise auf den Linien 54, 55 und 57.