

Stellungnahme des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V. zum Leistungsprogramm 2012 der MVG

Inhalt

Inhalt.....	1
Allgemeines	2
Ungenaue Datengrundlage wegen Geheimniskrämerei der MVG	2
Platzkilometer: Statistik mit marginaler Aussagekraft	2
U-Bahn	3
Einführung der U7 Westfriedhof – Neuperlach Zentrum.....	3
Einführung der UE2 Harthof – Innsbrucker Ring am Freitagnachmittag Schule.....	3
Übersichtlichkeit des U-Bahnfahrplans	3
Betriebskosten der U-Bahn: die Stadt ist gefordert	3
Trambahn.....	4
Tram nach St. Emmeram	4
Ausdünnung der Tram in Giesing.....	4
Verstärkung der Tram zwischen Sendlinger Tor und Petuelring.....	4
Taktverdichtung Tram 15 und 25 zwischen Max-Weber-Platz und Großhesseloher Brücke.....	5
Fazit der sog. „Kapazitätsausweitung Tram“	5
Fahrzeugmangel bei der Tram	5
Busanpassungsnetz.....	6
Beschleunigung Bus 100.....	6
Anbindung Ackermannbogen.....	6
Weitere Maßnahmen beim Bus.....	6
Verlegung bzw. Neueinrichtung von Bushaltestellen	7
Nachtnetz	7
Weitere notwendige Verbesserungen	7
U-Bahn	7
Trambahn	8
Verbesserungen im Spätverkehr bei Bus und Tram	9
Nachtverkehr	9

Allgemeines

Erfreulich am Leistungsprogramm 2012 der MVG ist, dass damit teilweise jahrzehntealte Forderungen des AAN endlich realisiert werden:

- Tram nach St. Emmeram
- Taktverdichtung bei der Tram (Tram in der Arnulfstraße am Sonntag)

Leider wird diese erfreuliche Bilanz durch die Taktausdünnung der Tram zur Schwannsee-straße getrübt (heute Tram 27 Süd, geplant Tram 17). Faktisch erfolgt nur eine marginale Angebotsverbesserung bei der Tram im Bestandsnetz.

Die Ursache hierfür ist unter anderem im Fahrzeugmangel bei der Tram begründet. Die Ursache hierfür sind nicht nur die aktuellen Probleme mit der Zulassung der neuen Trambahnen sondern auch die generelle Vernachlässigung der Fahrzeugbeschaffung zwischen 2000 und 2005.

Leider unterblieben – wie in den Vorjahren – weitere dringend notwendige Verbesserungen, vor allem im Oberflächenverkehr. Einige Beispiele sind am Ende der Stellungnahme aufgeführt.

Auch im Spätverkehr kann die Taktverdichtung in der Arnulfstraße nur ein erster Schritt sein. Ebenso ist bei anderen Linien des Oberflächenverkehrs im Spätverkehr eine Taktverdichtung erforderlich (z.B. Tram 19, Metrobusse 53 und 54).

Ungenauere Datengrundlage wegen Geheimniskrämerei der MVG

Aufgrund der Geschäftspolitik der MVG, Fahrgastzahlen als Geheimsache zu behandeln, stehen der Öffentlichkeit keine genauen Fahrgastzahlen zur Verfügung. Daher ist es nicht möglich alle Fälle, in denen ein besseres Angebot im Liniennetz der MVG notwendig wäre, zu identifizieren.

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

Platzkilometer: Statistik mit marginaler Aussagekraft

Nahtlos in das Bild der ungenauen Datengrundlagen passen die wenigen von der MVG veröffentlichten Zahlen. So werden auf Seite 4 in der Leistungsprogrammvorlage die Entwicklung der Nutzplatzkilometer von 2002 bis 2012 aufgezeigt (d.h. die angebotenen Steh- und Sitzplätze multipliziert mit der Anzahl der gefahrenen Kilometer). Die Qualität eines ÖPNV-Angebots ist mit der Angabe der Nutzplatzkilometer allerdings nur unzureichend beschrieben:

- Die Platzkilometer sagen nichts über die Taktfolge aus. Letztlich sind die Anzahl der Abfahrten an einer Haltestelle sowie der Auslastungsgrad auf den einzelnen Streckenabschnitten die wichtigeren Parameter.
- Die Platzkilometer liefern keine Aussage über die Auslastung des Fahrzeugs. Gerade im Außenbereich sind viele U-Bahnzüge nur schwach besetzt. Nun lässt

sich aus betrieblichen Gründen kein Verkürzen der U-Bahnzüge auf Außenstrecken durchführen, aber so werden Nutzplatzkilometer produziert, die für den Fahrgast auf den Außenstrecken keinen Nutzen bringen. Auf der anderen Seite ist z.B. die Tram 27 in der Barer Straße überfüllt. Den Fahrgästen dort bringen leere U-Bahnzüge am Stadtrand gar nichts!

Es ist höchste Zeit, dass die MVG aussagekräftige Statistiken (z.B. Fahrgastzahlen nach Streckenabschnitten und nach Tageszeiten gegliedert; Fahrgastzahlen nach Bus, Tram und U-Bahn) anstatt wenig aussagekräftiger Marketingaussagen veröffentlicht. Erst wenn genaue Angaben zur Entwicklung der Fahrgastzahlen vorliegen, lässt sich auch der Bedarf von Änderungen am Fahrplanangebot nachvollziehen.

U-Bahn

Einführung der U7 Westfriedhof – Neuperlach Zentrum

Der AAN begrüßt diese Maßnahme.

Allerdings ist die Beschränkung auf die Früh-Berufsverkehrszeit unzureichend. Auch am Nachmittag ist eine entsprechende Verstärkung vorzunehmen.

Einführung der UE2 Harthof – Innsbrucker Ring am Freitagnachmittag Schule

Der AAN begrüßt diese Maßnahme.

Übersichtlichkeit des U-Bahnfahrplans

Viele Verbesserungsmaßnahmen bei der U-Bahn in den letzten Jahren zeigen das Bemühen der MVG, das U-Bahnangebot zu verbessern. Viele Maßnahmen sind auch als verspätete Korrektur der Streichung des 5-Minuten-Takts am Freitagnachmittag im Jahre 1992 zu sehen.

Allerdings leidet die Merkbarekeit des U-Bahnfahrplans erheblich, da es jeweils eigene Fahrpläne für Montag bis Donnerstag Schulzeit, Montag bis Donnerstag Schulferien, Freitag Schulzeit, Freitag Schulferien etc. gibt.

Daher ist der 5-Minuten-Takt am Freitagnachmittag während der Schulzeit wieder einzuführen.

Betriebskosten der U-Bahn: die Stadt ist gefordert

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

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 von Seiten der Landeshauptstadt München 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.

Deshalb ist hier ein stärkeres Engagement der Stadt München bei der Finanzierung der U-Bahn gefordert: wie dargestellt, erfolgte der U-Bahnbau in manchen Fällen aus rein politischen Gründen, die Bedürfnisse der Fahrgäste spielten hingegen nur eine untergeordnete Rolle. Daher ist jetzt auch die Stadt gefordert, die negativen Folgen – sprich: Angebotskürzungen bzw. fehlende Angebotsausweitungen aufgrund der hohen U-Bahnbetriebskosten – von den Fahrgästen abzuhalten.

Trambahn

Tram nach St. Emmeram

Der AAN begrüßt die Eröffnung der Tram nach St. Emmeram.

Die geplante Führung der Linie 16 ermöglicht sowohl die direkte Anbindung des Max-Weber Platzes (die Tram 15 und 25 sowie der Bus 190 kann somit ohne zusätzliches Umsteigen erreicht werden, d.h. in Richtung Haidhausen, Giesing und Harlaching wird eine Verbindung mit nur einmaligen Umsteigen angeboten) sowie die Anbindung zu wichtigen Zielen des Freizeitverkehrs (Haidhausen, Gasteig, Deutsches Museum).

Ausdünnung der Tram in Giesing

Abzulehnen ist die Ausdünnung der Tram zwischen Schwannseestraße und Sendlinger Tor vom 7,5-Minuten- auf den 10-Minuten-Takt.

Die Tram 27 erschließt Gebiete mit hoher Wohnungs- und Arbeitsplatzdichte, die durch die U2 schlecht angebunden sind. Gerade bei den relativ kurzen Entfernungen (Innenstadt – Giesing) spielt der Takt eine große Rolle bei der Angebotsattraktivität. Eine Takt- ausdünnung wird hier deshalb zu deutlichen Fahrgastverlusten führen.

Verstärkung der Tram zwischen Sendlinger Tor und Petuelring

Die Verstärkung der Linie 27 zwischen Sendlinger Tor und Petuelring ist aus folgenden Gründen unzureichend:

- In der Hauptverkehrszeit früh erfolgt keine Verdichtung, diese ist erst ab 09:00 Uhr vorgesehen.
- Derzeit erfolgt bei der Linie 27 eine besonders eklatante Taktverschlechterung nach 20 Uhr von 7,5 auf 20 Minuten. Im Verkehr nach 20 Uhr ist keine Verbesserung vorgesehen, das schlechte Angebot im Spätverkehr bleibt.
- Da allein auf der Linie 17 schon mindestens acht vierteilige R-Wägen benötigt werden und die weiteren Vierteiler und Variobahnen für die Linien 19, 20 und 21 benötigt werden, kann davon ausgegangen werden, dass für die Tram 27 künftig

nur Dreiteilige Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Das heißt: unter dem Strich erhöht sich das Platzangebot tatsächlich nur unwesentlich!

Das Fazit ist, dass hier nur eine marginale Verbesserung tagsüber erfolgt. In der Früh-Berufsverkehrszeit, abends und am Wochenende erfolgt keinerlei Verbesserung. Die Ausdünnung der Tram 27 Süd wird durch die marginale Verbesserung in der Barer Straße keineswegs kompensiert!

Zu fordern sind deshalb folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Tram 27 Nord:

- 5-Minuten-Takt in der Barer Straße, auch bereits in der Früh-Berufsverkehrszeit. Dies kann z.B. auch durch eine Verstärkungslinie Scheidplatz-Innenstadt erfolgen (d.h. Tram 27 und ein zusätzlicher Verstärker jeweils alle 10 Minuten).
- Verbesserung des Angebots nach 20 Uhr, d.h. 10-Minuten-Takt bis 22:30 Uhr.

Taktverdichtung Tram 15 und 25 zwischen Max-Weber-Platz und Großhesseloher Brücke

Diese Maßnahme stellt eine schon lange überfällige Verbesserung dar. Letztlich wird hiermit endlich der vor einigen Jahren begangene Fehler, die Linien 15 und 25 ausdünnen, rückgängig gemacht.

Fazit der sog. „Kapazitätsausweitung Tram“

Unter dem Strich ergibt sich nur eine marginale Angebotsverbesserung bei der Tram im Bestandsnetz: in der Arnulfstraße wird sonntags künftig alle 5 Minuten gefahren.

Alle anderen Maßnahmen sind Verschlechterungen (Tram 27 Süd), bestenfalls marginale Verbesserungen (Barer Straße) oder nur Korrekturen früherer Fehler.

Die Aussage der MVG in ihrer Presseerklärung vom 6.4.2011 „Neues Tramnetz mit dichteren Takten und mehr Kapazität“¹ ist somit nur als eine Marketingaussage ohne wirklichen Inhalt zu betrachten.

Fahrzeugmangel bei der Tram

Ein wesentliches Problem bei der Trambahn stellt der Fahrzeugmangel dar. Kapazitätsausweitungen über das mit dem vorliegenden Leistungsprogramm geplante Maß hinaus sind damit nicht darstellbar.

Ursache sind nicht nur die aktuellen Probleme bei der Zulassung der Fahrzeuge, sondern auch die Vernachlässigung der Neubeschaffung in den Jahren 2000 – 2005. Da seitens der MVG kein Interesse an einer Verbesserung des Angebots durch dichtere Takte bestand, wurden jahrelang keine neuen Fahrzeuge bestellt (und der Fahrzeugmangel bot dann gleich wieder einen guten Vorwand dafür, keine Taktverdichtungen vorzunehmen zu können).

¹ http://www.mvg-mobil.de/presse/2011-04-06_mvg-pressemeldung.pdf, Seite 2

Busanpassungsnetz

Beschleunigung Bus 100

Diese Maßnahme ist zu begrüßen. Es ist zu fordern, dass das Beschleunigungsprogramm zügig fortgesetzt wird.

Anbindung Ackermannbogen

Diese Maßnahme ist zu begrüßen. Hierbei ist festzustellen, dass die bisherigen Mängel bezüglich der Anbindung des Ackermannbogens nicht die Schuld der MVG sind, sondern ihre Ursache in schwerwiegenden Planungsmängeln im Bereich Ackermannbogen haben. Der ÖPNV wurde bei der Planung nicht ausreichend berücksichtigt, es wurde keine ÖPNV-Erschließungsachse vorgesehen.

Weitere Maßnahmen beim Bus

Grundsätzlich sind die weiteren Maßnahmen im Busnetz (Bus 131/132) als sinnvoll zu betrachten, wenn auch folgende Verbesserungsvorschläge angebracht sind:

Linie 100

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

Ebenso ist eine andere Linienführung in der Maxvorstadt anzustreben, nämlich westwärts ab der Von-der-Tann-Straße über den Oskar-von-Miller-Ring, die Gabelsberger- und die Türkenstraße. So ergibt sich eine besser verständliche Linienführung, da sich die Haltestelle Amalienstraße in beiden Richtungen an der gleichen Position befindet.

Linie 144

Die Linienführung über die Münchner Freiheit ist aufgrund der dort bestehenden Umsteigebeziehungen beizubehalten.

Linie 152

Führung der Linie 152 über Westendstraße (nordwärts Hauzenberger Straße, ostwärts Stichfahrt ab Elsenheimerstraße) um die Umsteigebeziehungen zur Tram 18 und zur U5 an der Westendstraße zu verbessern.

Linie 163

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

Verlegung bzw. Neueinrichtung von Bushaltestellen

Linie 132

Einrichtung einer Bushaltestelle an der Kreuzung Tal / Radlsteg.

Linie 154

Verlegung der Haltestelle Georgenstraße nach Süden: der U-Bahnhof Giselastraße wird bereits ausreichend durch die gemeinsame Haltestelle mit der Linie 54 bedient.

Linien 51, 164 und 165

Verlegung der Haltestelle Nederlinger Straße jeweils hinter die Kreuzung. Gegebenenfalls Beibehaltung der jetzigen Haltestelle der Linien 51, 164 und 165 zusätzlich als "Franz-Mader-Straße".

Linie 52, 132 und 152

Einrichtung einer Haltestelle Europäisches Patentamt an der Kreuzung Erhardtstraße / Corneliusstraße, gegebenenfalls unter Auflassung der Haltestelle Baaderstraße.

Nachtnetz

Der AAN begrüßt die vorgeschlagene Ausweitung des Nachtnetzes. Dadurch wird eine deutliche Verbesserung des Angebots auch unter der Woche erreicht.

Besonders hervorzuheben ist die Ringbuslinie N43/N44, mit der zukünftig auch nachts tangentielle Verkehrsbeziehungen wesentlich besser abgedeckt werden.

Allerdings ergibt sich hieraus auch ein Verbesserungsvorschlag: unter der Woche sind aufgrund des 60-Minuten-Takts schlechte Anschlüsse zwischen der Ringbuslinie N43/N44 und den anderen Nachtlinien unvermeidlich. Daher ist eine Verdichtung des Taktes beim N43/N44 auf 30 Minuten angebracht. Da der N43/N44 darüberhinaus nicht nur die anderen Nachtlinien miteinander verknüpft sondern auch dicht bebaute Stadtviertel miteinander verbindet, hat er ausreichend originäres Fahrgastpotential, um diese Taktverdichtung zu rechtfertigen.

Eine entsprechende Bezuschussung aus dem Hoheitshaushalt wäre also absolut gerechtfertigt.

Weitere notwendige Verbesserungen

U-Bahn

Freitagnachmittag

Wegen der starken Auslastung der U-Bahnzüge ist die Wiedereinführung des 5-Minuten-Takts am Freitagnachmittag erforderlich.

Spätverkehr

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

U1

Hier wird die Verdichtung zwischen Sendlinger Tor und Westfriedhof auf einen ganztägigen 5-Minuten-Takt (d.h. von 7 bis 20 Uhr) werktags und samstags gefordert.

U2

Um der Überfüllung der U-Bahn in Giesing und Schwabing zu begegnen wird hier die Verdichtung zwischen Milbertshofen und Innsbrucker Ring auf einen ganztägigen 5-Minuten-Takt (d.h. auch vormittags und auch in Giesing) werktags und samstags gefordert.

U4

Die Rücknahme der Kürzungen vom Fahrplanwechsel 2006 ist nach wie vor einzufordern. Mindestforderung ist, in den Ferien und samstags wieder bis zur Westendstraße statt nur bis zur Theresienwiese zu fahren. Ebenso ist die Wiedereinführung des 5-Minuten-Takts in der Innenstadt zur Hauptverkehrszeit auch in den Ferien vorzunehmen. Die U4 ist abends wieder bis zum Hauptbahnhof statt nur bis zum Max-Weber-Platz bzw. Lehel zu führen.

Trambahn

Linie 19 (Pasing – St.Veit Straße)

Taktverdichtung tagsüber auf einen 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-Bahn-Strecke (U3/U6) 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 (vierte 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.

Verbesserungen im Spätverkehr bei Bus und Tram

Verlängerung des 10-Minuten-Taktes

Um den Besuchern kultureller Veranstaltungen ein verbessertes Angebot zur Heimfahrt anbieten zu können sowie um das ÖPNV-Angebot an der Oberfläche in dicht besiedelten Stadtbezirken zu verbessern, ist ein 10-Minuten-Takt auf den Linien 19 und 27 bis 22:30 Uhr erforderlich.

Gerade angesichts der zunehmenden Fahrgastzahlen bei Tram und Bus, auf die die MVG in ihren Pressemeldungen immer wieder hinweist, ist es unverständlich, warum im Spätverkehr keine Verdichtung der Taktfolge vorgenommen wird. Vom Fahrgastaufkommen her lässt sich dies nicht begründen, da es Trambahnstrecken gibt, die deutlich mehr Fahrgäste haben als mancher U-Bahnaußenast.

Auch mit dem Fahrzeugmangel bei der Tram, der oft als Begründung für nicht erfolgte Verbesserungen im Trambahnnetz herhalten muss², kann hier nicht argumentiert werden: tagsüber stehen für wesentliche Taktverbesserungen tatsächlich nicht genügend Trambahnzüge zur Verfügung (bzw. im Widerspruch zu den eigenen Erfolgsmeldungen bezüglich steigender Fahrgastzahlen wurde es von der MVG unterlassen, rechtzeitig neue Fahrzeuge zu bestellen), im Spätverkehr ist dies aber kein Problem, da dann nicht mehr Fahrzeuge benötigt werden als tagsüber im Einsatz sind.

Für eine Taktverdichtung am Abend sind daher keine neuen Fahrzeuge erforderlich. Es müssen lediglich die vorhandenen Fahrzeuge einige Stunden länger im Einsatz bleiben.

Die mit dem besseren Angebot zu versehenen Linien bei der Tram sind:

- Tram 16 bis 22:30 Uhr alle 10 Minuten zwischen St. Emmeram und Sendlinger Tor
- Tram 19 bis 22:30 Uhr alle 10 Minuten
- Tram 23 bis 22:30 Uhr alle 10 Minuten
- Tram 25 bis 22:30 Uhr alle 10 Minuten bis Großhesselohe (optional bis Grünwald, falls die Gemeinde Grünwald für die Finanzierung aufkommt)
- Tram 27 bis 22:30 Uhr alle 10 Minuten (derzeit erfolgt aber gerade bei der Linie 27 eine besonders eklatante Taktverschlechterung nach 20 Uhr, nämlich von einem 7,5- auf einen 20-Minuten-Takt)

Im Busnetz ist der 10-Minuten-Takt bis 22:30 Uhr auf den Metrobuslinien 51, 52, 53, 54, 56, 58 und 60 sowie teilweise auf den Linien 55 und 57 einzurichten.

Nachtverkehr

Dieser ist durch folgende Maßnahmen weiterhin zu verbessern:

- Einrichtung einer neuen Linie N25 vom Max-Weber-Platz zur Großhesselohe (und weiter bis Grünwald falls die Gemeinde Grünwald für die Finanzierung aufkommt)

² vgl. MVG-Presseerklärung vom 11.05.2009, http://www.mvg-mobil.de/presse/presse_2009/pdf/11.05.2009_mvg-pressemeldung.pdf

- Führung der Linie N27 vom Petuelring bis zur Schwanseestraße (statt zur Großhesselohe) die ganze Nacht hindurch (d.h. nicht nur einzelne Fahrten wie bislang vorgesehen).

Durch die beschriebenen Ergänzungen im Nachtliniennetz ergeben sich folgende Verbesserungen:

- die Tag- und die Nachtlinien folgen dem gleichem Linienweg
- Giesing wird nachts besser an die S-Bahn angebunden und die Bedienung Haidhausens wird verbessert