

MVG-Leistungsprogramm 2022/23

Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN, April 2022

Streichprogramm und Pandemie

Da die Notwendigkeit einer Verkehrswende unbestritten ist, und da die nötigen Rahmenbedingungen dafür politisch gesetzt werden müssen, bitten wir dringend darum, eine drohende Unterfinanzierung der MVG nicht einseitig den Fahrgästen und fehlenden Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf anzulasten. Es kann nicht sein, dass der Leistungsumfang einseitig von Preissteigerungen für die Fahrgäste abhängig gemacht wird. Der Trend der letzten Jahrzehnte, die Nutzerfinanzierung des ÖV immer mehr in den Vordergrund zu stellen, hat zu einer Schieflage bei der Wahrnehmung des Nutzens für die Allgemeinheit geführt. Ohne eine Trendumkehr in Richtung öffentlicher Finanzierung und mittelfristig die Schaffung neuer Finanzierungsinstrumente wird die Verkehrswende kaum gelingen.

Die Stadt München hat sich sinnvolle verkehrliche Ziele gesetzt. Diese sind beispielsweise im Stadtratsbeschluss 20-26 / V 03507 vom 15.6.2021, <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6625968> dokumentiert. Hierin ist unter anderem definiert: »In einem integrierten Angebot ragt der Öffentliche Verkehr in seiner Bedeutung heraus und stellt das weiter zu stärkende Rückgrat des Verkehrs aus heutiger und auch zukünftiger Sicht dar. Er ist aufgrund seiner herausragenden Flächeneffizienz und Leistungsfähigkeit in hochverdichteten urbanen Räumen der Nukleus jeden multimodalen, urbanen Angebots und erhält in ergänzter Form als Umweltverbund [...] die höchste Priorität.« sowie »Ein anderes Teilziel ist die im Nahverkehrsplan festgelegte Steigerung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs auf 30 % des Modal Splits bis zum Jahr 2030.«.

Um diese Ziele erreichen zu können, sind konsequent sinnvolle Verbesserungen nötig. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Oberflächen-ÖVs werden verbessert, indem Störungen durch den MIV unterbunden werden, insbesondere durch ÖV-Spuren und bessere Ampelschaltungen (Stichwort: Busbeschleunigung). Dies führt auch zugleich zu einer messbaren Kosteneinsparung, da so weniger Fahrzeuge für das gleiche Angebot benötigt werden. Diese sinnvollen Maßnahmen sind nicht im Leistungsprogramm zu finden, obwohl »fehlendes Geld« das Hauptthema der diesjährigen Maßnahmen ist.

Zum großstädtischen Niveau des ÖVs gehört auch ein dichtes und attraktives Angebot. Auf Linien wie dem Metrobus 57 oder der Tram 25 erwarten die Fahrgäste zurecht den 5-Minuten-Takt bis 20 Uhr, und einen 10-Minuten-Takt bis Mitternacht. Hinter dieses Niveau zurückzufallen wird Fahrgäste aus dem Öffentlichen Verkehr vertreiben. Der Takt 10 bis 10 bei Tram und Metrobus ist eine gute Errungenschaft, die Nachfrage der Fahrgäste bestätigt dies.

Die vor der Coronapandemie zu beobachtenden Enge in Fahrzeugen wird mittlerweile von den Fahrgästen nicht mehr toleriert. Gerade im Berufsverkehr sind daher im Verhältnis zu den Fahrgästen mehr Fahrzeuge als früher nötig.

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

An vielen Stellen beobachten wir, dass die Nachfrage sich wieder auf dem gleichen oder gar höherem Niveau wie früher bewegt, wenn das Angebot auch wieder so gut wie früher ist. Ausnahmen sind (teils ausgefallene) Großereignisse wie Messe oder Wiesen sowie Tourismus, Dienstreisen und auch der Berufsverkehr. Gerade bei letzteren beiden führt der Trend zu Videokonferenzen und Arbeiten von daheim zu einer neuen Normalität.

Einschränkungen bei der Erholung der Nachfrage beobachten wir dort, wo das Angebot schlecht(er) ist: So hat beispielsweise in der Barer Straße erst die Rückkehr zum Takt 10 bis 10 die Nachfrage abends wieder auf das Vor-Pandemieniveau gehoben. Daran zeigt sich auch, dass ein schlechterer Takt auf den Hauptachsen für die Fahrgäste oftmals kein akzeptables Angebot darstellt.

Finanziell wirken sich die punktuellen Rückgänge der Nachfrage allerdings stärker aus: Denn gerade die Fahrgäste mit einer überproportional hohen Zahlungsbereitschaft bleiben aus. Es ist perspektivisch absehbar, dass das in den 1990ern in der Hochphase der Neoliberalisierung entwickelte Finanzierungsmodell endgültig am Ende ist. Denn nicht nur die Einnahmeverluste sind schmerzhaft, durch die Veränderungen am Energiemarkt zeichnen sich auch weitere Verluste an SWM-internen Finanzierungsmöglichkeiten ab. Auch dies wird dem bisherigen Finanzierungsmodell weiter stark zusetzen.

Daher ist es zwingend nötig, wieder wie vor dem Finanzierungsmodell der letzten 30 Jahre auf eine deutlich stärkere öffentliche Ko-Finanzierung zu setzen. Dass die Fahrgasteinnahmen die Betriebskosten zu decken haben, ist ein Ansatz der neoliberalen Markthypothesen, aber keineswegs zwingend. In vielen anderen Bereichen wie dem Straßenunterhalt oder auch der Kultur wird allgemein akzeptiert, dass Öffentliches Geld gut eingesetzt ist, da sie München zu einer attraktiven Großstadt machen. Dies gilt auch für den Öffentlichen Verkehr, hier muss die Stadt auch in ein attraktives Angebot investieren.

Beschlüsse zugunsten eines 365-Euro-Tickets wirken bei einer gleichzeitigen Angebotsverschlechterung wegen fehlenden Geldes bestenfalls hilflos.

Dies gilt umso mehr, da die Stadt Ende November beschlossen hat, etwa 670 Euro pro Bürger für den Bau einer einzelnen neuen U-Bahn-Strecke zu zahlen. Zu diesen Kosten kommen noch die Betriebskosten für die neue U-Bahn hinzu. Wenn damit das Geld nicht mehr reicht, um beispielsweise mit 20 Euro pro Jahr und Bürger (= 30 Millionen Euro) das Angebot im ganzen Stadtgebiet wesentlich zu verbessern, dann kann man das nur eine Fehlentscheidung nennen. Wenn das Geld hingegen reicht, dann ist unverständlich, dass jetzt diese Diskussion aufgemacht wird. (Zur Vereinfachung wurde mit 1,5 Millionen Bürgern gerechnet.)

Die Prioritätensetzungen der Stadt und auch die Verschiebungen der Nachfrage finden sich im Leistungsprogramm nicht wieder. Vielmehr setzt es einseitig auf eine Leistungskürzung und damit Qualitätsverschlechterung.

Das vorgelegte Streichprogramm verstößt gegen diese Festlegungen der Landeshauptstadt München. Wir lehnen die Streichungen daher ausnahmslos ab. Vielmehr brauchen wir dringend zusätzliche attraktive Verbindungen.

So ist die Rückkehr zum Takt 10 bis 10 beim Metrobus unerlässlich. Wie das Beispiel der Barer Straße zeigt, wird erst damit das Angebot wieder den Bedürfnissen der Münchner entsprechen. In dichter besiedelten oder nachgefragten Abschnitten ist oftmals nur der Takt 5 nachfragegerecht. Erst damit ist die gefühlte Verfügbarkeit der Tram ähnlich gut wie die des Autos, das ja jederzeit losfahren kann.

Im Bereich der Tram ist der 10-Minuten-Takt auf allen Linien mit Nachtverkehr bis mindestens Mitternacht auszudehnen.

Weitere sinnvolle Maßnahmen sind beispielsweise im Leistungsprogrammwurf für 2021 enthalten, aber pandemiebedingt bislang oft noch nicht umgesetzt. Diese müssen jetzt auf die Agenda, anstelle mit Angebotsverschlechterungen für Schäden zu sorgen.

Freiham

Zwei Maßnahmen sind im Umgriff des Neubaugebiets Freiham. Dort sind Verbesserungen dringend nötig.

Die geplante künftige Führung der Buslinie 157 über den Bahnübergang Germeringer Weg begrüßen wir. Dies entspricht unseren Forderungen für eine sinnvolle ÖV-Anbindung, wie beispielsweise in der Stellungnahme zum letztjährigen Leistungsprogramm dokumentiert. Wir halten ausschließlich die direkte Führung über das Nordende der Aubinger Allee für zielführend (Vorzugsvariante auf Seite 15), der Umweg über den Freihamer Weg ist weniger attraktiv. Die Frage, ob der frühere Linienvverlauf über die Ubostraße attraktiver ist, oder besser mit einem direkten Anschluss an die S-Bahn auf der Georg-Böhmer-Straße, ist für uns noch offen. Dies kann aber auch bedarfsweise in einem Jahr noch korrigiert werden.

Um illegalen MIV über das Nordende der Aubinger Allee auszuschließen, ist wie in der Vorlage dargestellt eine Busschleuse nötig. Dies begrüßen wir. Hier sollte auf eine entsprechend robuste Ausführung geachtet werden, damit es nicht zu Problemen wie am Hörweg kommt.

Auch der Bus 143 muss in Aubing die Busschleuse und den Bahnübergang nutzen: Damit wird der Umstieg zwischen diesem Bus und der S-Bahn in Aubing um etwa 200 Meter verkürzt. Diese Änderung ist noch zu ergänzen.

Die Verlängerung der Linie N77 wie vorgeschlagen ist sinnvoll. Die Linie sollte jedoch täglich fahren, nicht nur am Wochenende.

Damit Freiham attraktiv angebunden wird, sind weitere Maßnahmen im Umgriff kurzfristig nötig: Der Bus 143 wird zwischen der S-Bahn Freiham und der Amalienburgstraße zum Metrobus aufgewertet, was unter anderem einen 10-Minuten-Takt bedeutet. Wo möglich erhält die Linie eigene Busspuren, und mit gezielten Beschleunigungsmaßnahmen wird der Bus schneller und die Pünktlichkeit besser.

Wird der Linienweg der Busse 157 und 143 südlich der S4 getauscht, so ergibt dies eine gute Verbindung zwischen dem Neubaugebiet Freiham und dem Aubinger Ortskern.

Südlich der in der Vorlage vorgesehenen Busschleuse ist eine Busspur entlang der Aubinger Allee nötig. Dafür kann bis zum Bau der Tram der dafür reservierte Platz genutzt werden. Am Südende der Aubinger Allee ist diese – wie im Bebauungsplan festgesetzt – direkt zum Busbahnhof am S-Bahnhof Freiham zu führen. Dies reduziert die Fahrzeiten erheblich, und verkürzt die Umsteigewege um bis zu 200 Meter. Der heutige Umweg entlang des Schulzentrums führt vor allem zu unattraktiven Fahrzeiten.

Für den Expressbus X5 von der Westendstraße über S-Bahn Freiham und Freiham Zentrum bis zur S-Bahn Aubing ist eine konkrete zeitliche Perspektive nötig. Das Einwohnerwachstum um etwa 30.000 neue Einwohner ist nur mit einer guten ÖV-Anbindung zu bewältigen.

Ein weiterer Expressbus von Freiham Bahnhof über Aubing, Bergsonstraße und der Straße An der Langwieder Heide nach Moosach ist sinnvoll. Dazu ist auch eine neue Haltestelle für den bestehenden Expressbus X80 an der Kreuzung mit der Straße An der Langwieder Heide sinnvoll. Weitere Details und Vorschläge sind in unserer Stellungnahme zum Verkehrskonzept zum 22. Stadtbezirk enthalten, die unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202203-vk22.pdf> verfügbar ist.

Weitere Maßnahmen im Detail

Die Bedienung der Haltestelle Vollmannstraße durch den X30 begrüßen wir.

Der neue Linienweg des Nachtbusses N45 über die Quiddestraße ist im Ergebnis besser.

Streichvorhaben im Einzelnen

Wie im Abschnitt 1 dargestellt widersprechen pauschale Angebotsstreichungen den Zielen des Nahverkehrsplans. Wir lehnen diese daher durchgängig ab.

Tram 15/25: Das schlichte Verschlechtern des Angebots auf dieser Linie widerspricht dem Nahverkehrsplan. Die Umbenennung des Linienbündels 15/25 zu einer gemeinsamen Linie 25 mag diese Defizite einfacher zu übertünchen machen. Die Bewertung bleibt aber unverändert: Im letzten Vor-Corona-Leistungsprogramm 2021 war bei der Tram 15/25 vielmehr eine Angebotsausweitung geplant, der Bedarf besteht auch jetzt wieder. Die als zu streichende »Verstärkerfahrten« auf Seite 22 bezeichneten Fahrten sind die ehemalige Linie 15. Der heutige Takt 5 ist für die Fahrgäste attraktiv, und muss beibehalten werden.

Expressbus X98: Die Linie ergab sich als Abspaltung aus dem Bus 52, der aufgrund des Verlusts der Endhaltestelle Marienplatz eine erhebliche Attraktivitätsverschlechterung erfahren hat. Ein konsistentes Konzept zur Tierparkerschließung und dem Umsteigen der Besucher aus dem Umland besteht bislang nicht. Das Scheitern der Linie X98 ist ein Symptom für die Probleme der Tierparkerschließung, und ebenso für die (lange bestrittenen Folgen) des Verdrängens des Busses vom Marienplatz.

U7: Bei einer teuren U-Bahn-Strecke dann kein Geld für einen attraktiven Takt zu haben, zeigt ein grundlegendes Problem. Uns ist bewusst, dass nicht nur der Bau von U-Bahn-Strecken sehr teuer ist, sondern auch der Betrieb Geld kostet. Ist aber schon das Geld für den Bau ausgegeben, so wäre es leichtfertig, aus Kostengründen kein gutes Angebot zu fahren. Der 5-Minuten-Takt zwischen Hauptbahnhof und Olympia-Einkaufszentrum ist auch in den Sommer- und Weihnachtsferien wichtig. Daher lehnen wir diese Streichung ab, auch wenn dies zu einer signifikanten Kosteneinsparung führen würde.

Die Tramstrecke entlang der Landsberger Straße ist auch heute oftmals sehr gut ausgelastet, teils gar überlastet. Das Streichen der Linie 29 in diesem Abschnitt ist daher kontraproduktiv. Die Verbesserung des Angebots durch längere Züge und durch Verhinderung von Verspätungen durch Störungen aufgrund des MIV ist weitaus wichtiger.

Die Verschlechterungen bei der U4 degradieren diese wieder zu einer Stummellinie ohne vernünftige Anbindung an die Innenstadt. Deutlicher kann man nicht zeigen, dass Investitionen in die teure Infrastruktur ungenutzt bleiben sollen.

Der Verstärker auf der U6 zwischen Harras und Münchner Freiheit sorgt nicht nur für ein attraktives Angebot. Da er die Überlastung der regulären Züge der U3 und U6 vermeidet, ermöglicht er auch den fahrplannahen Betrieb auf der U3/6. Das Streichen dieser Linie lehnen wir strikt ab.

Das pauschale Streichen des Takts 10 bis 10 bei der Tram ist eine erhebliche Verschlechterung für die Fahrgäste. Dies lehnen wir strikt ab. Der Nutzen des Takt 10 bis 10 war schnell nach Wiedereinführung sichtbar, die Fahrgastzahlen sind sprunghaft angestiegen. Die Axt an die Attraktivität des Angebots zu legen, widerspricht eklatant den Forderungen des Nahverkehrsplans.

Die Aussagen zum Takt 10 bis 10 gelten ebenso beim Bus. Diese Kürzung ist kurzfristig wieder rückgängig zu machen. Auch am Sonntagvormittag ist ein attraktives Angebot mit dem Takt 10 bis 10 nötig.

Die Taktausdünnung beim Bus 57 ist kontraproduktiv. Diese Buslinie stellt derzeit die Hauptanbindung des Neubaugebiets Freiham Richtung Innenstadt dar. Der versprochene Bus X5 Richtung Westendstraße ist noch nicht über die ersten Planungsschritte hinausgekommen, die U-Bahn kann erst in weiter Zukunft gebaut werden. Jetzt dann auch noch das Signal zu schicken, den schon vorhandenen Bus in den Schulferien nur mehr halb so oft fahren zu lassen, ist kontraproduktiv und vermittelt den Neubürgern, dass sie ihre Mobilität nicht auf den ÖV abstützen sollen. Dies widerspricht eklatant den Vorgaben des Nahverkehrsplans.

Die Verschlechterung bei der Buslinie 56 sendet negative Signale bezüglich der Verkehrswende. Ein 5-Minuten-Takt ist deutlich attraktiver.

Im Bereich Hauptbahnhof - Silberhornstraße sind die Verschlechterungen nicht nachvollziehbar. Laut Nahverkehrsplan ist hier eine Tram sinnvoll, dies entspricht auch unseren Beobachtungen bezüglich der Nachfrage. Mit einem 5-Minuten-Takt besteht heute ein angemessenes und attraktives Angebot, dies ist auch künftig nötig.

Der Entfall des Busses 151 in der NVZ mit der direkten Verbindung von der Parkstadt Solln Richtung Laim und der U6 ist kontraproduktiv. Dies führt zu einer Verschlechterung der Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilzentren, und widerspricht damit u.a. dem Stadtentwicklungsplan.

Die Linie X30 ist im Abschnitt Harras - Ostbahnhof bewährt, und hat auch eine gute Nachfrage. Im Abschnitt bis Arabellapark ist die Linie neuer, die jahrelange Investition in das gute Angebot macht sich mittlerweile bemerkbar, auch wenn noch Luft nach oben ist. Jetzt am Ende der Investitionsphase diese Linie aufzugeben, ist kontraproduktiv. Wir fordern den Erhalt der Linie X30. Die Verlängerung über die Donnersbergerbrücke zum Rotkreuzplatz, wie während der Bauarbeiten in der Implersstraße, ist richtig, und baldmöglichst einzuführen.

Die Buslinie X35 hat sich in Kombination mit der Buslinie X36 bewährt. Diese Linie zu streichen widerspricht den verkehrlichen Zielen. Vielmehr ist auf dem Frankfurter Ring und der Moosacher Straße eine Busspur nötig. Dies stabilisiert den Betrieb der Linien und ermöglicht aufgrund der kürzeren Fahrzeiten Einsparungen von Betriebskosten.