

# MVG-Anpassungsprogramm 2025/26

## Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN, März 2025

### Rahmenbedingungen

Die Verlagerung des Verkehrs in München zum Umweltverbund aus Öffentlichem Nahverkehr, Rad und Fuß ist unübersehbar erfolgreich. Dies bedeutet auch eine Entlastung der Münchner durch weniger Autoverkehr und damit weniger negative Auswirkungen des Autoverkehrs.

Der Öffentliche Nahverkehr konnte wieder die Fahrgastzahlen vor Beginn der Corona-Pandemie erreichen, obwohl das Angebot mittlerweile schlechter ist (Tram: u.a. monatelange Sperrungen von Strecken durch Baustellen; Entfall der Tram 29; Bus: u.a. schlechteres Angebot auf allen Metrobuslinien). Damit ist die Angebotsauslastung besser. Gleichzeitig ist jedoch auch der Fahrgastrückgang bei schlechterem Angebot sichtbar.

Dies bedeutet: Ein gutes Angebot und der gezielte Ausbau des Angebots sind auch künftig nötig, damit die politischen Ziele der Verkehrswende erreicht werden können. Wird der Takt ausgedünnt, werden Fahrgäste vom Öffentlichen Nahverkehr abwandern und die politischen Ziele so konterkariert.

Aufgrund der steigenden Einwohnerzahlen ist der weitere Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs nötig, anstelle beim Angebot auf der Stelle zu treten.

Es fällt auf, dass aufgrund des angespannten Angebots mittlerweile sehr viele Anpassungen zum Schuljahresbeginn nötig sind. Einzelne Fahrten zur Spitzenstunde sind jedoch deutlich teurer als Fahrten zu anderen Zeiten, da diese zu zusätzlichem Fahrzeugbedarf mit allen Implikationen (Wartung, Abstellfläche etc) führen. Die Folgekosten beispielsweise des Umzugs einer Schule in ein neues Gebäude müssen folgerichtig von dem Referat getragen werden, das diese Entscheidung trifft und die Verantwortung für den Schulaufwand trägt. Es darf nicht sein, dass im Rahmen des Anpassungsprogramms die Mehrkosten dafür die anderen Fahrgäste durch Verschlechterungen des Fahrplanangebots tragen müssen.

Im Anpassungsprogramm fehlen zudem Maßnahmen, um die Effizienz der Öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern: dies betrifft beispielsweise das schon letztes Jahr angesprochene Beschleunigungsprogramm sowie die Vermeidung von Störungen durch den Autoverkehr. Auch die weiterhin fehlenden Abstell- und Wartungsmöglichkeiten sowie die mittlerweile ungenügende Fahrzeugverfügbarkeit vor allem bei Tram und U-Bahn bereiten uns große Sorgen und müssen dringend erfolgreich angegangen werden.

Wie schon letztes Jahr dargestellt, sind neue Fahrzeuge bei U-Bahn und Tram alleine noch keine bessere Leistung. Die Ausführungen dort gelten weiter.

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

Der zeitlich großzügigen Ausdehnung von Baustellen gerade im Trambereich muss gegengehalten werden: Der Bauverzug am Scheidplatz, bei der Tram 18, aktuell auch bei der Tram 19 sind mehr als nur ärgerlich. Der Trambetrieb ist robuster aufzustellen und bei Bauarbeiten aufrecht zu erhalten. Die Fahrgäste müssen sich darauf verlassen können, dass die Tram selbstverständlich fährt. Dies gilt auch bei Baustellen. Maximal nachts darf es eine kurze Betriebspause für den Anschluss anderer Gleise geben, anstelle der bisherigen monatelangen Sperrung wichtiger Strecken. Andere Städte halten den Betrieb auch während der Bauzeit mit Maßnahmen wie Kletterweichen (temporäre Weichen zum Gleiswechsel) und vorübergehend eingleisigem Betrieb aufrecht. Auch in München hatte sich früher beispielsweise bei der Sanierung der Straßenbrücke am 60er-Stadion eine temporäre Gleisführung außerhalb der Baustelle bewährt. Die Anbindung der Neubaustrecke in der Zschokkestraße in den 1990er Jahren an die bestehende Strecke an der Westendstraße erfolgte in der Betriebspause einer Nacht. Beim Bau der U-Bahn am Westfriedhof wurde eine temporäre Wendeschleife für die Tram 21 geschaffen. Noch 2019 gab es eine temporäre Wendemöglichkeit während der Sanierung der Schleife am Romanplatz; damit konnte die Tram in der Arnulfstraße trotz Baustelle fahren.

## **Freiham**

Eine bessere Anbindung ist dringend nötig. Das bessere Angebot der Linie 143 ist sinnvoll. Dennoch ist beispielsweise der Bus X5 weiterhin dringend nötig. Für weitere Argumente und Maßnahmen siehe beispielsweise die Stellungnahme vom letzten Jahr. Derzeit wird das Angebot für den Autoverkehr deutlich verbessert (beispielsweise der Beschluss zum dritten Autobahnzubringer über der zentralen U-Bahn), während der Öffentliche Nahverkehr mit einem Minimalprogramm zurecht kommen muss. Dies wird unterm Strich absehbar zu einer autoorientierten Wohnsiedlung in Freiham führen, wenn nicht spürbar gegengesteuert wird.

## **U-Bahn**

Die Änderung bei der U6 ist sinnvoll. Der Fahrgastverband PRO BAHN hofft, dass auch der Landkreis München ein Einsehen hat, und der 10-Minuten-Takt auf der U6 nach Garching wieder jeden Samstag gefahren wird. Auch im Spätverkehr empfehlen wir angesichts des Fahrgastaufkommens am Forschungszentrum eine Taktverdichtung.

Wünschenswert ist ein besserer Finanzierungsmechanismus für den ÖPNV über die Stadtgrenze hinaus, wie er in anderen Ballungsräumen längst üblich ist. Der MVV sollte nicht nur flächenmäßig wachsen, sondern auch qualitativ mit einheitlichen Maßstäben für Stadt und Land, damit München nicht gegenüber anderen Regionen zurückfällt. Umso schlechter die Koordination und gemeinsame Finanzierung klappt, umso stärker werden die Probleme zunehmen, die durch Ein- und Auspendlerverkehr entstehen und die Münchner Bürger auch direkt belasten.

## **Tram-Westtangente**

Dass bei der Tram-Westtangente nur ein kleiner Abschnitt eröffnet werden kann, ist bitter. Ursächlich sind die Bauverzögerungen bei der UVR Laim, die ursprünglich schon im Q4/2024 an die Stadt hätte übergeben werden sollen, und insbesondere durch die mehrfach und jahrelang verzögerte Inbetriebnahme des neuen S-Bahnsteigs Laim stadtauswärts erst viel zu spät übergeben werden wird. Hier ist die Stadt gefordert, künftig erfolgreicher vom Freistaat Bayern seine Aufsichtsfunktion über das Projekt 2. S-Bahn-Tunnel einzufordern, und vor allem auch Schaden von städtischen Projekten abzuwenden. Angesichts der Situation ist die Inbetriebnahme des ersten Teilabschnitts zum Fahrplanwechsel richtig.

Dass die ersten Busanpassungen nach Inbetriebnahme der Strecke zum Ratzingerplatz erfolgen, ist richtig und sinnvoll.

Für den stabilen Betrieb ist ein zweites Gleis an der Endhaltestelle Gondrellplatz sinnvoll. Dies gilt auch nach Inbetriebnahme weiterer Streckenteile, damit eine zuverlässige Betriebsführung auch bei Störungen und Baustellen möglich ist. Auch bei der provisorischen Wendeschleife Ratzingerplatz sind zwei Gleise sinnvoll. Wir bitten daher darum, dass dies in der noch anstehenden Tektur für die Wendeschleife Ratzingerplatz berücksichtigt wird.

### **Bus 100**

Die neue Streckenführung der Buslinie 100 ist eine Verbesserung.

### **Kürzungen Busbereich**

Die Kürzungen bei vielen Buslinien werden dort zu weniger Fahrgästen führen und damit einer Verlagerung vom Umweltverbund auch auf andere Verkehrsmittel. Die Kürzungen werden fachlich nicht begründet, und sind dies auch nach unserer Beobachtung nicht. Beispielsweise ist der Cityring eine attraktive Strecke mit hohem und bei weitem nicht ausgeschöpftem Potential. Besser als Verschlechterungen dort ist eine Vermeidung der negativen Auswirkungen des Autoverkehrs auf den Bus, und die Hochstufung der im Nahverkehrsplan enthaltenen Tramstrecke in die höchste Kategorie. Dies gilt auch in den Fällen, wo die rechnerische Kapazität durch größere Fahrzeuge weniger stark sinkt. Dass an den beiden sehr breiten Straßen Wasserburger Landstraße und dem Straßenring um Neuperlach der Bus künftig sonntags nur noch alle 20 Minuten fahren soll, ist ein klares Signal an die Bürger, mit dem Auto statt dem Bus zu fahren. Die Kosten für die Allgemeinheit steigen dadurch jedoch deutlich stärker.

Wir lehnen die Kürzungen daher entschieden ab.