

MVG-Information für die Medien

23.9.2010

Herausgeber
Stadtwerke München GmbH
MVG
80287 München
www.mvg-mobil.de

Zum Pressegespräch mit Christian Ude, Oberbürgermeister und Vorsitzender des MVG-Aufsichtsrats, und Herbert König, Vorsitzender der MVG-Geschäftsführung und SWM Geschäftsführer Verkehr, am 23. September 2010, 10 Uhr, Rathaus (Grütznerstube)

Verantwortlich für
Inhalt und Redaktion:
Bettina Hess
Telefon:
089.2361-5042
Fax:
089.2361-5149
email:
hess.bettina@swm.de

MVG-Angebotsoffensive 2010 – 2020: U-Bahn, Tram und Bus weiter auf Wachstumskurs

- U-Bahn: Premiere für 2-Minuten-Takt; größere Züge
- Tram: Neues Netz ab 2012; weitere Taktverdichtung
- Bus: Laufende Optimierung entsprechend Nachfrage

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) geht in die Offensive: Das städtische Nahverkehrsunternehmen plant, U-Bahn, Tram und Bus in den nächsten Jahren weiter auszubauen. Hierzu legt die MVG heute ihr Konzept für eine Angebotsoffensive 2010-2020 vor. Die wichtigsten Kernpunkte:

- U** Bei der U-Bahn realisiert die MVG im Berufsverkehr auf absehbare Zeit – zum ersten Mal im Regelbetrieb – einen 2-Minuten-Takt auf besonders belasteten Streckenabschnitten der U2 und U6.
 - Tram** Das Tramnetz wird sukzessive weiter ausgebaut, auf einigen Linien verdichtet und 2012 teilweise neu gestaltet, um die zusätzlichen größeren Züge nachfragegerecht einsetzen zu können.
 - BUS** Die Attraktivität des Busverkehrs wird weiter gesteigert, indem das Angebot jährlich an die Nachfrageentwicklung angepasst und das Beschleunigungsprogramm konsequent fortgesetzt wird.
- Die Wirkung der Angebotsoffensive: Das Leistungsangebot der MVG wächst bis 2018 voraussichtlich um weitere 5 Prozent. Die Spitzenkapazität im Berufsverkehr wird dabei überproportional gesteigert, bei der U-Bahn zum Teil um bis zu 34 Prozent.

Immer mehr Münchner fahren immer öfter mit der MVG

U-Bahn, Tram und Bus stehen bei ihren Fahrgästen hoch im Kurs. Die Zufriedenheit der Kunden hat in der Vergangenheit kontinuierlich zugenommen. Die MVG bietet seit mehreren Jahren die am besten bewertete

MVG-Information für die Medien

kommunale Dienstleistung in München. Und selbst der ADAC kürte das Münchner Nahverkehrsangebot jüngst zum europaweiten Testsieger. Gleichzeitig äußert sich die große Zufriedenheit der Münchner mit ihrem kommunalen Verkehrsunternehmen in stetig steigenden Fahrgastzahlen. Seit 2004 hat das Kundenaufkommen um ca. 13 Prozent zugelegt; das entspricht 58 Millionen zusätzlichen Fahrgästen in nur sechs Jahren. Inzwischen befördern Busse und Bahnen der MVG rund 500 Millionen Menschen pro Jahr. Immer mehr steigen vom Auto auf die Öffentlichen um, und dies besonders auf dem Weg zur Arbeit, also im Berufsverkehr. Vor rund fünf Jahren zählte die MVG etwa 32 Prozent Stammkunden (Nutzung an 4 bis 7 Tagen/Woche); heute sind es bereits 35 Prozent. Die entsprechende Autonutzung (als Fahrer) ging im selben Zeitraum von 37 auf 31 Prozent zurück. Nur 5 Prozent der Münchner fahren im Verlauf eines Jahres nie mit der MVG (Quelle: MVG-Mobilitätserhebung 2009).

Prognose: Fahrgastzahlen steigen weiter

Wie es weitergeht, ist unter Fachleuten unstrittig: Gerade in Ballungsräumen wird die ÖPNV-Nutzung in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Im Gegensatz zu vielen anderen Regionen wächst in der bayerischen Landeshauptstadt auch die Bevölkerung. Gleiches gilt für das Umland, dessen Bewohner im Zuge des weiteren Ausbaus des S-Bahn- und Regionalverkehrs ebenfalls vermehrt die MVG-Verkehrsmittel in Anspruch nehmen werden. Davon abgesehen ist die Sicherung und Stärkung des ÖPNV-Marktanteils am Gesamtverkehr natürlich auch weiterhin unter verkehrs- und umweltpolitischen Gesichtspunkten sinnvoll und daher auf allen politischen Ebenen parteiübergreifend vorgesehen. All dies wird zur Folge haben, dass die Fahrgastzahlen im MVG-Netz weiter zunehmen.

Leistungsausbau erforderlich, aber anspruchsvoll

In den vergangenen Jahren hat die MVG stets mit einem Ausbau ihres Leistungsprogramms auf die Fahrgastzuwächse reagiert. So wurde das U-Bahn-, Bus- und Tramangebot seit 2001 bereits um 16 Prozent erhöht. Gleichwohl stößt das Bestandsnetz auf einigen Abschnitten im Berufsverkehr bald an seine Leistungs- und Kapazitätsgrenzen, weil die Fahrgastzahlen besonders in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (Berufs- plus Ausbildungsverkehr) und speziell auf einigen Innenstadtstecken überproportional zugelegt haben und weiter steigen werden (Zuwachs in der Spitzenstunde um bis zu 28 Prozent in nur 2 Jahren). Deshalb wird sich der weitere Leistungsausbau zunächst vor allem auf die morgendliche Verkehrsspitze konzentrieren.

Längerer Planungsvorlauf bei Tram und U-Bahn

Während eine jährliche Anpassung beim Bus mit geringem planerischen Vorlauf möglich und auch weiterhin vorgesehen ist, kann das Tram- und U-Bahn-Angebot nicht von heute auf morgen ausgebaut werden, weil betriebliche, technische bzw. bauliche Rahmenbedingungen geprüft, ggf. geplant und dann geschaffen werden müssen. Außerdem nimmt auch die für Verdichtungen im Spitzenverkehr erforderliche Neubeschaffung von

MVG-Information für die Medien

Fahrzeugen bei Tram und U-Bahn deutlich mehr Zeit in Anspruch als beim Bus. Deshalb muss mit entsprechendem Vorlauf geplant und gehandelt werden, um einen Einbruch bei der Leistungsfähigkeit durch zu hohen Zulauf in einigen Jahren zu vermeiden.

Kapazitätsreserven bei U-Bahn und Tram identifiziert

Die MVG verfolgt detailliert, wie sich Fahrgastzahlen und Netzauslastung entwickeln. Angebotsplaner, Markt- und Verkehrsforscher sowie Betriebsexperten der MVG arbeiten daher schon seit Längerem an der Frage, wie das Angebot gerade im Kernnetz weiter ausgebaut werden kann. Kapazitätsausweitungen bei der U-Bahn waren vorrangig von der Frage abhängig, ob statt des bisher realisierten 2,5-Minuten-Takts auch ein 2-Minuten-Abstand gefahren werden kann. Speziell zu dieser Frage wurden bereits seit 2007 umfangreiche Studien und Betriebssimulationen durchgeführt, teilweise auch unter Einschaltung externer Planungsbüros.

U-Bahn: 2-Minuten-Takt bedingt möglich

Das erfreuliche Ergebnis für die U-Bahn: Eine partielle Taktverdichtung im Kernnetz (2- statt 2,5-Minuten-Takt) ist noch möglich, aber nur unter bestimmten Bedingungen: Entsprechende Betriebskonzepte sind sehr anspruchsvoll, setzen eine absolut pünktliche Abwicklung des Betriebs mit spurtstarken Fahrzeugen, den ausschließlichen Einsatz von 6-Wagen-Zügen (weil das Aus- und Einsteigen bei den kürzeren 4-Wagen-Zügen zu lange dauern würde) und die strikte Einhaltung maximaler Fahrgastwechselzeiten voraus – in Spitzenzeiten an einigen Bahnhöfen mit Unterstützung durch Abfertigungspersonal am Bahnsteig. Außerdem müssen geringe Taktverschiebungen auf Außenstrecken (4/6- statt 5-Minuten-Takt) und ein partieller Verzicht auf die zeitidentischen Anschlüsse am Scheidplatz und am Innsbrucker Ring in Kauf genommen werden.

Tram: Angebotsausbau durch Netzreform

Bei der Straßenbahn bestehen ebenfalls diverse Abhängigkeiten. Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Angebotsverdichtung in stark belasteten Abschnitten ist eine teilweise Neugestaltung des Liniennetzes durch Verknüpfung von Linienästen mit ähnlicher Auslastungscharakteristik. Gleichzeitig könnten die zusätzlichen Großraumzüge – sobald verfügbar – neu verteilt werden (Bestand 2010: 27, Bestand 2012: 34). Grundsätzlich zu beachten sind bei der Tram außerdem die Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur (z. B. Wendeanlage Sendlinger Tor) und Fahrplanzwangspunkte (Anschlüsse zur U-Bahn usw.). Neben einer Umlafoptimierung (Fahrzeugbedarf, Pufferzeiten) sollte ein optimiertes Netz außerdem so viel Flexibilität besitzen, dass es an künftige Entwicklungen und saisonale Schwankungen des Fahrgastaufkommens angepasst werden kann.

Angebotsoffensive 2010-2020 auf der Agenda

Die Ergebnisse sämtlicher Studien, Untersuchungen und Praxisversuche wurden seit Mitte des Jahres detailliert aufeinander abgestimmt und unter

MVG-Information für die Medien

Berücksichtigung der bereits bekannten Ausbauprojekte zur „MVG-Angebotsoffensive 2010-2020“ zusammengefasst. Das nun vorliegende Ausbauprogramm sieht Kapazitätserweiterungen in allen drei Betriebszweigen vor (**Einzelheiten siehe separate Tabelle**):

U Bei der **U-Bahn** liegt der Schwerpunkt der Angebotsoffensive auf Taktverdichtungen für die Linien U2 und U6. Ab 2014 soll hier – erstmals in der Münchner U-Bahn – abschnittsweise in der Spitzenzeit morgens ein 2-Minuten-Takt realisiert werden. Bereits ab 2012 ist eine neue Verstärkerlinie U7 (Westfriedhof – Neuperlach-Zentrum) zur Entlastung einzelner Abschnitte von U2 und U5 vorgesehen. Bereits Ende dieses Jahres wird die U3-Verlängerung nach Moosach in Betrieb genommen.

Tram Bei der **Tram** werden sich viele Fahrgäste im Lauf der nächsten Jahre umstellen müssen. Nach Inbetriebnahme der Tram St. Emmeram soll das Liniennetz 2012 teilweise neu gestaltet werden. Die Linien 16 (statt 18 über Max-Weber-Platz zum Effnerplatz, weiter nach St. Emmeram), 17 (statt 27 zur Schwannseestraße), 18 (statt 17 über Lehel zum Effnerplatz, in der Frühspitze weiter nach St. Emmeram) und 27 (nur noch Petuelring – Sendlinger Tor) erhalten teilweise einen neuen Linienweg. Die Linien 15/25 und 27 verkehren öfter als bisher, die Linie 16 fährt künftig an allen Tagen und zu allen Zeiten (5 bis 1 Uhr). Die Linie 17 wird dann ausschließlich, die Linie 19 überwiegend mit Großraumzügen bedient. Insbesondere im Einzugsbereich Arnulfstraße, wo in den letzten Jahren die größten Zuwächse erzielt wurden, kommt es mit dem Einsatz größerer Züge und dem durchgehenden Betrieb der Linie 16 zu einer erheblichen Verbesserung. Schließlich soll die neue Verstärkerlinie 22 die Linien 20/21 zur Hochschule München verstärken; dies ist ebenfalls ein Abschnitt mit überdurchschnittlichen Fahrgastzuwächsen aufgrund der Hochschulentwicklung. Darüber hinaus stehen die bekannten Neubaustrecken auf der Agenda der Planer: Ende 2013 soll die Linie 19 vom Pasinger Marienplatz zum Pasinger Bahnhof verlängert werden; die Tram-Westtangente vom Romanplatz zum U-Bahnhof Aidenbachstraße könnte nach jetziger Planung 2017 in Betrieb gehen. Noch offen, aber weiterhin sinnvoll und dringend erforderlich ist die Nordtangente von Bogenhausen über Schwabing nach Neuhausen.

BUS Beim **Bus** kommt – neben den jährlichen Angebotsanpassungen – der weiteren Beschleunigung auch weiterhin eine entscheidende Rolle zu, weil die durch Vorrangschaltungen eingesparten Fahrzeuge für Angebotsverbesserungen im übrigen Busnetz eingesetzt werden können. Das bereits seit fünf Jahren laufende Beschleunigungsprogramm wird zum diesjährigen Fahrplanwechsel mit der MetroBus-Linie 55 auf dem Abschnitt Diakon-Kerolt-Weg – Waldperlach und über die Stadtgrenze hinaus bis nach Putzbrunn fortgesetzt. Bis 2015 sollen mindestens fünf weitere Buslinien der MVG systematisch beschleunigt werden.

MVG-Information für die Medien

Fahrzeugbedarf: Zusätzliche Züge für U-Bahn und Tram

Für die Angebotsoffensive müssen SWM/MVG weitere neue U-Bahnzüge beschaffen. Zusätzlich zu den bisher als Ersatzbeschaffung vorgesehenen 84 Wagen (= 14 Züge vom Typ C2, siehe Abbildung) werden hierfür im Jahr 2014 weitere 36 Wagen (+ 1 Reservezug = 7 C2-Züge) und 2017 weitere 24 bis 30 Wagen (= 4-5 C2-Züge) benötigt. Die für Oktober geplante Festbestellung von ursprünglich 14 Zügen muss daher um zunächst 7 Züge aufgestockt werden; die gleichzeitig geplante Option für die weiteren Bestellungen in den Folgejahren wird entsprechend erhöht. Bei der Tram werden im Jahr 2011 weitere 10 bereits bestellte Züge vom Typ Variobahn ausgeliefert. Der Tram-Wagenpark umfasst dann 102 Züge; diese reichen für die Planungen bis 2014 aus. Über die Beschaffung weiterer Tramzüge soll in Abhängigkeit vom Stand der Neubauvorhaben voraussichtlich im Jahr 2011 entschieden werden. Beim Bus sind ebenfalls Neu- und Ersatzbeschaffungen vorgesehen; aufgrund der kürzeren Einsatz- und Lieferzeiten dieser Fahrzeuge erfolgen entsprechende Bestellungen nahezu jedes Jahr, jeweils am aktuellen Bedarf orientiert.

5% mehr Angebot, bis zu 34% mehr Platz im Berufsverkehr

Die Angebotsoffensive bewirkt, dass das Leistungsangebot der MVG bis 2018 um weitere 5 Prozent wächst (hiervon 3,4 Prozent bis 2014). Der Wagenpark der U-Bahn wird Ende 2018 rund 19 Prozent mehr Platz bieten; das Platzangebot bei der Tram erhöht sich im selben Zeitraum um ca. 18 Prozent. Im Berufsverkehr wird die Kapazität im Zuge der Angebotsoffensive überproportional gesteigert. Nach Realisierung des 2-Minuten-Takts erhöht sich die Spitzenkapazität bei der U1/U2 abschnittsweise um bis zu 34 Prozent. Bei der Tram beträgt die Steigerung in den stark nachgefragten Innenstadt-Abschnitten zwischen 15 Prozent (Hauptbahnhof – Lothstraße) und 23 Prozent (Kurfürstenplatz – Sendlinger Tor).

Finanzierung über Fahrpreise

Die Angebotsoffensive führt bei SWM/MVG zu erheblichen Mehrkosten. Neben steigenden Betriebsausgaben müssen insbesondere die zusätzlich erforderlichen Fahrzeuge finanziert werden. Bei der U-Bahn gehen SWM/MVG bis 2017 von zusätzlichen Investitionen von insgesamt ca. 115 Millionen Euro aus. Die Finanzierung der Beschaffungskosten für neue Fahrzeuge erfolgt – wie die Finanzierung des Fahrzeugunterhalts und der anderen MVG-Betriebskosten – über die Fahrgeldeinnahmen. Etwaige Fördergelder des Freistaats Bayern werden dabei in Abzug gebracht und wirken sich je nach Höhe dämpfend auf die erforderlichen Fahrpreisanpassungen aus. Die Kapitalkosten der jetzt erforderlichen Anzahlungen für die neuen Fahrzeuge sind in der Kalkulation der MVV-Fahrpreisanpassung für 2011 bereits berücksichtigt. Die notwendige Anpassung inklusive weiterer Kostensteigerungen, unter anderem durch den erfolgten Lohntarifabschluss mit den Gewerkschaften Verdi und GÖD, wird aus MVG-Sicht unter 3 Prozent liegen.

MVG-Information für die Medien

Umsetzung hat bereits begonnen

Die Umsetzung der ehrgeizigen MVG-Angebotsoffensive wird derzeit auf allen Ebenen vorbereitet. Zunächst muss in den nächsten Wochen die Finanzierung der geplanten Maßnahmen geklärt werden (insbesondere MVV-Tarif 2011, Fahrzeugförderung). Im Oktober steht dann die Bestellung der ersten 126 neuen U-Bahnwagen (= 21 C2-Züge) an. Gleichzeitig wird die Planung des neuen Tram-Liniennetzes vervollständigt: Im Frühjahr 2011 startet dafür dann das übliche Anhörungsverfahren für die geplanten Änderungen. Im Sommer wird das neue Tramnetz dann nach Diskussion und Kenntnisnahme im Stadtrat endgültig festgelegt und umgesetzt. Die dazu erforderlichen Vorbereitungen (Personalbedarf, Werkstattkonzept usw.) laufen bereits jetzt. Laufend beobachtet und berücksichtigt wird parallel die weitere Nachfrageentwicklung.

König: Weichen für ÖPNV-Zukunft gestellt

MVG-Chef Herbert König: „München hat den besten deutschen Nahverkehr. Nirgendwo sonst ist das Netz so dicht, und in keiner vergleichbaren Großstadt wird das Bus- und Bahnangebot so intensiv genutzt. Mit der nun geplanten Angebotsoffensive wollen wir dafür Sorge tragen, dass die Qualität des U-Bahn-, Bus- und Tramangebots auf jetzigem Niveau erhalten bleibt und unser Netz auch künftig weitere Fahrgastzuwächse schultern kann. Der Schwerpunkt unserer Pläne liegt – neben den bereits bekannten Ausbauprojekten, und hier insbesondere den Tangenten – auf der Entlastung und Kapazitätssteigerung in den besonders stark nachgefragten Innenstadt-Abschnitten. Wie das gelingen kann, wissen wir jetzt. Gleichzeitig ist jedoch klar, dass wir noch einen langen Weg vor uns haben und Umplanungen, etwa im Fall von Nachfrageänderungen, kein Tabu sind.

Bei der Umsetzung unserer Angebotsoffensive setzen wir zudem auf die tatkräftige Unterstützung von Stadt und Freistaat. So werden wir zum Beispiel weiter für die Erkenntnis werben, dass die weiteren Planungs- und Investitionsaktivitäten vor allem auf die Bewältigung der steigenden Verkehrsnachfrage im Zentrum ausgerichtet werden müssen – und zwar durch Entlastungsmaßnahmen (= Tramtangenten) und Planungen für mittelfristige Kapazitätssteigerungen! Verständnis braucht es auch dafür, dass die vorgesehene Tramverdichtung mehr Kapazität an einigen Verkehrsknoten braucht und dass die Finanzkraft der SWM angesichts der laufenden Ausbau- und Angebotsoffensiven und vor allem des steigenden Erneuerungsbedarfs in vollem Umfang erhalten werden muss. Vom Freistaat wünschen wir uns mehr finanzielles Engagement im kommunalen Nahverkehr. Ich appelliere an Verkehrsminister Zeil, die Fahrzeugförderung wieder zu erhöhen und Finanzierungsbeiträge für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu sichern. Der Freistaat sollte auch die geplante Tram-Nordtangente akzeptieren, wenn wir die neue Variante ohne Fahrleitung im Englischen Garten vorlegen werden. Sie ist nämlich nach wie vor ein besonders gutes Beispiel für sinnvolle ÖPNV-Investitionen, die letztlich der gesamten Stadt zugute kommen. Ihr hoher verkehrlicher Nutzen ergibt sich daraus, dass mit diesem nur 2 km langen

MVG-Information für die Medien

Lückenschluss die Einrichtung einer durchgehenden Tangentialverbindung von Neuhausen über Schwabing nach Bogenhausen möglich wird, die nach allen Prognosen hoch frequentiert würde und daher auch wirksam zur Entlastung der Innenstadtstrecken beitragen könnte.“

Ude: Mobilität stadt- und umweltverträglich gestalten

Oberbürgermeister Christian Ude: „Was die MVG heute vorlegt, ist eine Art Masterplan für den weiteren Ausbau des ÖPNV-Angebots in München. Er nimmt die Ende 2008 von Rot-Grün initiierte ÖPNV-Offensive auf und verbindet den weiteren Netzausbau mit teils anspruchsvollen Plänen für Taktverdichtungen und weitere Angebotsverbesserungen. Was dabei möglich ist, haben die Fachleute der MVG in den vergangenen Jahren akribisch untersucht. Und das soll und muss nun mit Nachdruck umgesetzt werden. Denn die geplante Siedlungsverdichtung kann nur bei entsprechender Kapazität und Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrs stadtverträglich und umweltgerecht verwirklicht werden. Eine weitere Erhöhung des ÖPNV-Anteils leistet zudem einen wichtigen Beitrag für unser Vorhaben, zu einer der bundesweit klimafreundlichsten Kommunen zu werden. Ziel ist bekanntlich, die CO₂-Emissionen in München pro Kopf alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren. Bis spätestens 2030 sollen die CO₂-Emissionen pro Kopf in der Landeshauptstadt gegenüber 1990 halbiert werden.

Richtig ist auch, dass die laufenden Kostensteigerungen, z. B. bei Löhnen, Energie und Fahrzeugen, auch künftig maßvolle Fahrpreisanpassungen erforderlich machen. Die MVV-Gremien werden dazu nächste Woche beraten. Ich kann aber heute schon zusagen: Aus städtischer Sicht wird es bei einer Erhöhung zum Fahrplanwechsel 2011 (Mitte Dezember 2010) unter 3 Prozent bleiben; eine Anpassung in dieser Größenordnung erscheint mir realistisch und auch akzeptabel – gerade auch deshalb, weil damit jetzt auch die Anschaffung neuer und zusätzlicher Fahrzeuge für den weiteren Angebotsausbau, wie heute vorgestellt, ermöglicht wird. Andere erhöhen die Preise und reduzieren das Angebot – wir erhöhen zwar auch, dafür bieten wir den Fahrgästen aber Jahr für Jahr deutlich mehr Angebot. Die erfolgreiche Entwicklung der letzten 10 Jahre zeigt eindrucksvoll, dass wir damit richtig liegen!“

Hinweis: Grafiken und O-Töne sind in der Mediendatenbank auf www.swm.de/presse verfügbar.

MVG-Angebotsoffensive 2010-2020

Stufe 1 – Fahrplan 2011 (ab Ende 2010)

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  U | Netzausbau | U3: Verlängerung Olympia-Einkaufszentrum – Moosacher St.-Martins-Platz – Moosach |
|  Tram | Netzausbau | Tram St. Emmeram: Verlängerung Effnerplatz – Arabellapark – St. Emmeram (geplante Inbetriebnahme Herbst 2011) |
|  BUS | Optimierung | Alle Linien: Netz- und Fahrplananpassungen nach Bedarf (auch in den Folgejahren; geringer Planungsvorlauf) |

Stufe 2 – Fahrplan 2012 (ab Ende 2011)

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  U | Taktverdichtung | U7: Neue Verstärkerlinie Westfriedhof – Hbf – Innsbrucker Ring – Neuperlach Zentrum (Berufsverkehr morgens, Schultage) zur Entlastung der entsprechenden Streckenabschnitte von U1 (wie bisher), U2 und U5 |
|  Tram | Netzreform und Taktverdichtungen | Tram 15/25: Taktverdichtung auf 5-Minuten-Abstand Max-Weber-Platz – Großhesseloher Brücke (Berufsverkehr, Schultage)

Tram 16: Neue Linienführung nach Osten: Romanplatz – Sendlinger Tor – <u>Isartor</u> – <u>Max-Weber-Platz</u> – <u>Effnerplatz</u> – <u>St. Emmeram</u> (Tram 18 dafür über Lehel); Betrieb täglich von 5 bis 1 Uhr (bisher nur zeitweise), dadurch weitere Angebotsverbesserung in der Arnulfstraße

Tram 17: Neue Linienführung nach Süden: Amalienburgstraße – Sendlinger Tor – <u>Schwannseestraße</u> ; Einsatz von Großraumzügen zu allen Betriebszeiten, dadurch ganztags mehr Platzangebot in der Arnulfstraße; 10-Minuten-Takt zur Schwannseestraße nachfragegerecht (bisher Tram 27 im 7,5-Minuten-Takt)

Tram 19: Angebotsverbesserung durch überwiegenden Einsatz von Großraumzügen

Tram 27: Neue Linienführung: Petuelring – <u>Endstation Sendlinger Tor</u> und Taktverdichtung auf 6-Minuten-Abstand (tagsüber) |

Stufe 3 – Fahrplan 2013 (ab Ende 2012)

- | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Tram | Taktverdichtung | Tram 22: Zusätzliche Verstärkerlinie Karlsplatz (Stachus) – Lothstraße zur Entlastung der Linien 20 und 21 während der Vorlesungszeit (in diesem Abschnitt dann 2,5-Minuten-Takt; Voraussetzung: Wendeschleife Lothstraße) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

MVG-Angebotsoffensive 2010-2020

Stufe 4 – Fahrplan 2014 (ab Ende 2013)

- Tram** **Netzausbau** **Tram 19:** Verlängerung Pasing Marienplatz – Pasing Bahnhof
Tram 23 (optional)*: Angebotsverbesserung durch teilweisen Einsatz von Großraumzügen

Stufe 5 – 2014 (Termin abhängig von Fahrzeugverfügbarkeit)

- U** **Taktverdichtung** **U2:** Zusätzliche Verstärkerzüge Milbertshofen – Hauptbahnhof – Kolombusplatz (Berufsverkehr morgens, Schultage); dadurch 2-Minuten-Abstand Hbf – Kolombusplatz und 2/4/4-Minuten-Abstand Milbertshofen – Hbf
U7: Weitere Angebotsverbesserung durch Einsatz von Lang- statt Vollzügen
O D E R (Entscheidung Priorität Anfang 2013)

- U** **Taktverdichtung** **U6:** Zusätzliche Verstärkerzüge Münchner Freiheit – Marienplatz – Harras (Berufsverkehr morgens, Schultage); dadurch 2-Minuten-Abstand Münchner Freiheit – Implerstraße

- Tram** **Taktverdichtung** **Tram 21 (optional)*:** Weitere Taktverdichtung Lothstraße – Westfriedhof
Tram 23 (optional)*: Taktverdichtung Münchner Freiheit – Schwabing Nord

Stufe 6 – 2017 (Termin abhängig von Planfeststellung und Fahrzeugverfügbarkeit)

- Tram** **Netzausbau** **Tram-Westtangente:** Verlängerung der Linie 12 (+ Verstärkerlinie) vom Romanplatz zum U-Bahnhof Aidenbachstraße

Stufe 7 – 2017/2018

- U** **Taktverdichtung** **U2 oder U6:** Zusätzliche Verstärkerzüge im Berufsverkehr morgens (vice versa zu Stufe 5, Zeitpunkt abhängig von Fahrzeugverfügbarkeit)
U2 und/oder U6 (optional)*: Zusätzliche Verstärkerzüge (2-Minuten-Takt Kernnetz) auch im Berufsverkehr abends
U7 (optional)*: Betrieb auch im Berufsverkehr abends

MVG-Angebotsoffensive 2010-2020

Weitere Ausbaustufen – Zeitpunkte offen

U	Netzausbau	U9: City-Bypass Implerstraße – Hbf – Münchner Freiheit zur Entlastung der Nord-Süd-Strecken (mit Anpassung U2 und U3/U6)
Tram	Netzausbau	Tram-Nordtangente: Verlängerung Neuhausen – Schwabing – Bogenhausen (mit Anpassung Tramnetz) Tram Freiam: Verlängerung Pasing Bahnhof – S-Bahnhof Freiam

Ergänzende Maßnahmen

U	Wagenpark	Höheres Platzangebot durch neue U-Bahnzüge (Typ C2): ca. 950 statt bisher 912 (C1) bzw. 870 Plätze (A/B)
Tram	Wagenpark	Neubeschaffung weiterer Großraumzüge nach Bedarf (u. a. abhängig von Neubaustrecken)
U	Netzausbau	Neubau Wendeschleife Lothstraße zur Erhöhung der Streckenkapazität Karlsplatz – Lothstraße (Hochschule) Vergrößerung der Bahnsteigkapazität am Hbf (Fahrtrichtung Nord) durch Rückbau einer Treppe

* jeweils in Abhängigkeit von Bedarf und Finanzierung / Planungsstand: 23.9.2010

Wirkungen

Die im Zuge der Angebotsoffensive geplanten Maßnahmen bewirken bis einschließlich 2018:

Erhöhung der verfügbaren Platzkapazität

U	+ 19 %
Tram	+ 18 %

U Erhöhung Spitzenkapazität Innenstadtquerschnitte pro Stunde

U1 / U2	+ 34 %
U3 / U6	+ 25 %

Erhöhung MVG-Leistungsangebot

Gesamt	+ 5 %
Hiervon 2010-2014	+ 3,2 %

Tram Erhöhung Spitzenkapazität pro Stunde (Beispiele)

Linien 20/21/22	+ 15 % – Abschnitt Hbf – Lothstraße
Linien 15/25	+ 15 % – Abschnitt Max-Weber-Platz – Großhesseloher Brücke
Linien 16/17	+ 21 % – Abschnitt Hbf – Romanplatz
Linie 27	+ 23 % – Abschnitt Sendlinger Tor – Kurfürstenplatz

MVG-Angebotsoffensive 2010-2020

Tramnetz 2012 (MVG-Konzept, Stand: 23.9.2010)



Linien mit Linienwegänderungen:

- Tram 16 statt Tram 18 über Max-Weber-Platz zum Effnerplatz (und weiter nach St. Emmeram)
- Tram 18 statt Tram 17 über Maxmonument/Lehel zum Effnerplatz (und morgens weiter nach Emmeram)
- Tram 17 statt Tram 27 zur Schwaneestraße
- Tram 27 verkürzt zwischen Petuelring und Sendlinger Tor
- Tram 22 neu als Verstärkerlinie zwischen Karlsplatz (Stachus) und Lothstraße

Linien mit Taktverdichtung:

- Tram 15/25 alle 5 statt bisher alle 6-8 Minuten zwischen Max-Weber-Platz und Großhesseloher Brücke (Hauptverkehrszeiten Schultage)
- Tram 27 alle 6 statt bisher alle 7,5 Minuten (tagsüber)

Linien mit längerer Betriebszeit als bisher:

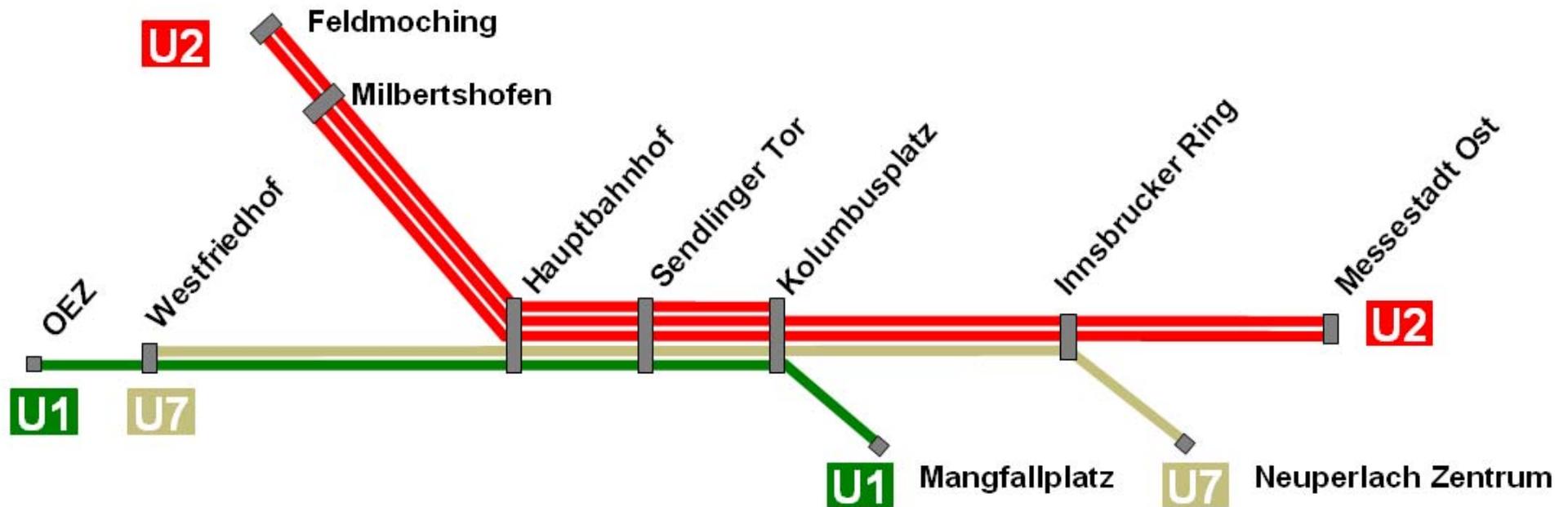
- Tram 16 täglich von ca. 5 bis 1 Uhr (bisher nur montags bis samstags tagsüber)

Linien mit höherer Fahrzeugkapazität als bisher:

- Tram 17 ausschließlich mit größeren Fahrzeugen
- Tram 19 überwiegend mit größeren Fahrzeugen

MVG-Angebotsoffensive 2010-2020

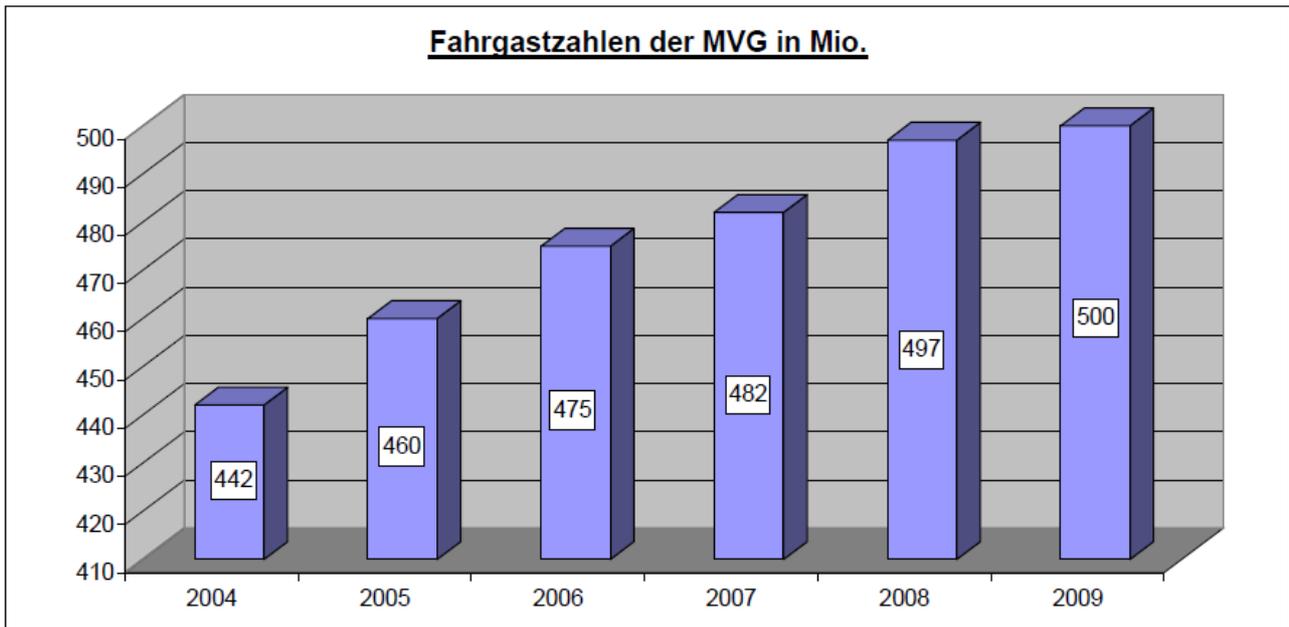
Prinzip Taktverdichtung U1/U2



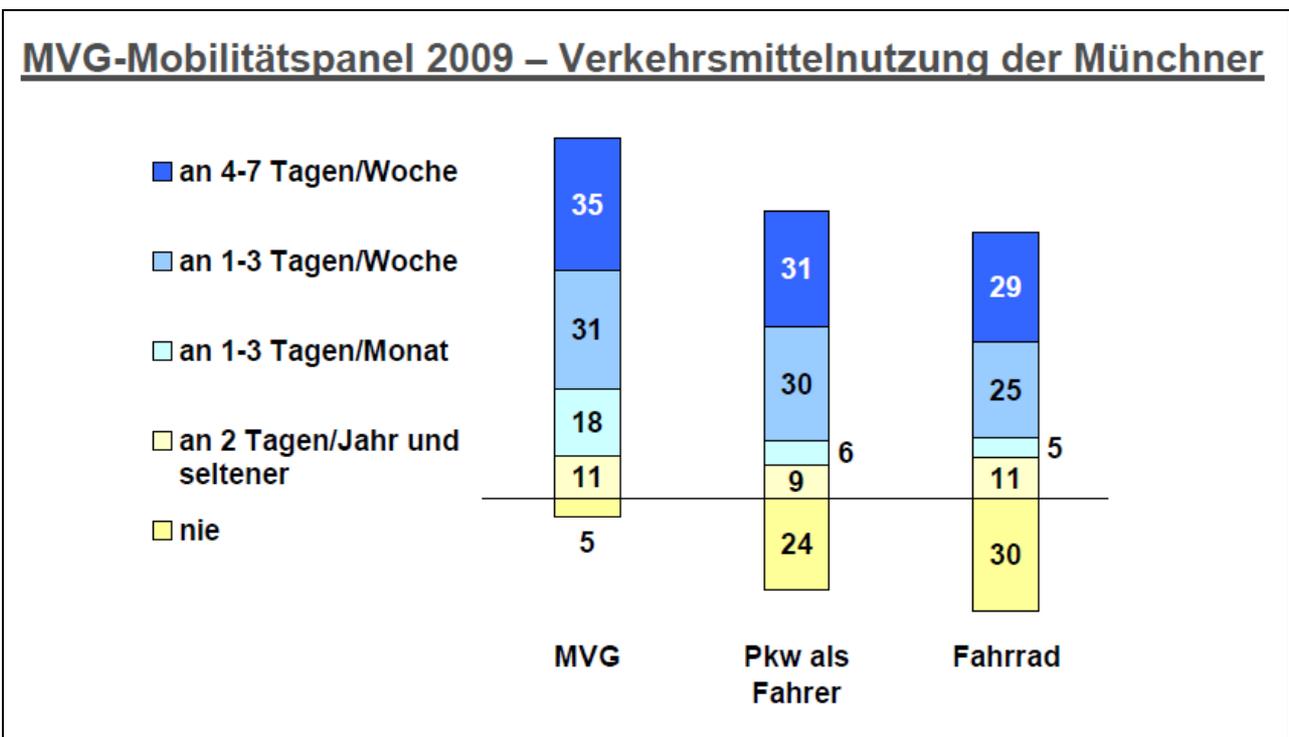
Durch Überlagerung folgender 5 Linien soll zeitweise ein 2-Minuten-Takt zwischen Hauptbahnhof und Kolombusplatz realisiert werden (sowie 2/4/4-Minuten-Takt zwischen Milbertshofen und Hauptbahnhof):

- U1 Olympia-Einkaufszentrum – Mangfallplatz
- U2 Feldmoching – Messestadt Ost
- U2 Feldmoching – Kolombusplatz
- U2 Milbertshofen – Messestadt Ost
- U7 Westfriedhof – Neuperlach Zentrum

MVG-Angebotsoffensive 2010-2020

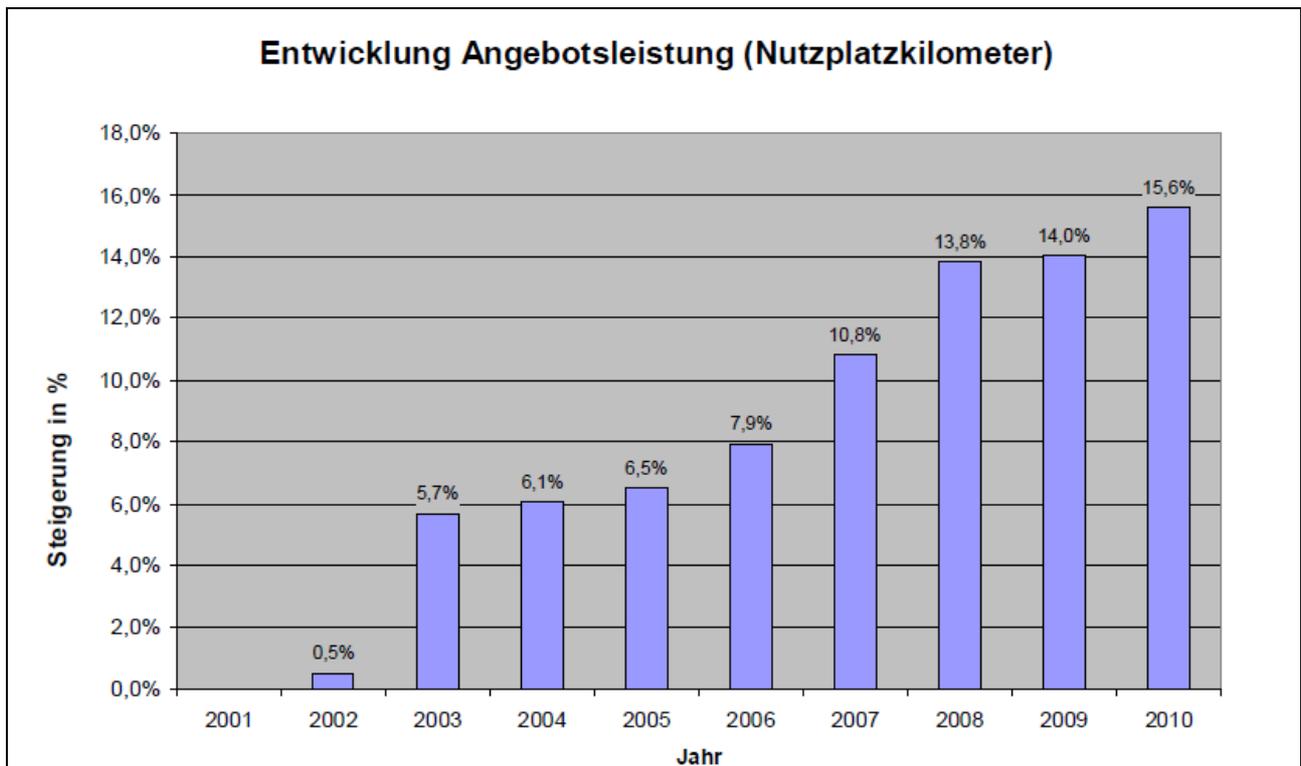


Die MVG-Fahrgastzahlen sind kontinuierlich gestiegen (+ 13 % seit 2004).

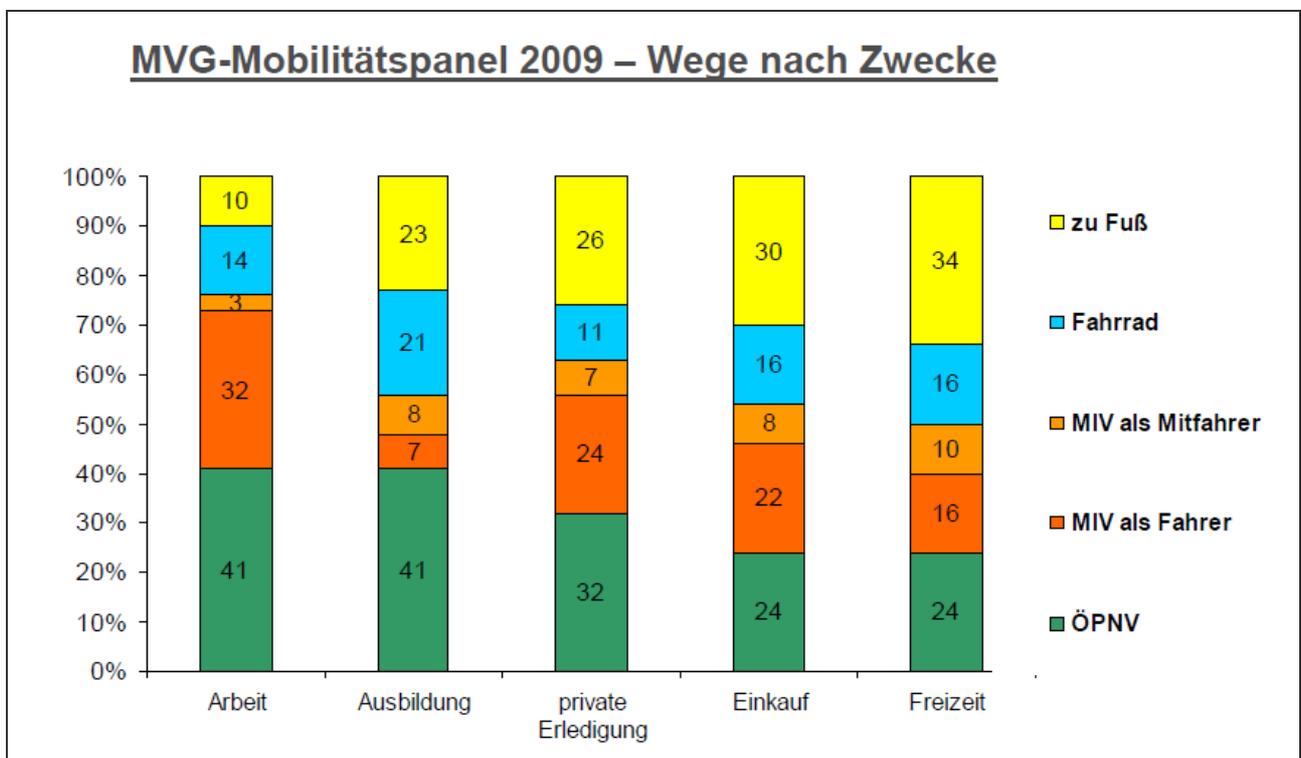


Vergleichsweise 2005/2006: 32 % MVG-Nutzung, 37 % Pkw-Nutzung an 4-7 Tagen/Woche

MVG-Angebotsoffensive 2010-2020



Das MVG-Leistungsangebot wurde im Zeitraum 2001 – 2010 um 16 % gesteigert.



Der hohe / gestiegene Marktanteil des ÖPNV bei Fahrten zur Arbeit und zur Ausbildung führt zu starker Auslastung im morgendlichen Berufsverkehr, daher hier primärer Verbesserungsbedarf.