

23.8.2010

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

## Busbeschleunigung spart Zeit, Fahrzeuge – und Nerven: MVG zieht positive Zwischenbilanz

Fünf Jahre nach dem Stadtratsbeschluss zur systematischen Beschleunigung weiterer Buslinien zieht die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ein positives Zwischenfazit: Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des Busverkehrs konnten durch Priorisierungsmaßnahmen weiter gesteigert werden. In mehreren Projektschritten wurden seit Sommer 2005 vor allem die MetroBus-Linien 52, 53 und 54 ganz oder teilweise beschleunigt. Rechnet man die erreichten Fahrzeitverkürzungen (Richtung und Gegenrichtung) dieser Linien zusammen, so summieren sie sich auf satte 38 Minuten. Durch die kürzere Fahrzeit konnte die MVG allein auf diesen drei Linien 5 Gelenkbusse einsparen und an anderer Stelle im Busnetz einsetzen, ohne dass insgesamt Mehrkosten entstehen – zum vollen Nutzen der Fahrgäste, denn sie erhalten dadurch mehr und schnellere Busse für ihr Fahrgeld!

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

### 55 Fahrplanminuten schneller, 9 Fahrzeuge weniger

Nimmt man die bereits 1995 und 2003 beschleunigten Linien 58 und 155 sowie den ersten Teilabschnitt der Linie 55 bis zum Diakon-Kerolt-Weg dazu, fällt die Bilanz noch deutlicher aus: Der Fahrzeitgewinn beträgt fast eine Stunde (55 Minuten); das entspricht bei diesen 6 Linien insgesamt 9 Omnibussen (siehe Tabelle).

Linie	Beschleunigte Strecke	Zeitvorteil (beide Richtungen; in Minuten / Prozent Fahrzeiteinsparung)	Fahrzeug-einsparung je Linie
MetroBus 52	Marienplatz – Alemannenstraße	7 Min. (15%)	2
MetroBus 53	Münchner Freiheit – Aidenbachstraße	22 Min. (18%)	3
MetroBus 54	Ostbahnhof – Sylvensteinstraße	13 Min. (22%)	1
MetroBus 58	Hauptbahnhof – Silberhornstraße (bei Inbetriebnahme bis Wettersteinplatz)	7 Min. (15%)	1
StadtBus 155	Ostbahnhof – Emdenstraße	zusammen 6 Min. (15%)	zusammen 2
Metrobus 55 (1. Abschnitt)	Ostbahnhof – Diakon-Kerolt-Weg		

Die Beschleunigung einer Linie hat im Übrigen immer auch positive Auswirkungen auf andere Linien, die abschnittsweise parallel verkehren oder

# MVG-Information für die Medien

an Knotenpunkten die gleichen Kreuzungen nutzen. Von den bisher durchgeführten Priorisierungsmaßnahmen profitieren auf diese Weise zum Beispiel auch die Fahrgäste auf größeren Abschnitten der Linien 51, 152, 131, 133, 144, 145, 190 und 191.

## Vorrangschaltungen und Busspuren

Die Beeinflussung von Ampeln spielt bei der Busbeschleunigung eine zentrale Rolle. Bereits aus mehreren hundert Metern Entfernung kündigt der Bus der nächsten Ampel per Funk an, dass er bald die Kreuzung erreichen wird und erhält auf diese Weise rechtzeitig Grünlicht. Bisher sind in München rund 25% der von MVG-Bussen befahrenen Ampeln mit einer ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet (knapp 200 Stück).



Neben dieser „unsichtbaren“ Maßnahme zählt die Einrichtung von Busspuren zu den wirkungsvollsten Beschleunigungsmaßnahmen. Ihre Länge umfasst in München derzeit 23 Kilometer (5% des Streckennetzes Bus); zuletzt kam im Dezember 2009 die Busspur am Grünwalder Stadion dazu (siehe Foto). Fahrzeuge mit zusätzlicher Tür im Heck für einen schnellen Fahrgastwechsel und eine durchdachte Haltestellenplanung (barrierefreie Kaps statt Buchten) dienen ebenfalls der Beschleunigung des Busverkehrs. Ziel aller Anstrengungen ist es, unproduktive Verlust- und Wartezeiten zu vermeiden; die Fahrzeuge sollen letztlich nur und möglichst kurz an Haltestellen zum Stehen kommen.

## Beschleunigung kommt allen Verkehrsteilnehmern zugute

MVG-Chef Herbert König: „Die Beschleunigung ist eine der wichtigsten Maßnahmen zur Sicherung der Attraktivität des Busverkehrs. Wir verkürzen damit die Fahrzeiten für die Kunden, erhöhen durch eine Verstärkung des Betriebsablaufs gleichzeitig die Pünktlichkeit und können die dadurch eingesparten Fahrzeuge für Angebotsverbesserungen im übrigen Busnetz einsetzen. Zudem steigt der Fahrgastkomfort, weil die Fahrzeuge weniger oft anfahren und bremsen müssen. Von der Beschleunigung des ÖPNV profitieren aber nicht nur unsere Fahrgäste. Schließlich zieht das verbesserte Bus-Angebot auch neue Kunden an und sorgt auf diese Weise letztlich für weniger Autoverkehr – und Staus. Darüber hinaus kommt eine verkehrsabhängige Ampelsteuerung auch dem Autoverkehr sowie Radfahrern und Fußgängern zugute, da die Ampelschaltungen modernisiert und den heutigen Verkehrsverhältnissen sowie aktuellen verkehrsplanerischen Erkenntnissen angepasst werden. Der Bus bekommt Sonderphasen nur noch, wenn er auch tatsächlich fährt und nicht in jedem Signalumlauf. Auch das optimiert die Leistungsfähigkeit insgesamt. Zusätzlichen Nutzen stiften auch die Einrichtung von Blindensignalen, die akustisch oder taktil Blinden und Sehbehinderten bei der Überquerung von Straßen helfen sowie abgesenkte Bordsteine, die im Rahmen der Beschleunigungsprojekte an etlichen Fußgängerfurten gleich mit eingerichtet werden. Zeitgemäße, leuchtstarke und somit gut sichtbare LED-Signalgeber verbessern die Verkehrssicherheit und reduzieren

# MVG-Information für die Medien

drastisch den Energieverbrauch sowie die Kosten für die Wartung einer Ampel. Weiterhin gilt also: Busbeschleunigung schafft eine win-win-Situation für alle Verkehrsteilnehmer und ermöglicht mehr ÖPNV für's Geld der Bürger!“

## **20% der Busfahrgäste beschleunigt unterwegs**

Neben ganzen Linien oder größeren Streckenabschnitten werden jedes Jahr auch zwischen 30 und 50 einzelne Ampeln mit Buslinienverkehr „beschleunigungsfähig“. Es handelt sich um Lichtzeichenanlagen, deren reguläre Erneuerung nach 20 bis 30 Jahren ansteht – und die bei dieser Gelegenheit gleich kostensparend mit den Komponenten für die Beschleunigung ausgestattet werden. Insgesamt profitieren inzwischen bereits rund 20% der MVG-Busfahrgäste von beschleunigten Verbindungen und sparen so jährlich rund 1 Mio. Stunden Fahrzeit ein. Nimmt man das Tramnetz hinzu, das bereits komplett beschleunigt ist, fährt jeder zweite Kunde im Oberflächenverkehr beschleunigt. Die beschleunigten Bus- und Tramlinien zusammen genommen lassen die Fahrzeit für MVG-Fahrgäste jährlich um über 4 Millionen Stunden schrumpfen, die den Münchnern somit für Arbeit und Freizeit zusätzlich zur Verfügung stehen.

## **Ausblick: MetroBus 55 steht an**

Auf Basis des Stadtratsbeschlusses von 2005 wird die Busbeschleunigung von SWM/MVG, Baureferat und Kreisverwaltungsreferat gemeinsam vorangetrieben. Grundsätzliche Grundlage ist darüber hinaus der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt mit der Vorgabe, „alle Straßenbahnlinien und wichtige Buslinien (...) an Lichtzeichenanlagen unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Gesamtverkehrs zu priorisieren“. Finanziert werden die Projekte vom Freistaat Bayern, von der Landeshauptstadt München und den SWM. Das Programm wird aktuell mit der Beschleunigung der MetroBus-Linie 55 auf dem Abschnitt Diakon-Kerolt-Weg bis Waldperlach und über die Stadtgrenze hinaus bis nach Putzbrunn fortgesetzt, nachdem ein erster Teilabschnitt (Ostbahnhof – Diakon-Kerolt-Weg) bereits 2003 realisiert wurde. Hiervon sollen die Fahrgäste bereits im Dezember dieses Jahres durch verkürzte Fahrzeiten und höhere Pünktlichkeit profitieren.

Auch die Linie 198 (Neuperlach Zentrum – Klara-Ziegler-Bogen) wird als Synergie-Effekt der Beschleunigung der Linie 55 bis zum Fahrplanwechsel am Jahresende komplett beschleunigt sein. Bis 2015 sollen mindestens fünf weitere Buslinien der MVG systematisch modernisiert werden. Hinzu kommen weitere Beschleunigungseffekte im gesamten Stadtgebiet und auf praktisch allen Buslinien durch das weiter fortschreitende Modernisierungsprogramm der Landeshauptstadt. Im Zeitraum von 1994 bis 2004 waren bereits alle zehn Münchner Trambahnlinien beschleunigt und auf moderne Verkehrstechnik umgestellt worden. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Münchner Straßenbahn stieg durch diese Maßnahmen um 22 Prozent. Insgesamt konnten 14 Fahrzeuge eingespart bzw. für neue Linien verwendet werden.