

PRO BAHN München

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

MVG
per Mail

PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e.V.
Stadt- und Kreisgruppe München
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
skg@muenchen.pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>

München, 2. Juni 2008

Stellungnahme Leistungsprogramm 2008/9

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Vorschlags für das Leistungsprogramm 2008/9. Im wesentlichen begrüßen wir die vorgelegten Vorschlägen für das Leistungsprogramm.

Bitte erlauben Sie uns zuerst einige grundsätzliche Anmerkungen.

In den letzten Jahren sind erfreulicherweise die Fahrgastzahlen auf den meisten Linien gestiegen.

Bei der U-Bahn ist – zumindest zeitweise, insbesondere auf der Linie U3/6 – mittlerweile eine weitere Angebotsverdichtung kaum mehr möglich. Die zentralen Knotenbahnhöfe zeigen auf verschiedene Weise ihre Überlastung. Daher sind aus unserer Sicht bauliche Entlastungen dieser Bahnhöfe angesagt. Beispielsweise wäre am Sendlinger Tor ein neuer Ausgang auf der nordwestlichen Seite der Lindwurmstraße (direkt an der Bushaltestelle) sinnvoll. Eine grundsätzliche Entlastung dieser Linien wäre auch notwendig; dies ist aber nur durch eine Stadtplanung möglich, die vermehrt auf attraktive Stadtteilzentren setzt und direkte Verbindungen zwischen diesen fördert. Bereits von Studien nachgewiesen ist eine Verbesserung bei der überfüllte U-Bahn 3/6 durch den Bau eines S-Bahn-Südrings. Auch die Verkürzung der S7 zum Hauptbahnhof während des Berufsverkehrs belastet die bereits sehr gut ausgelastete U6 zusätzlich. Sollte die Verkürzung nicht kurzfristig korrigiert werden können, so wäre eine Verbesserung des Anschlusses zwischen S7 und U3 notwendig, damit die Belastung sich besser von der U6 zur U3 verteilt. Diese Verbesserung wäre durch eine Verlegung des Haltepunktes „Siemenswerke“ direkt zum U-Bahnhof Obersendling und den Bau eines neuen Haltepunktes „Siemensallee“ möglich.

Bei der Trambahn stellen wir eine Überfüllung vieler Linien fest. Die Planungen der MVG im Leistungsprogramm sind zwar sicherlich vernünftige Maßnahmen, aber unseres Erachtens wäre eine weitere Entlastung notwendig. Wir gehen davon aus, daß auch in den Folgejahren die Fahrgastzahlen weiter ansteigen werden. Daher müssen auf den überlasteten Linien (dies sind insbesondere die Linie 27 in der Barerstraße, die Linien 20/21 oder auch die Linie 18/19 in der Bayerstraße / Landsbergerstraße) der Takt verdichtet werden (mit entsprechenden Auswirkungen auf den Fahrzeugbedarf) oder größere Fahrzeuge verwendet werden. Beide Optionen haben Auswirkungen auf den Fahrzeugbedarf und -park und müssten daher bereits jetzt ein-

geleitet werden, da ein entsprechend langer Vorlauf besteht.

Ein weiterer Aspekt mit Handlungsbedarf ist die Pünktlichkeit gerade bei der Trambahn. Beispielsweise bei der Linie 19 stellen wir regelmäßig größere Fahrplanabweichungen fest. Wiederkehrende Verspätungsursachen müssen systematisch angegangen und gelöst werden. Dies gilt insbesondere auch für Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer. Eine Veröffentlichung detaillierter Pünktlichkeitsstatistiken würden wir begrüßen.

Eine weitere grundsätzliche Anmerkung zur Trambahn bezieht sich auf die Vorgehensweise bei Baustellen: Oft wird die Trambahn gesperrt, stattdessen fahren Ersatzbusse, wie beispielsweise von 13. bis 31. Mai in der Dachauer Straße nördlich des Leonrodplatzes. Auch wenn wir nachvollziehen können, daß natürlich Bauarbeiten mit einer Vollsperrung einfacher sind, würden wir uns wünschen, daß öfters zugunsten eines (manchmal auch provisorischen) Trambahnbetriebs entschieden wird. In diesem Zusammenhang sollte man sich auch überlegen, ob gegebenenfalls einige wenige Zweirichtungsfahrzeuge den Betriebsablauf in diesem Fall vereinfachen könnten.

Im Bereich Bus fällt uns auf, daß in den letzten Jahren nur wenige Standardbusse beschafft wurden. Auch wenn die Kapazitätserweiterung durch den vermehrten Einsatz von Gelenkbussen von uns grundsätzlich positiv gesehen wird, so scheint uns doch der Bedarf zu bestehen, auch wieder Standardbusse neu zu beschaffen und damit auch zum Teil sehr alte Busse abzulösen.

In der Münchner Innenstadt – insbesondere am Bereich Hauptbahnhof und Marienplatz/Viktualienmarkt – stellen wir Stauungen von Touristikbussen fest, die zum Teil auch zu einer Behinderung der öffentlichen Verkehrsmittel führen. Dies halten wir für nicht akzeptabel.

Zurück zum Leistungsprogramm:

Die Umbenennung von Haltestellen zugunsten öffentlicher Einrichtungen wie jetzt bei der Linie 18 ist zwar modern, halten wir aber für nur begrenzt zielführend.

Linie 57: In den letzten Jahren konnten wir steigende Fahrgastzahlen beobachten. Bereits heute fährt diese Buslinie teilweise im 5-Minuten-Takt zwischen Pasing und Neuauubing West. Gleichzeitig nimmt das Neubaugebiet Freiham zunehmende Gestalt an, dadurch ist eine weitere Steigerung der Nachfrage zu erwarten. Eine grundlegende Verbesserung des Angebots ist bereits vor dem Baubeginn der Siedlung Freiham notwendig, damit die künftigen Bewohner von Anfang an einen attraktiven öffentlichen Verkehr nutzen können. Wir regen daher an, den Bau einer Trambahn von Pasing bis zum Neubaugebiet Freiham im Nahverkehrsplan von „weiterer Bedarf“ zu „Planung“ umzustufen.

Linie 59: Diese Buslinie leidet an zunehmender Überfüllung. Durch die nachwievor vorhandene Bautätigkeit werden weitere Taktverdichtungen erforderlich sein. Wir begrüßen daher die beginnende Planfeststellung für den Bau einer Trambahn auf dieser Strecke.

Verlängerung Bus 151 zur Parkstadt Solln: Grundsätzlich begrüßen wir diese Verlängerung. Allerdings sollte geprüft werden, ob eine Führung von der Haltestelle Drygalski-Alle aus über die Boschetsrieder Straße, Machtlinger Straße und Kistlerhofstraße zur Meglinger Straße dank des dann geschaffenen U-Bahn-Übergangs nicht attraktiver wäre als die vorgesehene Führung über Drygalski-Alle und Kistlerhofstraße.

Linie 163 neuer Linienweg: Demnächst wird die U-Bahn nach Moosach eröffnet werden. Diese

Eröffnung wird die Verkehrsströme verändern, die Entscheidung sollte danach nochmal geprüft werden.

Linie 168: Wir begrüßen diese Verlängerung. In dem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob dann die Haltestelle „Laim“ der Linie 131 weiter nach Osten verlegt werden kann, um die Fußwege zu optimieren.

Linie 55: Die heutige Benennung der Haltestellen bietet Verwechslungspotential - beispielsweise durch Texte wie „nur noch jede zweite Fahrt führt nach 'Waldperlach' “. Es würde sich anbieten, die Haltestelle „Waldheimplatz“ in Waldperlach umzubenennen.

Linie 167: Den Betrieb dieser Linie am Heiligen Abend und Silvester begrüßen wir. Allerdings gelten die Argumente ähnlich auch für normale Samstage. Wir regen daher an, grundsätzlich einen Samstagbetrieb von 9 bis 14 Uhr einzurichten.

Linie 131: Die Entfernungen zwischen den Haltestellen Isartor und Marienplatz / Viktualienmarkt betragen stadteinwärts über 600 Meter und stadtauswärts sogar über 800 Meter. Dies ist für einen zentrumsnahen Busverkehr absolut ungewöhnlich. Das Fahrgastpotentials wird dadurch unzureichend ausgeschöpft.

Im „Tal“ sind viele Geschäfte und Gaststätten ansässig. Aufgrund der Zentrumslage ist davon auszugehen, daß der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisenden Kunden dieser Einrichtungen sehr hoch ist. Längere Anmarschwege verlängern gerade im Busverkehr die Gesamtreisezeit überproportional.

Gerade weil in München Busverkehre nur als Ergänzung des schienengebunden Verkehrs dienen, ist der durch sie abgedeckte Bedarf kleinräumiger. Es handelt sich hierbei nicht nur um eine Bedarfsergänzung im Sinne von Zubringerverkehr, Busse schließen auch die im Schnellverkehr vorhandenen Haltestellenlücken für Personen, deren Mobilität aufgrund von Alter, Behinderung oder der Mitnahme von Kleinkindern nicht so ausgeprägt ist, wie bei anderen Teilen der Bevölkerung.

Obwohl PRO BAHN sich bereits vor längerer Zeit für die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im „Tal“ ausgesprochen hat, und konkrete Lösungsvorschläge mitlieferte, war leider weder im Leistungsprogramm 2008 noch im Leistungsprogramm 2009 eine Verbesserung der Situation vorgesehen. Dies muß PRO BAHN ausdrücklich missbilligen!

Wir sind überzeugt, daß die von uns geforderte Lösung keine der im „Tal“ vorhandenen Verkehrsarten über Gebühr Nachteilen aussetzt. Das Argument, dass eine sinnvolle Verkehrspolitik in einem solch zentrumsnahen Bereich Fußgängern und ÖV-Nutzern gegenüber dem Individualverkehr Vorteile einräumen sollte, muß man unserer Meinung nach gar nicht bemühen. Schon allein im Sinne des gleichberechtigten Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer ist die momentane Situation höchst unbefriedigend.

Wir bitten Sie daher, Ihre Vorschläge im angesprochenen Sinne zu ergänzen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth
(Leiter SKG München)