

# 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  
muenchen@pro-bahn.de  
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>

München, 27. Mai 2009

## Stellungnahme Leistungsprogramm 2009/10

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs des Leistungsprogramm 2009/10.

Auch in der vergangenen Fahrplanperiode sind wieder die Fahrgastzahlen deutlich gestiegen. Entsprechend wäre wie auch in den Vorjahren wieder eine grundsätzliche Ausweitung des Angebotes angemessen; damit soll nicht gegen angemessene Einsparungen argumentiert werden, aber die Gesamttendenz sollte weiterhin eine Leistungsausweitung sein. Die (auch in den Krisenzeiten relativ) gute wirtschaftliche Gesamtlage Münchens resultiert aus der hohen Attraktivität der Region, die unter anderem auch durch die Öffentlichen Verkehrsmittel gesichert wird. Gerade in Krisenzeiten müsste es vorrangig sein, die Attraktivität auch in der weltweiten Konkurrenz auszubauen.

Eine grundsätzliche Anmerkung zu den Angeboten: Bei einem 20-Minuten-Takt zweier Verkehrsmittel ist ein „normales“ Umsteigen relativ unattraktiv, wenn kein gegenseitiges Warten erfolgt. Bei der U-Bahn ist ein koordiniertes Warten bereits seit vielen Jahren etablierter Standard. Bei der Trambahn ist derzeit nach dem Ende des 10-Minuten-Takts und vor Beginn des Nachtnetzes die Umsteigesituation besonders ungünstig. Hier sind aus unserer Sicht Verbesserungen notwendig, beispielsweise durch eine Verlängerung des 10-Minuten-Taktes bis 22 Uhr, und anschließenden garantierten Anschlüssen.

Außerdem wäre es sinnvoll, die Übereinstimmung von Tag- und Nachtangeboten zu verbessern. Beispielsweise wäre überlegenswert, die Linienäste von Tram 17 und 18 im Osten zu tauschen, damit die Linie 17 und die Linie N17 den gleichen Linienweg fahren. Soweit Tag- und Nachtlinien übereinstimmen, wäre ein einheitlicher Fahrplanaushang sinnvoll, ansonsten zumindest Verweise im Fahrplan des Tagangebotes auf das Nachtnetz.

Zu den Maßnahmen im Detail:

U-Bahn:

Den Entfall von Verstärkerfahrten auf der U6 an Ferienfreitagen beurteilen wir negativ. Die Einsparung ist sehr niedrig (z.B. nur eine sehr geringe Zahl an Tagen, keine Einsparung der benötigten Maximalzahl an Fahrzeugen); demgegenüber sind für die Fahrgäste an jedem Werktag

weitere Fußnoten im Fahrplan vorhanden, die dann gelesen werden müssen. In Gesamtsumme der Auswirkungen auf die Fahrgäste beurteilen wir wenige gezielte Maßnahmen mit einem relativ hohen Einsparvolumen wie die im Jahresfahrplan vorgesehene Verkürzung der U4 im Berufsverkehr als sinnvoller und weniger störend als deutlich mehr sehr kleine Maßnahmen mit jeweils nur sehr geringen Einsparungen.

Bei den vorgesehenen Verkürzungen der U4 halten wir es für notwendig, in den Zeiten, zu denen die U4 nicht bis Westendstraße fährt, im Fahrplan der U4 unmißverständlich auf die Fahrtmöglichkeiten mit der U5 und den Umsteigemöglichkeiten zu verweisen. Auch sollte bei der Außenansage der U-Bahn auf die Mitfahrt bis zum möglichen Umstieg auf die U4 hingewiesen werden. Dies gilt auch für das bereits heute bestehende Abendangebot.

Tram:

Die Eröffnung der Tram 23 beurteilen wir positiv. Allerdings beginnt der 20-Minuten-Takt um 20 Uhr viel zu früh. Bis mindestens 21 Uhr (ab Münchner Freiheit) sollte der 10-Minuten-Takt gewährleistet sein; damit können die Bürger auch bei Einkäufen in der Innenstadt noch attraktiv ihre Wohnungen erreichen.

In der Barerstraße ist die Trambahn heute eindeutig überfüllt. Gerade in diesem Stadtteil werden die öffentlichen Verkehrsmittel nicht nur auf dem Weg in die Arbeit, sondern auch für allerlei Freizeitaktivitäten genutzt. Deshalb ist dort auch nicht mit einem spürbaren Nachfragerückgang zu rechnen, sondern eher mit einem weiteren Wachstum der Fahrgastzahlen. Wir halten eine Taktverdichtung in der Barer Straße für dringend notwendig. Selbst wenn aus Sicht der MVG diese Maßnahmen derzeit nicht direkt umsetzbar ist, so würden wir es begrüßen, wenn der aktuelle Stand und die Hinderungsgründe auch im Leistungsprogramm aufgeführt sind.

Bei der Tram 19 sind Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans notwendig. Wir können dort leider relativ oft durch Fehlverhalten von Autofahrern induzierte Verspätungen beobachten. Im Einzelfall müsste hier auch von der Straßenverkehrsbehörde die Priorität der Öffentlichen Verkehrsmittel und die hohe Nachfrage besser beachtet werden. Wir halten eine Veröffentlichung von detaillierten Pünktlichkeitsdaten sowie den ermittelten Verspätungsursachen für sinnvoll.

Bei den Linien 18/19 würden wir eine zusätzliche Haltestelle „Hirschgarten“ in der Landsberger Straße direkt westlich der Brücke über die Eisenbahn begrüßen. Damit würde die kürzeste Umsteige Verbindung zwischen Tram und S-Bahn westlich vom Hauptbahnhof geschaffen.

Unter Annahme, dass der Ausbau der Tram wie geplant weiter fortschreitet, und die Fahrgastzahlen nicht einbrechen, werden wir über die bestellten Variobahn-Züge hinaus weitere Kapazitäten benötigen. Unter diesem Aspekt sollte die Verschrottung der letzten 3 Fahrzeuge vom Typ P nochmal überdacht werden.

Bus:

Bei der Anbindung Ackermannbogen muß die Fertigstellung der für die endgültige Busanbindung notwendigen Straßen priorisiert werden (auch wenn dies nicht im Verantwortungsbereich der MVG liegt). Bis dahin ist der 10-Minuten-Takt zum Nordbad zwar das kleinere Übel, aber nicht der wünschenswerte Zustand.

Wir schlagen vor, die Endhaltestelle der Buslinie 131 (neu) zum Baldeplatz zu verlegen; dies halten wir für die Fahrgäste für ein attraktiveres Ziel. Gleichzeitig erwarten wir hier ein höhe-

res Fahrgastaufkommen, da eine Direktanbindung aus den dicht besiedelten Wohngebieten Westend und Schwanthalerhöhe zur Isar hergestellt werden würde.

Bei der Buslinie 152 ist die Haltestellenlage am Sendlinger Tor überwiegend historisch begründet, da dies mal zwei getrennte Buslinien mit der jeweiligen Endstation waren. Wir regen an, einen direkteren Zugang von der U-Bahn Richtung Süden sowie eine zentralere Lage der Haltestelle Richtung Osten zu realisieren.

Bei der Buslinie 132 halten wir eine baldige Realisierung der Haltestelle „Tal“ für notwendig. Wir können nicht nachvollziehen, wieso auch für große Verbesserungen, die mit wenig Aufwand realisiert werden könnten, immer erst auf eine große Gesamtlösung gewartet werden muß, und nicht eine provisorische Sofortmaßnahmen bis dahin möglich ist.

Buslinie 196: Der Anschluß zwischen S-Bahn stadtauswärts und Bus ist sowohl in Perlach als auch in Neuperlach relativ unattraktiv. Wir regen an, eine Verschiebung der Fahrzeiten zu überprüfen, so daß eine Umsteigemöglichkeit mit einer kürzeren Fahrzeit als 14 Minuten angeboten wird.

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

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth  
(Leiter SKG München)