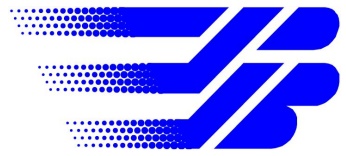


# PRO BAHN München

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, 25. Mai 2010

## Stellungnahme Leistungsprogramm 2010/11

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs des Leistungsprogramm 2010/11.

Zur Graphik auf Seite 4: Wichtig sind nicht nur die absoluten Werte der Platzkilometer und ihre Entwicklung. Man muss diese Werte auch in Relation zur Nachfrage und der Angebotsdichte (Zahl der Abfahrten) sowie zur inflationsbereinigten Höhe der Fahrgeldeinnahmen bewerten.

Wie in der MVG-Pressemitteilung vom 27. April dargestellt ist seit 2004 die Fahrgastzahl um 13 Prozent gestiegen. Das Platzangebot ist im gleichen Zeitraum aber nur um 7,5 Prozent gestiegen. Diese Zahlen bestätigen unsere Beobachtung, dass das Angebot der Nachfrage hinterhinkt und immer mehr Linien unter einer Überfüllung leiden. Entsprechend dieser Beobachtung ist eine spürbare Verbesserung des Angebotes notwendig. Das vorliegende Leistungsprogramm bietet allerdings ähnlich wie im Vorjahr lediglich ein im wesentlichen stagnierendes Angebot.

Um die künftige wirtschaftliche Entwicklung des Großraumes München zu stützen, ist eine aktive Angebotsausweitung notwendig. Der Öffentliche Nahverkehr ist einer der Faktoren, die die hohe weltweite Attraktivität Münchens gewährleisten. Dies gilt sowohl für das gute Angebot im Berufsverkehr als auch für die Tatsache, dass auf den wesentlichen Achsen rund um die Uhr Fahrtmöglichkeiten bestehen; beides ist Teil der Daseinsvorsorge.

Zu den Maßnahmen im Detail:

U-Bahn:

Taktverdichtung U5 an Freitagen: Wir halten es für notwendig, dass die bahnsteiggleiche Umsteigemöglichkeit zwischen den Verstärkern am Innsbrucker Ring genauso wie bei den Regelzügen vorhanden sind. Dies bedeutet insbesondere, dass eine Wende am Bahnsteig nicht möglich ist.

Beim dargestellten 5-Minuten-Takt zwischen Max-Weber-Platz und Neuperlach und einem 3-4-Minuten-Takt im Abschnitt Theresienwiese und Max-Weber-Platz sind Kunstpausen am Max-Weber-Platz notwendig, um eine Taktverschiebung zu erreichen. Dies lehnen wir ab. Wir halten einen 2,5/2,5/5-Minuten-Takt im gemeinsamen Abschnitt durchaus für akzeptabel; dies sollte dann aber auch so dargestellt werden.

Gestaltung der Aushangfahrpläne der U4: im Spätverkehr verkehrt diese Linie auf großen Teilen ihres Linienweges nicht, sondern man muß mit der U5 bis Max-Weber-Platz fahren. Der erste Blick auf einen Abfahrtsplan z.B. am Hauptbahnhof sieht aber so aus, als wenn die Linie gar nicht verkehrt. Wir schlagen daher vor, die Abfahrtszeiten der U5 mit einer entsprechenden Fußnote aufzuführen; dies erfolgt bereits heute für den ersten Zug in der Früh. Eine alternative Gestaltung wäre eine farbliche Hinterlegung, ähnlich wie dies auf anderen Linien im Berufsverkehr erfolgt.

Tram:

In der Summe betrachten wir die vorgeschlagenen Maßnahmen als Verbesserung, möchten aber zu einigen Punkten ergänzende Anregungen machen.

Die Verlängerung der Einsatzzeit der Tram 16 (und damit des dichten Taktes im Abschnitt Sendlinger Tor – Romanplatz) sind dringend notwendig, auch um den Preis des späteren Einsetzens des 20-Minuten-Taktes. Wir begrüßen daher diese Maßnahme.

Allerdings ist eine ähnliche Verdichtung auch auf der Tram 27 im Abschnitt Stachus – Kurfürstenplatz notwendig. Zudem sollte grundsätzlich auf allen Linien ein dichter Takt bis mindestens 21 Uhr, besser 22 Uhr gefahren werden.

Bei der Tram 19 müssen wir trotz der Veränderungen der Wendezeiten leider nachwievor Stabilitätsprobleme feststellen. Hier ist nicht nur die MVG gefordert, sondern auch die Straßenverkehrsbehörde, um die negative Beeinträchtigung des öffentlichen Nahverkehrs durch das Fehlverhalten einzelner Autofahrer zu reduzieren. Eine Veröffentlichung der Pünktlichkeitsdaten, zusammen mit den Verspätungsursachen halten wir weiterhin für notwendig.

Bus:

Der Wegfall des Busses 50 in der Bingener Straße wird eine Verschlechterung sowohl für die dortigen Fahrgäste bedeuten, als auch die Umsteigemöglichkeiten aus dem Einzugsbereich dieser Linie in den Südwesten (S1, Linie 51, z.T. Tram 20) verschlechtern. Daher halten wir die angedachte Verknüpfung zwischen Bus 50 und Bus 143 für eine notwendige Ausgleichsmaßnahme, die auch entsprechend kommuniziert werden muß (Aushangfahrpläne, Streckentafel im Bus, Fahrplanauskunft, ...).

Auch damit wird der Wegfall der Busse in der Bingener Straße zu (aus Sicht der Anwohner) berechtigten Beschwerden führen; letztlich wurde diese Verschlechterung aber bereits durch

die Entscheidung über die Trassierung der U-Bahn präjudiziert. Als Konsequenz sollte bei künftigen Bauprojekten bereits in der Planungsphase ein realistisches Anpassungsnetz zur Folgeabschätzung verwendet werden.

Ohne die Verknüpfung zwischen Bus 50 und Bus 143 lehnen wir den Vorschlag ab.

Ein Dauerbrenner ist die Haltestelle „Tal“ bei der Buslinie 132. Wir können nicht nachvollziehen, warum sich hier immer noch nichts getan hat.

Warum müssen die Fahrgäste des Öffentlichen Verkehrs, die ja im Innenstadtbereich gegenüber den Nutzern des Individualverkehrs die Mehrheit sind, und sich zudem aus Sicht von Ökologie und Stadtgestaltung vernünftiger verhalten, immer gegenüber den Autofahrern zurückstehen? Wir vermissen hier eine klare und eindeutige Positionierung der Stadt München, die über bloße Worte hinausgeht, und bitten die MVG, diesen Standpunkt energisch und schnell durchzusetzen. Gerade das Beispiel Tal kann man nur mit großem Unverständnis betrachten.

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)