

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, 17. Mai 2013

Stellungnahme Leistungsprogramm 2013/4

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs des Leistungsprogramm 2013/14.

Wir begrüßen, dass dieses Jahr eine deutliche Erhöhung der Kapazität erfolgen soll, sowie mehrere unserer Forderungen umgesetzt werden sollen und damit auch Einschränkungen der letzten Jahre wieder rückgängig gemacht werden. Dies könnte aber durchaus konsequenter ausfallen und die Verständlichkeit des Angebots könnte mit kleinen Maßnahmen nochmals deutlich verbessert werden (Details unten).

Auch wenn mit diesem Leistungsprogramm das Angebot relativ zum jetzigen Fahrplan klar wächst, im mehrjährigen Vergleich steigt die Nachfrage nachwievor erheblich stärker an als das Angebot. Daher wird es auch weiterhin überfüllte Verkehrsmittel geben, das Angebot muss viel stärker ausgebaut werden. Dabei sollte es nicht immer nur um das Stadtzentrum gehen, durch geeignete neue Verbindungen können vielmehr auch die Verkehrsmittel in der Innenstadt entlastet werden. Ein positives Beispiel ist die neue Buslinie X30, aber auch die Fertigstellung der Tramtangente vom Rotkreuzplatz über die bestehende Linie 12 bis zum Arabellapark und weiter nach Englschalking ist notwendig. Ebenso bietet sich an, Takt und Bedienungsqualität der Buslinie 50 durch eine Umstellung auf eine Trambahn zu verbessern.

Es bietet sich an, den Schnellbahnnetzplan öfters durch den Schienennetzplan (plus Bus X30) zu ersetzen, damit den Fahrgästen die Angebote an der Oberfläche bewusster werden und auch die teure U-Bahn entlastet wird.

Die Möglichkeit, Trambahnprojekte schnell und kostengünstig umsetzen zu können, sollte auch in München als Chance begriffen werden, die genutzt werden sollte.

Aber nicht nur die MVG, sondern auch die Stadt München und der Freistaat Bayern sind gefordert: Durch den S-Bahn-Südring könnte das zentrale U-Bahn-Netz und insbesondere auch der überlastete Knoten Hauptbahnhof entlastet werden. Durch die geeignete Entwicklung von starken Stadtteilzentren, die auf den Umweltverbund und nicht nur Großparkplätze ausgerichtet sind, kann insgesamt das Wachstum der Stadt und auch die Auslastung der Öffentlichen Verkehrsmittel positiv beeinflusst werden.

Selbst wenn die jetzigen Vorschläge im Vergleich zu den Vorjahren positiv hervorstechen, so ist der Gesamtstatus gerade auch im Vergleich zum Straßenverkehr enttäuschend. Die Öffentlichen Verkehrsmittel sind laut Untersuchungen der MVG selbst mittlerweile für die Münchner Bürger wichtiger als der Autoverkehr, aber dennoch wird von der Stadtpolitik letzterer bevorzugt. Bezieht man auch noch die weit überdurchschnittliche Finanzkraft der Stadt München ein, so wird das Bild nur noch trüber – eine Beteiligung der Stadt an Angebotsverbesserungen wie dieses Jahr hätte auch jedes der letzten Jahre passieren können und müssen.

In jedem der nächsten Jahre müssen so positive Schritte nach vorne erfolgen wie dieses Jahr. Dies würde auch die Grundlage für das weitere Wachstum und die Attraktivität des Wirtschaftsraums legen.

Zu den Maßnahmen im Detail:

U-Bahn:

Die Anzahl der verschiedenen Fahrplanzustände ist weiterhin verwirrend hoch (Schultage vs Ferientage, Montag – Donnerstag vs Freitag, Großmessen, ...). Die Reduzierung zumindest in der Außendarstellung halten wir für dringend notwendig. Differenzen bei Abfahrtszeiten von einer Minute für verschiedene Tage / Fahrplanzustände müssen vermieden werden.

Der geplante gemeinsame 5-Minuten-Takt mit der U5 im Abendverkehr wird dazu führen, dass sich die Reisezeiten für Fahrgäste der U4 Richtung Stachus / Hauptbahnhof verlängern; dies gilt auch für Umsteiger wie beispielsweise zur U1/2. Eine Fortführung der U4 bis zum Bahnhof Theresienwiese würde dies im Wesentlichen ausgleichen. Zugleich würde der 5-Minuten-Takt damit den ganzen Innenstadtbereich abdecken.

Gleichzeitig wird die Anschlusssituation über Eck am Max-Weber-Platz abends auf die schlechtere Situation tags geändert werden. Eine Lösung dafür wäre, bei allen U-Bahn-Linien eine der beiden Richtungen gemeinsam um 5 Minuten zu verschieben. Dies würde zudem auch die über-Eck-Anschlüsse zwischen U1/2 am Hauptbahnhof und Kolymbusplatz, U2/3 am Scheidplatz, U2/5 am Innsbrucker Ring sowie U3/6 an der Münchner Freiheit und Implerstraße verbessern.

Die Benennung des Samstagsverstärkers Olympiazentrum – Sendlinger Tor als U8 sehen wir grundsätzlich positiv. Es wäre aber notwendig, dass eine angemessene Darstellung im Liniennetz erfolgt, die keine Erwartungen an die Linie unter der Woche weckt. Die Anzeigen an allen Bahnsteigen und Fahrzeugen, auch an den älteren U-Bahnen, müssen konsistent sein.

Die Rücknahme des früheren Beginns des 20-Minuten-Taktes bei der U-Bahn unter der Woche begrüßen wir ausdrücklich; damit wird der Status quo ante wiederhergestellt und unsere Kritik aufgegriffen.

Die Änderungen beim 5-Minuten-Takt an Ferienfreitagnachmittagen auf der U2 sehen wir positiv. Noch besser wäre es allerdings, allgemein keine zusätzlichen Einschränkungen an Ferienfreitagen vorzunehmen. Die Anzahl der Schulfreierfreitagnachmittage ist so gering, dass die

Mehrkosten dafür insgesamt nicht so sehr ins Gewicht fallen; die Vereinheitlichung des Fahrplans ist im Vergleich dazu wesentlich vorteilhafter. Dies gilt genauso beispielsweise auch für die U6.

Besonders unverständlich ist wie bereits mehrfach angesprochen der Abfahrtsplan der U4 im Bereich Westendstrasse. Die Gestaltung der Aushangfahrpläne der U4 ist zwar schon verbessert, aber für einen normalen Fahrgast immer noch schwer begreifbar. Ein kombinierter Fahrplan für die U4, bei der die U5-Fahrten mit Umsteigen explizit ausgewiesen sind, wäre wesentlich besser.

Tram:

Tram 27/28: Der geplante 10-Minuten-Takt auf der Tram 27 sollte mit der U-Bahn am Hohenzollernplatz so koordiniert werden, dass dort verlässliche kurze Umsteigezeiten entstehen. Damit ist dann für die Gesamtreisezeit der Wegfall des 7,5-Minuten-Taktes in der Schleißheimer Straße tolerabel.

Bei den Trambahnen ist zudem weiterhin die Straßenverkehrsbehörde gefordert, 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, wie dies beispielsweise in Bonn erfolgt. Wir bedauern, dass wir diese Punkte unmittelbar aus den vorjährigen Stellungnahmen übernehmen müssen.

Bus:

Bei der Buslinie 58 drängt sich auf aufgrund der durchgehend hohen Auslastung die Umstellung auf eine Trambahn geradezu auf.

Bus 139 / 189: Nach unserer Beobachtung wird die verkehrliche Durchbindung zwischen den beiden Buslinie genutzt. Leider lässt sich aus dem Leistungsprogramm nicht entnehmen, ob die Durchbindung erhalten bleiben soll. Wir würden jedenfalls das Weiterbestehen dieser Möglichkeit begrüßen.

Die Änderungen beim Stadtbus 144 begrüßen wir. Damit wird auch eine Tarifkuriosität bereinigt. Allerdings ist ein attraktiver Fußgängerübergang über die Chiemgaustraße notwendig, bei der keine langen Wartezeiten für die Fußgänger entstehen. Wenn Fahrgäste es nicht schaffen, die Straße rechtzeitig zu queren und dann ihren Bus ankommen und abfahren sehen, wird sich dies negativ auswirken. Die Straßenverkehrsbehörde ist gefordert, sich hier am Interesse aller Verkehrsteilnehmer und nicht nur der Autofahrer zu orientieren.

Bus 157: Hier drängt sich die Herstellung einer Verbindung von Freiham mit dem angrenzenden Münchner Siedlungsgebiet direkt auf. Dies ist nicht nur aus rein verkehrlicher Sicht sinnvoll, sondern auch, um ein Zusammenwachsen des neuen Gewerbegebiets mit dem bestehenden Siedlungsgebiet überhaupt erst zu ermöglichen. Dies wurde dankenswerterweise im zweiten Teil mit der Linie 143 auch aufgegriffen.

Bus 172: Die Verlängerung nach Dachau begrüßen wir, ebenso wie den dichteren Takt. Dies entspricht auch unseren Forderungen zum Busnetz mit dem Nordkonzept seit der Eröffnung der U-Bahn zu Dülferstraße (!), die wir beispielsweise auch 1997 mit einer Unterschriftenaktion unterstrichen haben. Diese Verbindung haben wir dieses Jahr auch im Rahmen unserer Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan des Landkreises München gefordert.

Bus 130 (neu): Insgesamt sehen wir dort mehrere positive Ansätze miteinander verbunden. Für die Anbindung des Bereichs Poccistraße Richtung Westendstraße / Laim wird dieser Vorschlag aber Nachteile aufweisen.

Bus X30 (neu): Da diese Buslinie die U-Bahn entlasten soll, sind adäquate Durchsagen auch in der U-Bahn notwendig – die allerdings nur zu den Betriebszeiten des Busses erfolgen dürfen. Auf die Umsetzung sind wir ebenso wie auf entsprechende Netzpläne gespannt (wobei zur Entlastung nicht nur die Linie X30, sondern auch bestehende Metrobusse sowie Trambahnen aufgenommen werden sollten).

Ein 6-/7-Minuten-Takt ist zum 5-/10-Minuten-Takt der U-Bahn nicht kompatibel. Wir schlagen daher einen einheitlichen 5-Minuten-Takt vor; während Bedarf der U-Bahn-Entlastung besteht sollte dieser Takt auch umsetzbar sein. Ein Ersatz dieser Buslinie durch eine attraktive Trambahn sollte zeitnah erfolgen; als Vorlaufbetrieb ist der Bus trotzdem sinnvoll und notwendig.

Busnetz Innenstadt: Derzeit beobachten wir oft, dass die Verbindungen über den Marienplatz aus vielfältigen Gründen unterbrochen werden. Gerade wenn hier eine Innenstadtverbindung wie die Linie 101 eingeführt werden soll, dann muss dies künftig zuverlässiger werden. Auf der Tram 19 ist zwischen Hauptbahnhof und Max-Weber-Platz ein 5-Minuten-Takt notwendig, ebenso wie eine deutliche Erhöhung der Pünktlichkeit.

Teil II:

Bus 136 / Erschließung Neubaugebiet Siemensallee: Angesichts der Historie stellt sich schon die Frage, inwieweit bei der Planung von Neubaugebieten die Anbindung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln überhaupt auf Interesse stößt. Ursprünglich war die Teilung des S-Bahnhofs Siemenswerke in Diskussion, die zu einer wesentlichen Verbesserung geführt hätte und auch die schlechte Verbindung zwischen S-Bahn und U3 korrigiert hätte; durch eine zu geringe Bebauungsdichte und dem Desinteresse der Stadt München wurde dies aber vereitelt. Im Bereich der Siedlung bestünde zudem die Option, die Wege von der Wohnbebauung östlich der S-Bahn zum Bahnsteig durch einen kurzen Fußweg entlang der Grenze des Neubaugebiets zu verkürzen, aber auch dies wurde nicht aufgenommen (siehe unsere Stellungnahme zum Bebauungsplan 1930b vom 26. Januar 2010). Der jetzt geplante Bus ist zwar nett, aber letztlich auch nur von begrenztem Nutzen.

Wichtiger wäre, die S-Bahn als Verkehrssystem auch in der Stadt München zu akzeptieren, ernst zu nehmen und einzubeziehen. Dann wäre zu insgesamt geringeren Kosten hier ein wesentlich höherer Nutzen erreicht worden. Auch zum jetzigen Zeitpunkt ist über den Verlauf weniger Jahre gerechnet es immer noch sinnvoller, wenn die Stadt München die Aufteilung des S-Bahnhofs Siemenswerke in einen Bahnhof Siemensallee unmittelbar nördlich der Siemensallee sowie einen Bahnhof Obersendling zwischen U-Bahn und Boschetsriederstraße unter-

stützen würde.

Anbindung Seniorenheim Effnerstraße/Christophorus-Haus: Im direkten Vergleich bietet die Verlängerung der Buslinie 187 zusätzliche Angebote für alle Fahrgäste, da dies eine direkte Verbindung von der Mauerkirchnerstraße in den Bereich Oberföhringer Straße und Arabellapark herstellt und auch den Höhenunterschied überwindet. Allerdings bietet es sich an, rein ausschilderungsmäßig die Linie zu teilen, da ein Zielschild „Arbellapark“ am Ostbahnhof eher einen direkteren Linienvverlauf erwarten lassen würde.

Nachtnetz:

Grundsätzliches: Angesichts der stetig steigenden Nachfrage regen wir an, dass an Wochenenden der 30-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet wird.

N27: Hier böte sich an den Wochenenden eine Verlängerung Richtung Grünwald an.

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)