

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, 15. Mai 2015

Stellungnahme Leistungsprogramm 2014/5

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs des Leistungsprogramms 2015/16.

Wie im Leistungsprogramm selbst dargestellt ist mangels Geld keine Angebotsverbesserung geplant, sondern es werden lediglich Leistungen von einer Stelle zur anderen verschoben.

Angesichts der Tatsache, dass die Stadt München jedes Jahr wächst, eine Verkehrsverlagerung vom Autoverkehr auf den Umweltverbund und die Öffentlichen Verkehrsmittel stattfindet, und auch die Stadt München finanziell sehr gut da steht, ist dies ein (verkehrs-)politisches Armutszeugnis. Hier ist der Stadtrat gefordert, Öffentlicher Nahverkehr ist eine städtische Aufgabe, ebenso wie die Finanzierung des Öffentlichen Nahverkehrs. Es gilt hier auch auf politischer Ebene dafür zu sorgen, dass neue Fahrzeuge und Strecken zeitnah zugelassen werden – es darf nicht sein, dass bürokratische Strukturen Verbesserungen für die Fahrgäste blockieren.

Wenn man ergänzend dazu die immer stärkeren Belastung durch Langsamfahrstellen und Störungen betrachtet, so verstärkt sich die Wahrnehmung, dass die politischen Akteure die Bedeutung eines guten Nahverkehrs für die Stadt, ihre Attraktivität und ihre Zukunft massiv unterschätzen.

Dies sollte auch bei den im politischen Raum gerne diskutierten U-Bahn-Plänen nicht vergessen werden. Solange die Finanzierung selbst kleiner Angebotsverbesserungen kaum mehr möglich ist, würden neue teure U-Bahn-Strecken einen Kahlschlag im restlichen Netz bedeuten. Dies kann nicht im Interesse der Bürger sein!

Deshalb ist hier ein Entgegensteuern notwendig: Die Stadt muss ihrer Verantwortung für den öffentlichen Nahverkehr auch finanziell gerecht werden, und eine konsequente Verbesserung des Angebots ermöglichen. Dazu sind heute vorhandene Angebotslücken wie im Süden über die Isar zu identifizieren und schließen. Ein sinnvoller Einsatz der Mittel ist dabei zu beachten: Wo ein Bus sinnvoll ist, muss nicht ein Schienenverkehrsmittel gebaut werden. Wo eine Tram ein gutes Angebot ermöglicht, braucht keine U-Bahn gebaut werden. Die Möglichkeit, Trambahnprojekte schnell und kostengünstig umsetzen zu können, sollte auch in München als Chance begriffen werden, die genutzt werden kann und sollte.

Dass die dringend notwendigen Verbesserungen bei Tram- und U-Bahn aufgrund fehlender Fahrzeug-Zulassungen nachwievornoch nicht umgesetzt sind, ist für ein Industrieland beschämend. Elektromobilität ist bereits seit langem ein Erfolg auf der Schiene, und müsste nur konsequent umgesetzt werden. Sind Energie- und Verkehrswende ernst gemeint, so müsste hier auch die Stadt als politisches Gremium eingreifen und bei Land und Bund auf eine Verbesserung der Zulassungsprozeduren drängen.

Die von uns letztes Jahr monierten Mängel bei den Verstärkerzügen der U2 bis Milbertshofen und den Umsteigezeiten zwischen U-Bahn und S-Bahn am Heimeranplatz bestehen leider weiterhin. Unsere letztjährige Stellungnahme bleibt hier unverändert gültig.

Ebenso vermissen wir auch weiterhin die Umsetzung der vorletztes Jahr angekündigten Buslinie 101.

Alle strukturellen Themen, die wir letztes Jahr angesprochen haben, harren noch ihrer Bearbeitung.

Zum Thema U-Bahn-Takte: Zumindest auf der U4/5 und U3/6 mit ihrem doch relativ langen Überlappungsbereich zweier Linien wäre gleiche Abstände der Fahrten tagsüber sinnvoll (also alle 5 Minuten, oder mit einer Verstärkerlinie 3/3/4-Minuten). Dies reduziert Wartezeiten, führt zu einer gleichmäßigeren Auslastung der U-Bahnen, und vermeidet Überfüllungen (die dann zu Verspätungen und noch ungünstigeren Abständen führen).

Wichtig ist auch, dass die Takte an Umsteigepunkten kompatibel sind: Zwischen einer Linie mit 7,5 Minuten und 10 Minuten klappt das Umsteigen nur alle halbe Stunde gut. Dies ist einer Großstadt unwürdig.

An den oberirdischen Haltestellen müssen wir eine tendenzielle Verschlechterung der Ampelsituationen feststellen, insbesondere beim Umsteigen. Dies reduziert unnötig die Attraktivität, und führt auch immer wieder zu gefährlichen Situationen. Umsteigeverbindungen gehören auch zum Öffentlichen Verkehr, und müssen auch im Sinne der Attraktivitätssteigerung mitbetrachtet werden.

Zu den Maßnahmen im Detail:

Tram Steinhausen: Wir würden die Realisierung dieser neuen Trambahn-Strecke begrüßen. Allerdings wäre es sinnvoll, die Strecke in die Innenstadt zu führen, die jetzt geplante Verknüpfung mit der Tram 25 ist hingegen im Wesentlichen betrieblich begründet. Wenn die Tram aus Steinhausen die Innenstadt erreicht, wäre auch ein Umsteigezwang auf die U-Bahn vermieden. Dies könnte beispielsweise durch Überlagerung mit der Tram 19 erreicht werden, und damit der lange Überfällige 5-Minuten-Takt in der Maximiliansstraße realisiert werden. Für die Tram 25 würde sich hingegen eher eine Weiterführung nach Norden anbieten.

X30: Die Situierung der neuen Haltestelle am Ostbahnhof ist so nicht überzeugend, und führt zu einer weiteren Zersplitterung der Haltestellensituation. Es wäre beispielsweise zu prüfen, ob

im Rahmen der jetzt erfolgenden U-Bahnhofssanierung die Trambahngleise so entzerrt werden können, das der Bus dort halten könnte. Eine Alternative wäre, eine Ausstiegshaltestelle am Busbahnhof zu etablieren.

Busbeschleunigung: Wir begrüßen die sich dadurch ergebende Verbesserung des Angebots.

Quartiersbus Obermenzing: Diese Maßnahme wäre grundsätzlich sinnvoll. Falls die Staus auf der Verdi-/Amalienburgstraße hier zu größeren Problemen führen, wären gegebenenfalls Gegenmaßnahmen erforderlich.

Nachtlinien: Die seit Jahren immer wieder notwendigen Angebotsausweitungen zeigen, wie attraktiv selbst in der Nacht das Angebot sein kann, und wie selbstverständlich sich die Bürger mittlerweile auf die Öffentlichen Verkehrsmittel verlassen. Wir erwarten in den nächsten Jahren, dass grundsätzliche Änderungen beim Nachtnetz notwendig sind, die zu der immer höheren Nachfrage passen.

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)