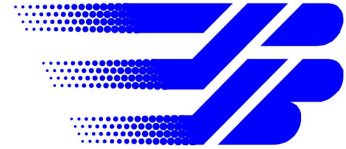


PRO BAHN München

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, 5. Mai 2017

Stellungnahme Leistungsprogramm 2017/8

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs des Leistungsprogramms 2017/18.

Bevor wir die einzelnen Maßnahmen bewerten eine grundsätzliche Anmerkung: Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat am 25. Januar 2017 beschlossen, zur Luftreinhaltung eine deutliche Verkehrsverlagerung Richtung Umweltverbund voranzutreiben.

Das hier vorgelegte Leistungsprogramm zeigt zwar vereinzelte Ansätze in diese Richtung, bleibt aber für eine Umsetzung von 80 Prozent Umweltverbund plus Elektroautos bis zum Jahr 2025 weit hinter dem dafür notwendigen zurück. Dies ist eine politische Zielsetzung, und muss daher auch von der Stadt München unter anderem durch Planungskapazität und Finanzierung unterstützt werden.

Wie sich an konkreten Beispielen auch in diesem Leistungsprogramm wie der Buslinie 172 zeigt, erreicht ein attraktives Angebot die Fahrgäste und führt auch zu einem Umstieg und Nachfrage – wir mussten zur Errichtung dieser Buslinie überzeugen, damals war die Notwendigkeit bestritten, heute geht es Richtung 10-Minuten-Takt.

Klare Aussage und Handeln der Stadt muss daher sein: Es wird gemacht was attraktiv ist. Und nicht nur das, was aufgrund der immer höheren Nachfrage sowieso unvermeidlich ist. Die meisten konkret vorgeschlagenen Maßnahmen finden daher unsere (grundsätzliche) Zustimmung, nur: es ist viel zu wenig.

Teure U-Bahn-Strecken zu propagieren ist hier keine Lösung, sondern lenkt nur von den eigentlichen Problemen ab. Der Öffentliche Nahverkehr leidet unter Geldmangel sowie unter dem Mangel an attraktiven Tangenten und mittelgroßen Sammlerlinien, für die eine Tram prädestiniert wäre.

Relativ zu den Fahrgast- und Bevölkerungssteigerungen sind auch die A+B+C-Maßnahmen in Summe immer noch deutlich zu wenig. Das Angebot muss weitaus besser werden!

Leider sind auch einige Themen der letzten Jahr weiterhin unbearbeitet:

Die Entfernung der Buslinie 52 vom Marienplatz ist kontraproduktiv für ein attraktives Angebot. Der direkte Umsteigeknoten zur U- und S-Bahn im Stadtzentrum ist wichtig und funktioniert. PRO BAHN fordert, die Buslinie so schnell wie möglich wieder zum Marienplatz fahren zu lassen. Die neue Haltestelle „Marienplatz Süd“ fällt eher unter Verbrauchertäuschung und ist viel zu weit vom Stadtzentrum entfernt.

Die bestehenden Zulassungsprobleme für Tram und U-Bahn sind nicht mehr nachvollziehbar und müssen von der Stadtpitze auf höchster Ebene thematisiert werden – für den High-Tech-Standort München ist die aktuelle Situation eine Blamage.

München braucht ein flächendeckendes dichtes Angebot, und ein Verständnis für funktionierenden Öffentlichen Nahverkehr, attraktive Verbindungen und Umsteigeorte. Die politische Verantwortung dafür trägt der Stadtrat, er muss auch die notwendigen Gelder dafür bereitstellen, was er ja beim Straßenbau und -erhalt auch tut.

Die von uns seit Jahren monierten Mängel bei den Verstärkerzügen der U2 bis Milbertshofen und den Umsteigezeiten zwischen U-Bahn und S-Bahn am Heimeranplatz bestehen leider weiterhin, ebenso die Anmerkung zu den U-Bahn-Takten und den Umsteigezeiten. Unsere Stellungnahmen bleiben hier unverändert gültig.

Ebenso vermissen wir auch weiterhin die Umsetzung der vor zwei Jahren angekündigten Buslinie 101.

Alle strukturellen Themen, die wir in den letzten Jahren angesprochen haben, harren noch ihrer Bearbeitung und nachfolgender Umsetzung.

Grundsätzliches

U9: Die zentralen Abschnitte des Münchner U-Bahn-Netzes sind immer stärker überlastet. Entsprechend bedarf es beispielsweise der U9, dies wäre die mit Abstand wichtigste Neubaumaßnahmen im U-Bahn-Netz.

Weiterentwicklung Trambahn-Netz: Durch den gemeinsamen Abschnitt vom Romanplatz bis Isartor besteht künftig die Gelegenheit, südlich der Altstadt einen attraktiven durchgehenden 5-Minuten-Takt zu etablieren. Das selbe wäre auch nördlich der Innenstadt sinnvoll, indem die Tram 18 über Bahnhofsvorplatz zum Max-Weber-Platz fährt. Sinnvollerweise würde die Linie dann von dort Richtung Steinhausen / Berg am Laim weitergeführt werden.

Busspuren: Die Anfang des Jahres publik gewordenen Vorschläge der MVG für in Summe 51 Busspuren werden von PRO BAHN unterstützt. Nur damit kann die Pünktlichkeit der Busse und damit die Attraktivität hoch gehalten werden. Alles andere führt dazu, dass die Fahrgäste abwandern. Keinenfalls dürfen Busspuren entfallen, so wie dies für den Bereich Tegernseer Landstraße in der Vorlage angedeutet ist.

Zu den Maßnahmen im Detail:

U-Bahn:

Perspektivisch ist zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit eine weitere Werkstätte erforderlich. Den Vorschlag der MVG mit dem Standort Neuperlach begrüßen wir.

Die um sich greifenden 6/4-Minuten-Takte sind aus unserer Sicht nicht uneingeschränkt positiv. Wenn die MVG diese aber bevorzugt dann ist unbedingt auf eine hohe Pünktlichkeit des Zugs nach der längeren Taktlücke zu achten - ansonsten ergibt sich schnell ein 7/3-Takt und die damit steigenden Fahrgastwechselzeiten des verspäteten Zuges führen zu immer mehr Verspätung. Ebenso ist darauf zu achten, dass die bahnsteiggleichen Umsteigemöglichkeiten am Scheidplatz und Innsbrucker Ring erhalten bleiben. Die Fahrgäste haben wenig von einem dichteren Takt, wenn bei jedem zweiten Zug systematisch der Anschluß verpasst wird.

Sehr wichtig ist auch, dass dann das bahnsteiggleiche Umsteigen klappt. Wenig frustriert mehr als den Anschlusszug auf dem Nachbargleis noch ausfahren zu sehen.

Ferienfahrpläne: Wir begrüßen dass die von uns hartnäckig geforderte Anpassung der Ferienfahrpläne an die regulären Fahrpläne nun erfolgen soll. Damit wird der Fehler aus dem Fahrplan 2009/10 korrigiert (siehe auch unsere damalige Stellungnahme). Die bisherige Einsparung und die negativen Auswirkungen auf die Fahrgäste stehen in einem Mißverhältnis.

Längere Wartezeiten als fünf Minuten sind auf Innenstadtabschnitten auch am Wochenende ein Beitrag zum unnötig schlechten Ruf des Öffentlichen Verkehrs.

Tram:

Die hier dargestellte Mängelverwaltung der größeren Fahrzeuge überzeugt nicht, auch wenn dies vielleicht die einzige operative Option der MVG ist. Die schnelle Neuzulassung von Fahrzeugen wäre im Sinne der Fahrgäste viel sinnvoller, hier ist die Politik gefordert. Die Beschaffung weiterer großer Trambahnen ist notwendig. Insbesondere nach der Bebauung des Nockherbergs sind auf der Linie zur Schwannseestraße größere Fahrzeuge dringend erforderlich.

Grundsätzlich zeigen die vielen Taktverdichtungen und auch der Fahrzeugengpaß, wie attraktiv die Tram für viele Münchner mittlerweile ist. Diese Vorteil kann genutzt werden, um die Verkehrsziele der Stadt zu erreichen. Dazu wäre beispielsweise die Tram-Westtangente endlich zu bauen.

Analog der Ausweitung des 10-Minuten-Takts auf den Linien 20/21 und 27 besteht auch auf der Tram 19 nördlich der Innenstadt nur ein 20-Minuten-Takt. Auch hier wäre eine Taktverdichtung sinnvoll, oder wie oben vorgeschlagen eine zweite Linie über diese Strecke.

Die im Abschnitt B dargestellte dynamische Entwicklung der Fahrgastzahlen im Bereich Barerstraße seit Einführung des 5-Minuten-Takts zeigt, was notwendig ist: Ein gutes Angebot führt dazu, dass die Öffentlichen Verkehrsmittel gerne genutzt werden. Die Schlußfolgerung muss auch für die anderen stadtnahen Abschnitte daher lauten: Taktverdichtung auch abends und am Wochenende.

Analog zur U-Bahn ist auch hier ein zweiter Betriebshof sinnvoll, den Vorschlag Ständlerstraße

begrüßen wir. Bei der sinnvollen Ausweitung des Tramnetzes wird zudem auch eines Tages ein dritter Standort nötig werden, dieser muss noch gefunden werden. Aufgrund der langen Dauer für Neuzulassungen sollten alle noch bestehenden P-Züge auf Dauer betriebsfähig gehalten werden.

Weitere Maßnahmen - Tram 23: Aufgrund der zunehmenden Bebauung wäre zu überprüfen, ob nicht eine Verlängerung über die Münchner Freiheit hinaus möglich wäre. Dies könnte beispielsweise durch eine Strecke über die Hohenzollern-/Herzogstraße erfolgen.

Bus:

Die zunehmende Beeinträchtigung des Busses durch den Individualverkehr sehen wir mit Sorge. Ein Gelenkbus oder gar Buszug im 5-Minuten-Takt hat üblicherweise weit mehr Nutzer als eine normale Fahrspur. Entsprechend rechtfertigt dies überall wo Gelenkbusse und Buszüge im dichten Takt unterwegs sind die Errichtung von Busspuren, auch im Vorlauf eines Trambaus.

Auf allen Strecken mit hoher Nachfrage sollte die MVG eine systematische Untersuchung der möglichen Verbesserungen durchführen, und mit Umsetzungszeiträumen hinterlegt dem Stadtrat vorlegen. Dies betrifft die oben dargestellten Busspuren, Umstellung auf Trambetrieb, aber beispielsweise auch Verbesserungen bei der Zugänglichkeit von Haltestellen und die Errichtung von Bushäuschen.

Für den Abschnitt Laim - Boschetsrieder Straße / Drygalskiallee fordern wir die sofortige Errichtung einer durchgehenden, baulich gesicherten Busspur. Dies ist aufgrund der hohen Nachfragen und der nochmaligen Angebotsverdichtung sinnvoll, und kann auch mit wenig Aufwand durchgeführt werden.

Realisiert - E50: Das Ziel Gertrud-Grunow-Straße halten wir für wenig attraktiv, wir fordern die Weiterführung zur wenig entfernten U-Bahn-Haltestelle.

A - Taktverdichtung Bus 172: Über die Notwendigkeit der Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt freuen wir uns besonders, da wir hier lange mit „kein Bedarf“ abgespeist wurden, und erst mittels einer Unterschriftensammlung die Einrichtung eines Busses überhaupt durchsetzen konnten.

A - Cityring: Das Konzept halten wir grundsätzlich für sinnvoll. Im Abschnitt Silberhornstraße - Hauptbahnhof spricht der 5-Minuten-Takt mit Bus allerdings für eine schnelle Umstellung auf eine Tram. Die schon vorhandenen Busspuren müssen erhalten bleiben damit diese Linie pünktlich betrieben werden kann. Die Einrichtung einer neuen Busspur zwischen den Haltestellen Universität und Giselastraße ist notwendig.

Der Umstieg zwischen Tram und Bus in Berg am Laim ist verbesserungswürdig, sowohl von der Haltestellenposition als auch von den Wartezeiten. Attraktiver Verkehr geht anders. Alternativ würde sich auch eine Verlängerung der Tram zum Zamilapark anbieten.

B - weitere Maßnahmen: Die Stabilisierungsfahrzeuge betrachten wir als sinnvoll, bessere wären aber Busspuren und Verbesserungen an den Ampelschaltungen.

C - Bus Nord-Ost-Tangente: Das Konzept betrachten wir grundsätzlich als sinnvoll. Eine Unterfütterung mit Stabilisierungsmaßnahmen wie Busspuren ist aber auf dieser Strecke notwendig.

C - X30: Die Verlängerung zum Steubenplatz ist sinnvoll. Auf der Friedenheimer Brücke wären dazu die baulich teuersten Parkplätze Münchens in eine Busspur umzuwandeln. Möglicherweise könnte sich die Stadt auch dazu durchringen, an diesem Umsteigeknoten mit der S-Bahn ein Buswartehäuschen aufzustellen. Beide Maßnahmen sind seit Jahren überfällig.

C - Bus Aubing: Der Bus ist zwar sinnvoll. Aber den 20-Minuten-Takt bei der S4 kann dies nicht ausgleichen, die Stadt München muss hier endlich aktiv werden und beim Freistaat Bayern für ein attraktives Angebot sorgen, dazu ist ein viergleisiger Ausbau bis Buchenau notwendig. Sie kann dies nicht lediglich dem Bezirksausschuss sowie der Bürgerinitiative für den S4-Ausbau überlassen.

Die mangelnde Haltestellenverfügbarkeit am Pasinger Bahnhof ist ein Dokument des politischen Scheiterns: Der Busbahnhof ist neu gebaut. Wenn die Planung unzureichend war, dann muss nachgebessert werden. Der Umsteigezwang am Westkreuz ist nicht fahrgastfreundlich.

Weitere Maßnahmen - Stichfahrt Lilienthalallee: Wir würden vorschlagen, die Stichfahrt im Sinne eines Vorlaufbetriebs zur Tram 23/24 bis zur Endstation der Tram 23 zu verlängern und von den Fahrzeiten auf die Tram abzustimmen.

Sonstiges:

Tram 19: Der Abschnitt Stachus - Fürstenrieder Straße ist oft überlastet. Eine Ergänzungslinie tagsüber zum 5-Minuten-Takt würde sich hier anbieten. Ebenso würde sich - mindestens auf diesem Abschnitt - ein Verschieben des Ende des 10-Minuten-Taktes auf nach 22 Uhr anbieten.

Umstiege: Eine Absicherung der Umsteigemöglichkeiten ist insbesondere bei schlechtem Angebot notwendig, also spätestens außerhalb des 10-Minuten-Taktes auf den betroffenen Linien.

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)