

■ Bayern

Fortschritte und Rückschläge beim Münchener Nahverkehr

aus SIGNAL 05/2012 (November 2012), Seite 19 (Artikel-Nr: 10001137)
Aktion Münchner Fahrgäste im DBV

Als Hoffnungsträger hatte Herbert König die Leitung der Münchner Verkehrsbetriebe 1992 übernommen - eine Bilanz zum 20-jährigen Dienstjubiläum

Am 1. Oktober **1992** hatte Herbert König die Leitung der städtischen Verkehrsmittel, U-Bahn, Trambahn und Bus übernommen. Damals war er der große Hoffnungsträger. Mehr als ein Jahrzehnt hatten die Bürger und Fahrgäste davor für den Erhalt der Trambahn in München kämpfen müssen. Nach dem Willen der Stadtwerke sollten in München nur noch U-Bahn und Bus die Fahrgäste befördern. Aber schon nach 100 Tagen gab es kritische Stimmen zur Amtsübernahme. Vom neuen Nahverkehrskonzept verfolgte König zuerst einmal ganz konsequent die Einstellung der Trambahnlinie 26 zum Lorettoplatz. Die Ausbaumaßnahmen wie die Nord- oder Westtangente sind bis heute nicht realisiert. Es dauerte sogar insgesamt 13 lange Jahre, bis die heute so erfolgreiche Linie 17 Hauptbahnhof--Romanplatz wieder in Betrieb genommen wurde. Und es dauerte bis zum Jahre 2009 bis die erste wirkliche Neubaustrecke in München (Linie 23 in die Parkstadt Schwabing) in Betrieb genommen werden konnte.

Sehr erfreulich war, dass **1994** die Stadtwerke München gemeinsam mit der Aktion Münchner Fahrgäste die »Christkindl-Trambahn« auf das Gleis setzten. Die Verkehrsbetriebe stellten den Zug, der von ehrenamtlichen Fahrern gefahren wurde. Der Fahrgastverband sorgte für den Schmuck des Zuges und den Glühwein samt Lebkuchen.

1999 gab es eine große Diskussion um den Abschied vom traditionellen Farbleid in den bayerischen Farben weiß und blau. König setzte gegen den Widerstand unzähliger Münchner das Farbleid »Lila Kuh« durch.

Mit dem Abriss des Straßenbahn-Betriebshofs an der Westendstraße (»Bahnhof 3«) wurde im Jahr **2000** begonnen. Und weitere Rückbaumaßnahmen wie die Aufgabe der Ausweichstrecke in der Karlstraße sollten folgen. So wurden zum Beispiel auch Ausweichgleise abgebaut, die den Trambahnbetrieb erschwerten. In Giesing mussten sogar staatliche Zuschüsse dafür zurückgezahlt werden.

2004 wurde das Busnetz in der Stadt reformiert. In Zusammenarbeit mit den Fahrgastverbänden wurden unter dem Begriff »topbus« neue Linien geschaffen, die sich bis heute bewährt haben.

2006 kam es zu einem tagelangen Stillstand aller Trambahnlinien. Nach Abschaffung aller schienengebundenen Schneeräumfahrzeuge war es nicht mehr möglich, den Betrieb aufrecht zu erhalten. Ein bis dahin einmaliges Ereignis.

Gleisbrüche am Stachus führten **2010** zu Unterbrechungen der Linien 19 und 27. Monatlang mussten die Trambahnzüge Umleitungen fahren. Im selben Jahr schadete ein Notfahrplan den Fahrgästen mehr als die eigentlichen Arbeitskampfmaßnahmen.



Trambahn-Altbaufahrzeug auf der gut genutzten Linie 17 zur Amalienburgstraße. Trotz Protesten war die Linie 17 im Jahr 1983 komplett eingestellt worden. Probleme gibt es heute allerdings durch Fahrzeugmangel, weil es in drei Jahren nicht gelungen ist, die neuen Variobahnen in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. (Foto: Johann Hartl)



Von 1971 bis 2010 baute München ein 103 km langes U-Bahn-Netz mit 100 Stationen auf. Doch 2012 führten massive Schäden an den Zügen zu Einschränkungen für die Fahrgäste. Von vorbeugender Wartung war nichts mehr zu spüren. (Foto: Florian Schütz)

Die Inbetriebnahme der Trambahn nach St. Emmeram verzögerte sich **2011** vom Frühjahr bis in den Herbst.

Im Jahr **2012** fehlen ganz massiv Trambahnzüge. In drei Jahren ist es nicht gelungen, die Variobahnen in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Erstmals wurde ein ganzes Fahrplanjahr lang nicht der versprochene dichtere Takt auf Trambahnlinien angeboten. Die schlechte Zusammenarbeit der Münchner Verkehrsgesellschaft mit dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund ist zum bundesweiten Gespräch geworden. Oberbürgermeister Christian Ude musste sogar einen Schlichter für die beiden Gesellschaften benennen.

Legendär waren auch die Auseinandersetzungen um die Ermöglichung von Mobilfunk in der Münchner U-Bahn. Auch hier führte erst ein Machtwort zum Umdenken.

Massive Schäden an den U-Bahn-Zügen führten im Jahr **2012** zu massiven Einschränkungen für die Fahrgäste. Von vorbeugender Wartung war nichts mehr zu spüren.

Noch immer ist in Moosach ein ganzes Stadtquartier vom Linienverkehr abgeschnitten. Wichtige Bustangenten fehlen. Die Forderung nach der Wiedereinführung der Metrobuslinie 50 hat weiterhin Bestand. (Andreas Nagel)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001137>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten