

■ Münchener Stadtverkehr 2012

Viele Versprechen - wenig Taten

aus SIGNAL 01/2013 (März 2013), Seite 27 (Artikel-Nr: 10001711)
Aktion Münchner Fahrgäste

Das Jahr 2012 stand ganz im Zeichen der Jubiläen. Die Gründung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) und die Inbetriebnahme der Münchner S-Bahn waren **vor 40 Jahren** wirkliche Meilensteine im Linienverkehr. Man kann es sich heute gar nicht mehr vorstellen, wie es war, als für die Vorortzüge der Bundesbahn und die städtischen Verkehrsmittel jeweils eigene Fahrscheine erworben werden mussten. Die beteiligten Verkehrsunternehmen und der MVV überzeugten die Fahrgäste mit einer einheitlichen Fahrgastinformation und mit einem einheitlichen Abfertigungsverfahren. An allen Stationen fand der Fahrgast die gleichen Fahrscheinautomaten, die gleichen Entwerter und die gleichen Informationstafeln vor. Von der einheitlichen Bedienoberfläche sind wir heute, nach 40 Jahren, wieder weit entfernt. Die Politik hat den Egoismus der Verkehrsunternehmen zugelassen, ja sogar teilweise bewusst gefördert.

Das jahrelange Bemühen der Aktion Münchner Fahrgäste um mehr Sicherheit in den U-Bahnhöfen war im März 2012 von Erfolg gekrönt. Der damalige Betriebsleiter der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), Michael Richarz, gab bekannt, dass Bahnhöfe mit einer **Gleisbettüberwachung** ausgestattet werden sollen. Dies dient zum Test der bereits verfügbaren Systeme. Leider geraten immer wieder Fahrgäste in den Gleisbereich, was zu schweren Verletzungen oder gar zum Tod führt.

Am 9. Mai 2012 gab die Bayerische Staatsregierung ein Sofortprogramm für die S-Bahn München bekannt. Mit 15 Maßnahmen soll die **Zuverlässigkeit des gesamten S-Bahn-Systems erhöht** werden. Zwar sind die angestrebten Inbetriebnahmetermine in schmerzlich ferner Zukunft, aber ein Anfang ist gemacht. Die Verspätungen der S-Bahn werden durch vielerlei Störungen und Engpässe auf den Außenstrecken verursacht, Beispiele sind Weichen- und Bahnübergangsstörungen.

Statt mit einer ökologisch sinnvollen Maßnahme die Fahrgäste zu versöhnen, verschenkte die MVG **100 000 rote Rosen**. Ein Anlass dazu war das Chaos bei der U-Bahn, die durch einen Serienschaden auf viele Fahrzeuge verzichten musste. Die Fahrgäste mussten sich in weniger Züge quetschen, es war sogar zusätzliches Personal notwendig, um die Abfahrt der Züge zu ermöglichen.

Der Bayerische Ministerpräsident, Horst Seehofer, hat sich mit Vertretern der Aktion Münchner Fahrgäste zum Gedankenaustausch getroffen. Dabei stand der **Ausbau der Münchner S-Bahn** im Mittelpunkt des Gesprächs. Seehofer spürte ein an den Flughafen München gegebenes Darlehen auf, das die Finanzierungslücke für den zweiten Stammstreckentunnel schließen soll. Mit dem Darlehen von Stadt, Land und Bund versprach der Bayerische Verkehrsminister, Martin Zeil, die Inbetriebnahme des Tunnels bis zum Ende des Jahres 2019.

Die derzeitige S-Bahn-Stammstrecke musste an **sieben Wochenenden gesperrt** werden. Die Fahrgäste wichen auf U-Bahn, Trambahn und die Busse des Schienenersatzverkehrs aus. Nachdem es am ersten Wochenende Schwierigkeiten mit der Beschilderung der Ersatzhaltestellen gab, ließ die S-Bahn-Geschäftsleitung



Sorgenkind S-Bahn. Am 9. Mai 2012 hat die Bayerische Staatsregierung ein Sofortprogramm Qualität im Münchner S-Bahn-System beschlossen, um die Qualität des Nahverkehrs in der Metropolregion München nachhaltig zu verbessern. (Foto: Johann Hartl S-Bahnhof Hackerbrücke auf der Stammstrecke)

nachbessern, was den gewünschten Erfolg brachte.

Das für den Jahresfahrplan 2013 vorgesehene **MVG-Leistungsprogramm** entsprach wieder nicht den Erwartungen der Fahrgäste und der Bürger. Kein einziger Vorschlag der 25 Münchner Bezirksausschüsse wurde umgesetzt. Dabei nehmen Verkehrsthemen immer einen breiten Raum in den lokalen Diskussionen ein. Die gewählten Bürgervertreter stecken jedes Jahr viel Zeit und Energie in die Erarbeitung von Vorschlägen - leider wieder einmal vergeblich.

Zwei wichtige Entscheidungen für die Münchner Trambahn wurden getroffen: Eine **neue Strecke nach Zamdorf wird geplant, und neue Trambahnzüge** wurden bei Siemens bestellt. Die Trambahnstrecke verbindet den Max-Weber-Platz mit dem S-Bahnhof Berg am Laim und erschließt ein neues Stadtquartier am Vogelweideplatz. Die Züge vom Typ «Avenio» werden bereits ab 2013 geliefert, sechs Stück von insgesamt acht sollen zum Fahrplanwechsel den Fahrgastbetrieb aufnehmen. Diese Aufgabe stellt eine wirkliche Herausforderung für den Lieferanten, die Aufsichtsbehörde und den Verkehrsbetrieb dar.

Auf eine 20-jährige Amtszeit konnte der MVG-Chef, **Herbert König**, zurückblicken (siehe [SIGNAL 5/2012](#)). Er wurde als Hoffnungsträger nach München geholt. Ernüchtert muss man heute feststellen, dass es nicht gelungen ist, die vom Stadtrat beschlossenen Trambahn-Tangenten im Westen und im Norden zu realisieren, dass wichtige Streckenabschnitte stillgelegt wurden und sogar ein ganzer Trambahnbetriebshof der Spitzhacke zum Opfer fiel. Schneefälle legten in dieser Zeit den Trambahnbetrieb tagelang lahm und unerklärliche Schienenbrüche erforderten monatelange Umleitungen. Alles Ereignisse, die erstmalig in der Geschichte der Münchner Trambahn auftraten.

Mit dem Bayerischen ÖPNV-Preis 2012 würdigte der Bayerische Verkehrsminister das Wirken des Polizeipräsidiums München, der Bundespolizeiinspektion München und der Aktion Münchner Fahrgäste zur **Stärkung der Sicherheit** in den Linienverkehrsmitteln. Seit 2010 veranstalten die Partner ein Verhaltenstraining für Fahrgäste, das nicht nur zeigt, wie man gefährliche Situationen vermeidet, sondern auch konkrete Handlungsanleitungen gibt. Dabei wird den Fahrgästen beispielsweise der Umgang mit Defibrillatoren gezeigt, denn diese sind in vielen U-Bahnhöfen bereits vorhanden. Aber auch die wertvollen Tricks zur Selbstbehauptung stoßen auf viel Interesse.

Zum Fahrplanwechsel nahmen **zwei »neue« Trambahnlinien** den Verkehr auf. Die Tram 22 zur Hochschule München führte zugleich aber zu einer Angebotskürzung der Tram 21 und verschlechterte die Situation für die Fahrgäste aus dem Bereich Westfriedhof und Leonrodplatz. Die Tram 28 ist eine längst überfällige Verdichtung der Tram 27 in Richtung Schwabing, wobei auch hier nun ein Teil der Fahrgäste im Abschnitt zum Petuelring länger auf die Züge warten muss. Einmalig dürfte auch sein, dass ein im Fahrplanbuch versprochener 6-Minuten-Takt auf der Tram 27 das ganze Fahrplanjahr über nicht realisiert werden konnte. Die Ursache war Wagenmangel.

Der **MVV-Tarif** wurde auch 2012 erhöht. Dabei gab es diesmal sogar zwei Durchschnittszahlen, 3,8 Prozent im Zonentarif und 3,7 Prozent bei den Zeitkarten. Zwei erfreuliche Ankündigungen sollen den Schmerz der Fahrgäste lindern: Die

Wochen- und Monatskarten werden mit einer flexiblen Gültigkeit versehen - und für die Studenten soll das Semesterticket kommen. Damit könnten zwei Themen nach jahrzehntelangen Diskussionen positiv abgeschlossen werden. (Andreas Nagel)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001711>.

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