

■ München

Der einzige Lichtblick 2014 war die Aufnahme des elektrischen Betriebes nach Altomünster

aus SIGNAL 01/2015 (Februar/März 2015), Seite 21 (Artikel-Nr: 10003711)

Andreas Nagel, Aktion Münchner Fahrgäste

Nach unendlich langen Verhandlungen wurde im Januar 2014 die Zukunft der Trambahnlinie 25 von München nach **Grünwald gesichert**. Die Landrätin des Landkreises München Johanna Rumschöttel, Grünwalds Bürgermeister Jan Neusiedl und Herbert König von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) unterzeichneten einen Verkehrsvertrag. Die 25er ist die einzige Linie, die das Münchner Stadtgebiet verlässt. Die Stadtwerke wollten schon seit langer Zeit namhafte Beträge für den Betrieb dieser Trambahnlinie von der Gemeinde Grünwald erhalten. Eine erste Drohgebärde war die Ausdünnung des Taktes an den Wochenenden. Früher fuhr die 25er auch samstags und sonntags alle 10 Minuten. Die Verschlechterung für die Fahrgäste aus München und aus Grünwald war vor 25 Jahren der Anlass für die Gründung der Aktion Münchner Fahrgäste. Zwischenzeitlich drohten die Stadtwerke mit einer völligen Stilllegung - die Regierung von Oberbayern musste eingreifen. Wenn auch das 100-jährige Streckenjubiläum diesen Querelen zum Opfer fiel, so hoffen alle nun auf einen gesicherten Betrieb im zweiten Jahrhundert dieser Linie.

Mit großem Tamtam wurde am 21. Februar 2014 ein **neuer U-Bahn-Zug** vorgestellt. Im »Sommer« sollte er in den regulären Fahrgastbetrieb gehen. Zum Jahresende fuhr er immer noch nicht. Ein weiteres Beispiel für die falsche Beschaffungsstrategie der Stadtwerke München. Es gibt zu wenige Fahrzeuge für die U-Bahn und die Trambahn. Die Fahrgäste leiden unter diesen selbstgemachten Fahrzeugengpässen.

Am 6. März 2014 wurde der erste Fall in diesem Jahr bekannt, dass ein **Fahrgast in das Gleisbett der U-Bahn gefallen** war. Es war ein 61-jähriger Mann. Weitere Fälle sollten noch folgen. Ein Opfer war 8 Jahre alt, das nächste 12 Jahre. Zum Glück konnten alle gerettet werden. Allerdings bestand immer höchste Lebensgefahr. Nach etlichen tödlichen Unfällen fordert der Fahrgastverband seit Jahren eine Gleisbettüberwachung. Nach anfänglich vehementem Widerstand sagte die MVG einen Probetrieb zu. Dieser wird allerdings unter höchster Geheimhaltung und bisher ohne Ergebnisse durchgeführt. Bei der in Nürnberg verkehrenden automatischen U-Bahn sind keine Klagen über das dortige System der Gleisbettüberwachung bekannt.

Die Kommunalwahl im März sollte große Veränderungen im Münchner Rathaus zur Folge haben. Dies war aber am Wahlabend noch nicht abzusehen. Nach quälend langen Verhandlungen wurde die rot-grüne Mehrheit durch eine schwarz-rote abgelöst. Die **Stadtpolitik war über Monate hinweg gelähmt** und der Vorschlag zum MVG-Leistungsprogramm 2015 fiel entsprechend kümmerlich aus.

Im Mai 2014 wurde bekannt, dass **neue Trambahnzüge** beschafft werden sollen. Dabei sind auch Züge mit mehr Plätzen vorgesehen. Man kann diesem Vorhaben nur viel Erfolg wünschen. Wobei die Zahl der Züge noch dringend erhöht werden muss.

Im Juni 2014 konnte sich der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) wieder über neue **Fahrgastrekorde** freuen. Noch glaubte man, dass dies die Kassen der



Bahnhof Altomünster im Jahr 2012 vor dem Umbau mit Dieseltriebwagen. Jetzt fährt hier die elektrische S-Bahn. (Foto: Flummi-2011)

Verkehrsunternehmen auch gut füllt. Allerdings musste man im Herbst feststellen, dass die Tarifierhöhung 2014 zu keinen Mehreinnahmen geführt hat, sondern völlig »verpufft« ist.

Im Juli 2014 feierte die **Aktion Münchner Fahrgäste ihr 25-jähriges Bestehen**. Vertreter der Verkehrsunternehmen, der Verbundgesellschaft und der Politik würdigten die erfolgreiche Arbeit in dieser Zeit. Mit launigen Worten erinnerte sich auch Alt-Oberbürgermeister Christian Ude an die gemeinsamen Ziele und die Umsetzung vieler Anliegen.

Am 1. September 2014 eröffnete das **MVG-Fundbüro**. Es liegt sehr gut erreichbar in der Nähe des U-Bahnhofs Westendstraße. Natürlich ist dieses neue Fundbüro wieder einmal ein Ergebnis der schlechten Zusammenarbeit zwischen den städtischen Dienststellen und den privatrechtlich organisierten Gesellschaften der Stadt. Es bleibt ein beklagenswerter Missstand, dass sich der MVV-Fahrgast immer an das richtige Verkehrsunternehmen wenden muss, wenn er wieder in den Besitz seiner verlorenen Gegenstände kommen will.

Im September 2014 kam es zum großen **Streit der Gesellschafter des MVV**. Es gab Überlegungen, den Tarif in Stadt und Region unterschiedlich zu erhöhen. Die Verbundlandkreise waren mehr als missgestimmt. Handstreichartig setzten der Münchner Oberbürgermeister und der bayerische Verkehrsminister die Tarifierhöhung 2015 durch. Allerdings wurde den Fahrgästen aus der Region kein Sonderopfer auferlegt.

Am 7. Oktober 2014 begannen die **Arbeitskämpfe der Lokführer**. In einer harten Tarifauseinandersetzung, die immer noch nicht beendet ist, wurde nicht nur über höhere Löhne und verbesserte Arbeitsbedingungen gesprochen, sondern die Bahn wollte auch einen einheitlichen Tarif für das ganze Unternehmen festschreiben. Die Fahrgäste mussten unter massiven Einschränkungen leiden, obwohl die Politik schon eine gesetzliche Regelung ins Auge gefasst hatte. Ob diese allerdings Bestand haben wird, ist fraglich. Jedenfalls erinnerte sich mancher gerne an die alte Bundesbahn, bei der Beamte ohne Streikrecht in den Führerständen und auf den Stellwerken ihren Dienst verrichteten.

Am 15. November ist ein **Stellwerk ausgefallen** und es musste sogar ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Aber es gab auch noch Brände in der U-Bahn, die das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste verminderten und zu erheblichen Störungen des Fahrbetriebes führten.

Am 14. Dezember 2014 fand das erfreulichste Ereignis des Jahres statt: Der **elektrische Zugbetrieb nach Altomünster** wurde mit einer offiziellen Sonderfahrt eröffnet. Verkehrsminister Joachim Herrmann konnte sich über eine Fahrt im Führerstand freuen. Die Fahrgäste nahmen wohlwollend zur Kenntnis, dass es auch eine Betriebsaufnahme ohne totales Chaos geben kann, wenn auch der geplante Termin zur Aufnahme des elektrischen Betriebes nicht eingehalten werden konnte und ein Bahnübergang immer noch Schwierigkeiten macht. Die Fahrgäste auf der Strecke nach Altomünster werden jedenfalls nun wesentlich öfter und länger bedient. Die Freunde des S-Bahn-Triebzuges ET 420 können nun auch in München wieder mit dieser bewährten Baureihe fahren.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003711>.

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