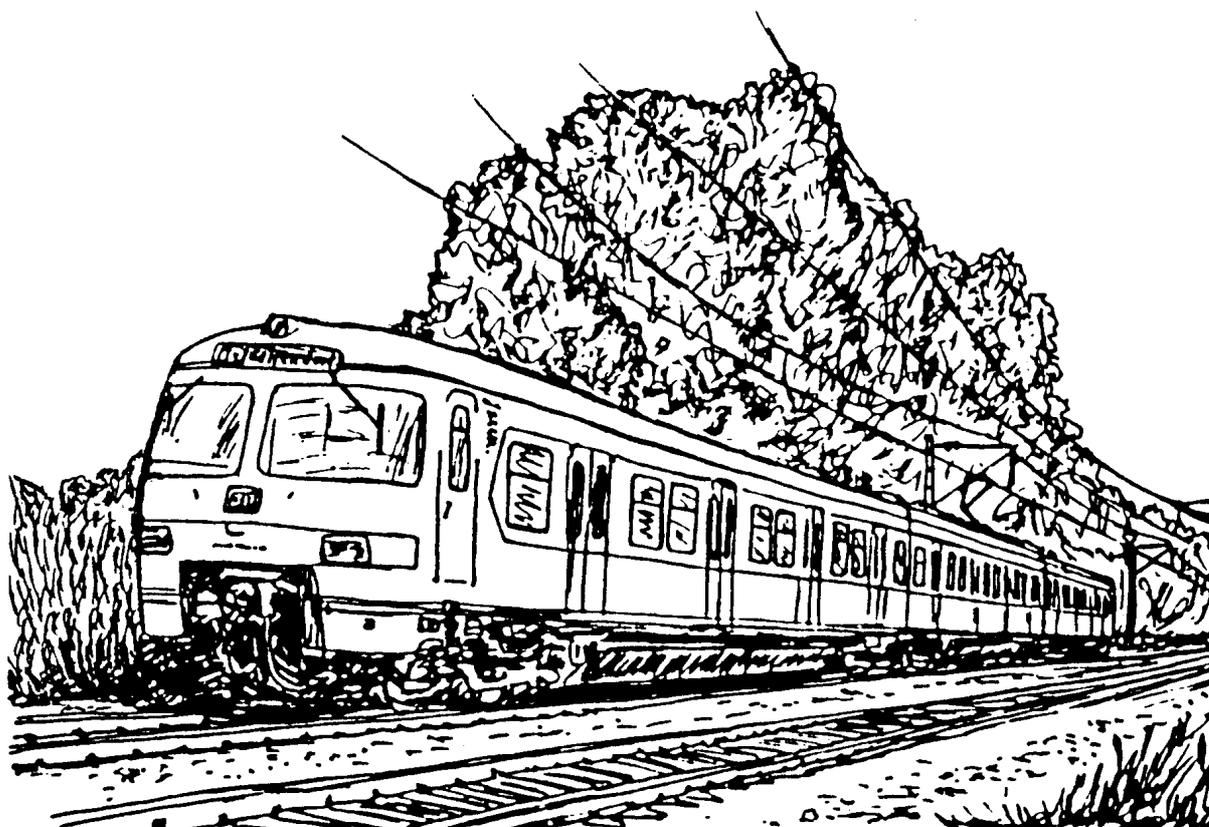


Ihre Meinung

zur Münchner S-Bahn und ihren Bahnhöfen

war gefragt!



Ergebnisse einer Fahrgastbefragung

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Inhalt

Zusammenfassung	3
1 Ziele und Durchführung der Befragung	4
2 Übergreifende Ergebnisse zu den S-Bahnhöfen	5
2.1 Bewertung einzelner Einrichtungen	5
2.2 Subjektives Gesamtbild verschiedener Bereiche eines Bahnhofs	7
3 Vergleichende Bewertung von Bahnhöfen	10
3.1 Bewertungsmethode und Ergebnis	10
3.2 Analyse der Bewertungsergebnisse	11
3.3 Einzelanalyse von Bahnhöfen anhand von Beispielen	13
3.3.1 Grafing Stadt	13
3.3.2 Heimstetten	15
3.3.3 Lohhof	16
3.3.4 Obermenzing	17
4 Allgemeine Ergebnisse zum S-Bahn-System	19
4.1 Das Gesamtergebnis	19
4.1.1 Der Eindruck vom S-Bahn-System	19
4.1.2 Die Gewohnheiten der Fahrgäste	20
4.2 Abhängigkeit der Resultate von der Lage der Bahnhöfe	22
4.2.1 Der Fahrpreis	22
4.2.2 Die Fahrzeit in die Innenstadt	23
4.2.3 Die Wahl des Verkehrsmittels auf dem Weg zum S-Bahnhof	24
4.3 Die Aufteilung mit/ohne Taktverdichtung	24
4.4 Weitere Verknüpfungen	25
4.5 Folgerungen und Forderungen	26
Anhang: Der Fragebogen	27

Herausgeber: PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e. V.
Schwanthalerstr. 74
80336 München
Tel.: 089 - 53 00 31
Fax: 089 - 53 75 66

Verfasser: Edmund Lauterbach
Peter Wojciechowski

Titelbild: Renate Forkel

1. Auflage, April 1994
Schutzgebühr: DM 10,- (Mitglieder von PRO BAHN: DM 5,-)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Weiterverarbeitung nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung des Herausgebers.

Wir danken den Fahrgästen, die bereit waren, unseren Fragebogen auszufüllen, und allen, die bei Konzeption, Verteilung und Auswertung der Fragebögen mitgewirkt haben oder die Aktion durch ihre Spende unterstützt haben.

Zusammenfassung

Eine bessere S-Bahn, das ist der Wunsch vieler Fahrgäste. Zu volle Züge, Verspätungen, viel zu teuer und zu lange Wartezeiten sind nur einige Punkte, die seit Jahren kritisiert werden. Wir wollten wissen, wie das S-Bahn-System von den *Fahrgästen* gesehen wird. Im Herbst 1993 waren Teams von PRO BAHN im gesamten S-Bahn-Netz unterwegs, um Fragebögen an die Fahrgäste der S-Bahn zu verteilen.

Ziel der Befragung war, herauszufinden, wo, insbesondere auf den Bahnhöfen der Außenstrecken, Mängel bestehen, aber auch, welche Bahnhöfe gute Lösungen für den Fahrgast anbieten. Da PRO BAHN die Ergebnisse - nicht nur in Form dieser Broschüre - an die verantwortlichen Stellen weitergeben wird, haben die Fahrgäste über die Fragebögen Einfluß darauf, wie ein S-Bahnhof ausgestattet sein sollte. Im Fragebogen bestand außerdem die Möglichkeit, Stärken und Schwächen des S-Bahn-Systems insgesamt zu bewerten.

Die nun vorliegenden Ergebnisse der Fahrgastbefragung unterstreichen die Forderungen von PRO BAHN nach Beseitigung der Mängel und den notwendigen Ausbaumaßnahmen.

Im Teil 1 des Fragebogens konnten die verschiedenen, zu einem Bahnhof gehörenden Einrichtungen bewertet werden. Bei der Frage nach der Wichtigkeit verschiedener Elemente eines Bahnhofs ergibt sich, daß zum Beispiel Zugänge für Behinderte und Kinderwagen von einer großen Mehrheit der Fahrgäste als wichtig eingestuft werden, andererseits aber an den wenigsten Bahnhöfen vorhanden sind. Die Bewertung der einzelnen Elemente eines Bahnhofs zeigt, daß Verbesserungen bei Toiletten, Warteräumen, Wetterschutz / Bahnsteigüberdachung, Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellanlagen weiterhin notwendig sind.

Neben der Bewertung von Einzelementen im Teil 1 bestand im zweiten Teil des Fragebogens die Möglichkeit eine umfassendere Beurteilung abzugeben. Hierbei schneidet der "Gesamteindruck Information" sehr schlecht ab. Innerhalb einer Gruppe von Bahnhöfen, für die eine repräsentative Anzahl von Fragebögen vorlag, führen wir eine vergleichende Bewertung durch. Einige Bahnhöfe, die dabei schlecht abschneiden, werden genauer analysiert.

Im letzten Teil des Fragebogens geht es um allgemeine Fragen zur S-Bahn. Das S-Bahn-System wird insgesamt positiv bewertet. Eine relativ große Zufriedenheit zeigt sich zum Beispiel bei der "Fahrzeit in die Innenstadt". Eher kritisiert werden dagegen "Häufigkeit der Fahrmöglichkeiten", sowie "Ausstattung" und "Zustand" der S-Bahn-Fahrzeuge. Der Punkt "Fahrpreis" erzielt ein deutlich negatives Ergebnis. Eine Ursache dafür ist sicherlich die Tarifstruktur des MVV.

Am Schluß des Fragebogens wollten wir noch einiges zu den Gewohnheiten bezüglich der S-Bahn-Benutzung wissen. Hier gibt es interessante Resultate zu durchschnittlicher Fahrzeit, Benutzungshäufigkeit und zu den Verkehrsmitteln auf dem Weg zur S-Bahn. Außer einer Darstellung der Ergebnisse der Befragung werden in dieser Broschüre Möglichkeiten für Verbesserungen aufgezeigt, sowie Querverbindungen zwischen verschiedenen Einzelergebnissen hergestellt.

1 Ziele und Durchführung der Befragung

Im Herbst 1993 führte der Fahrgastverband PRO BAHN eine Befragung von Fahrgästen der Münchner S-Bahn durch. Zu diesem Zweck wurden annähernd 20000 Fragebögen auf verschiedenen Wegen verteilt. Schwerpunkt war hierbei die direkte Verteilung an Zu- und Abgangswegen von S-Bahnhöfen. Der Inhalt des Fragebogens ist im Anhang abgedruckt. Von den verteilten Fragebögen kamen ca. 10 % korrekt ausgefüllt zurück. Bei dieser Zahl ist zu beachten, daß der Rücklauf überwiegend auf dem Postweg erfolgte, die Befragten also 1 DM Porto investieren mußten. Hierin zeigt sich schon das große Interesse an der Problematik. Befragungen dieser Art erreichen häufig nur geringere Rücklaufquoten.

Vor einiger Zeit beherrschten in erster Linie negative Schlagzeilen die Berichterstattung zur S-Bahn in der Münchner Tagespresse. In den Monaten vor Beginn unserer Befragung war es etwas ruhiger zu diesem Thema geworden. Allein die Ankündigung unserer Aktion und die Vorstellung des Fragebogens im September 1993 hat die Diskussion wieder deutlich belebt.

Damit war ein Ziel der Befragung schon erreicht: Fortführung der Diskussion über die Weiterentwicklung der Münchner S-Bahn auf einer Ebene, die eine mehr objektive Wertung erlaubt, als dies teilweise zuvor der Fall war. Die im folgenden dargestellten Ergebnisse der Befragung sollen dazu einen Beitrag leisten, indem sie ein Bild des augenblicklichen Zustands des S-Bahn-Systems aus Sicht der Fahrgäste geben.

Gegenstand der Befragung waren in erster Linie die Bahnhöfe der Münchner S-Bahn. (Im folgenden werden die Begriffe Bahnhof, Haltepunkt, Station gleichbedeutend benutzt.) Diese Schwerpunktsetzung hat verschiedene Gründe:

- Der Fahrgast, der die S-Bahn benutzt, sieht als allererstes den Bahnhof, an dem er einsteigt. Bei Verspätungen oder schlechten Umsteigeübergängen muß er sich eine geraume Zeit auf dem Bahnhof aufhalten. Dabei können Mängel überdeutlich zu Tage treten.
- Die globalen Mängel am S-Bahn-System (Takt, Fahrzeuge, ...) sind weitgehend bekannt. An den weit über 100 S-Bahnhöfen gibt es jedoch Mängel, die allgemein nicht so bekannt sind.
- Bei den an den Bahnhöfen feststellbaren Schwachpunkten sehen wir gute Möglichkeiten für Verbesserungen. Hier kann häufig schon durch geringe Veränderungen (und damit auch mit geringen Kosten) die Situation für den Fahrgast entscheidend verbessert werden.
- Der Fahrgast kann sich stärker mit "seinem" Bahnhof identifizieren (sofern sich dieser in einem guten Zustand befindet), als mit anderen Teilen des S-Bahn-Systems. Allein eine Verstärkung dieser Identifikation könnte z. B. dem Vandalismus etwas entgegenwirken.
- Im Zuge der anstehenden Regionalisierung der Bahn werden Landkreise, Städte und Gemeinden stärker Verantwortung (auch finanzieller Art) übernehmen. Da ein Bahnhof (zumindest für die Bahnreisenden, die hier ankommen) und sein Umfeld auch so etwas wie die Visitenkarte eines Ortes sind, bietet es sich an, hier mit Verbesserungen zu beginnen, die zumindest teilweise aus einem kommunalen Etat finanziert werden. Dies

gilt zwingend, wenn Teile des Umfelds betroffen sind, die im Verantwortungsbereich der Gemeinde liegen. Die Gemeinden dürfen Bahnhöfe nicht länger als "exterritoriale Gebiete" begreifen.

2 Übergreifende Ergebnisse zu den S-Bahnhöfen

2.1 Bewertung einzelner Einrichtungen

Der von PRO BAHN konzipierte Fragebogen besteht aus mehreren Teilen (siehe Anhang). Die beiden ersten Teile beschäftigen sich mit dem Thema S-Bahnhof. Zunächst wird zu den einzelnen Elementen eines Bahnhofs jeweils gefragt, in welchem Zustand sich die entsprechende Einrichtung befindet, und ob sie vom Befragten als wichtig eingestuft wird. Bei der Frage nach der Wichtigkeit ergaben sich folgende Ergebnisse:

	halte ich für nicht so wichtig	halte ich für wichtig	keine Antwort
Bahnhofsgebäude	37%	32%	31%
Fahrschalter	23%	45%	32%
Wartezimmer im Gebäude	31%	36%	33%
Wetterschutz / Bahnsteigüberdachung	5%	65%	30%
Sitzgelegenheiten	20%	48%	33%
Zugänge für Behinderte / Kinderwagen	3%	66%	30%
Kiosk	29%	37%	33%
Läden	60%	8%	32%
Lokal / Restaurant	61%	6%	32%
Toiletten	15%	54%	30%
Bushaltestelle	11%	50%	39%
P+R-Anlage	12%	55%	33%
Fahrradabstellanlage	4%	63%	33%
Telefonzelle	5%	63%	32%
Taxistand	31%	36%	33%

Interessante Einzelergebnisse sind sicherlich außer der erwarteten hohen Einstufung von "Zugänge für Behinderte / Kinderwagen" und "Wetterschutz / Bahnsteigüberdachung" die hohe Zustimmung zur Wichtigkeit von "Fahrradabstellanlage" und "Telefonzelle". Bei einer grafischen Umsetzung dieser Tabelle ergibt sich das in Abb. 1 dargestellte Bild. Hierbei ist zu jeder Frage die Anzahl der Antworten "wichtig" rechts der Mittelachse aufgezeichnet und die Anzahl der Antworten "nicht so wichtig" links der Mittelachse.

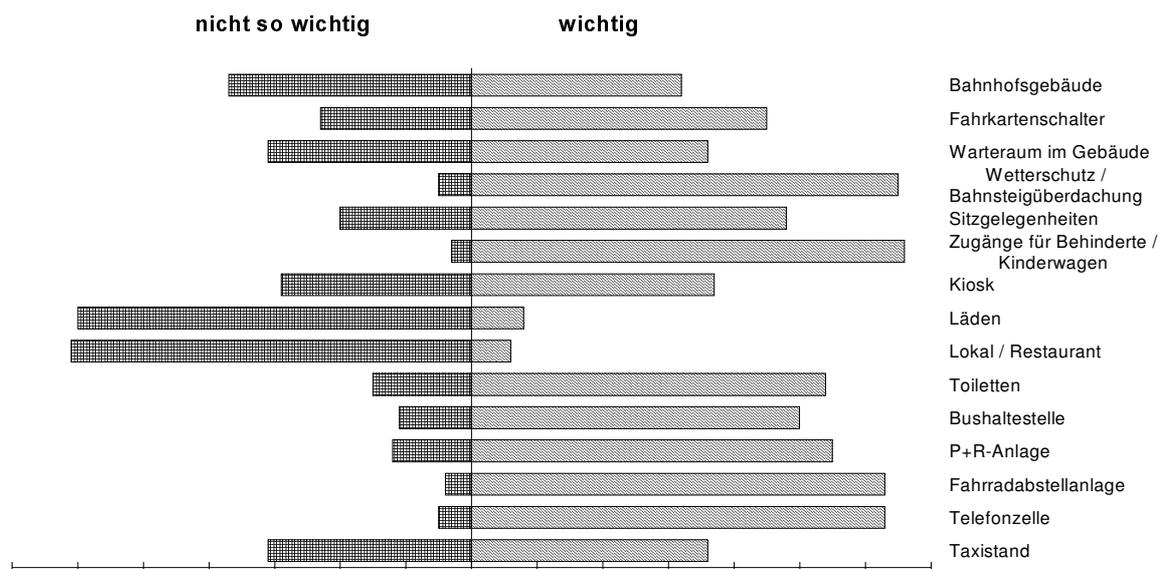


Abb. 1: Antworten auf die Frage nach der Wichtigkeit bestimmter Einrichtungen eines Bahnhofs

Bei der Frage nach dem Vorhandensein und dem Zustand der aufgeführten Einrichtungen eines Bahnhofes waren die Antworten wie folgt verteilt:

	zufriedenstellend, guter Zustand	nicht ganz zufriedenstellend, kleine Mängel	unzureichend, schlechter Zustand	nicht vorhanden	keine Antwort
Bahnhofsgebäude	24%	27%	14%	28%	7%
Fahrkartenschalter	26%	20%	8%	40%	7%
Warteraum im Gebäude	11%	19%	18%	44%	8%
Wetterschutz / Bahnsteigüberdachung	32%	30%	24%	11%	4%
Sitzgelegenheiten	30%	37%	24%	2%	6%
Zugänge für Behinderte / Kinderwagen	22%	12%	13%	42%	11%
Kiosk	51%	16%	5%	21%	7%
Läden	10%	3%	1%	72%	13%
Lokal / Restaurant	9%	8%	7%	60%	17%
Toiletten	6%	14%	23%	44%	13%
Bushaltestelle	39%	22%	10%	16%	13%
P+R-Anlage	45%	19%	13%	11%	12%
Fahrradabstellanlage	34%	30%	22%	4%	10%
Telefonzelle	45%	23%	11%	15%	9%
Taxistand	29%	9%	4%	45%	13%

Die beiden letzten Tabellen werden in Abb. 2 in einen grafischen Zusammenhang gebracht. Hierbei ist wieder rechts der Mittelachse der Anteil der Befragten eingezeichnet, die eine bestimmte Einrichtung für "wichtig" halten. Links der Mittelachse ist die Anzahl der Befragten angegeben, die den Zustand dieser Einrichtung als gut oder nur mit kleinen Mängeln behaftet einschätzen. Hierbei ergibt sich ein verstärkter Handlungsbedarf bei den mehr

rechtslastigen Balken, wie z. B. "Zugänge für Behinderte / Kinderwagen" und "Toiletten". Besser schneiden in diesem Vergleich die Punkte "Bahnhofsgebäude" und "Kiosk" ab.

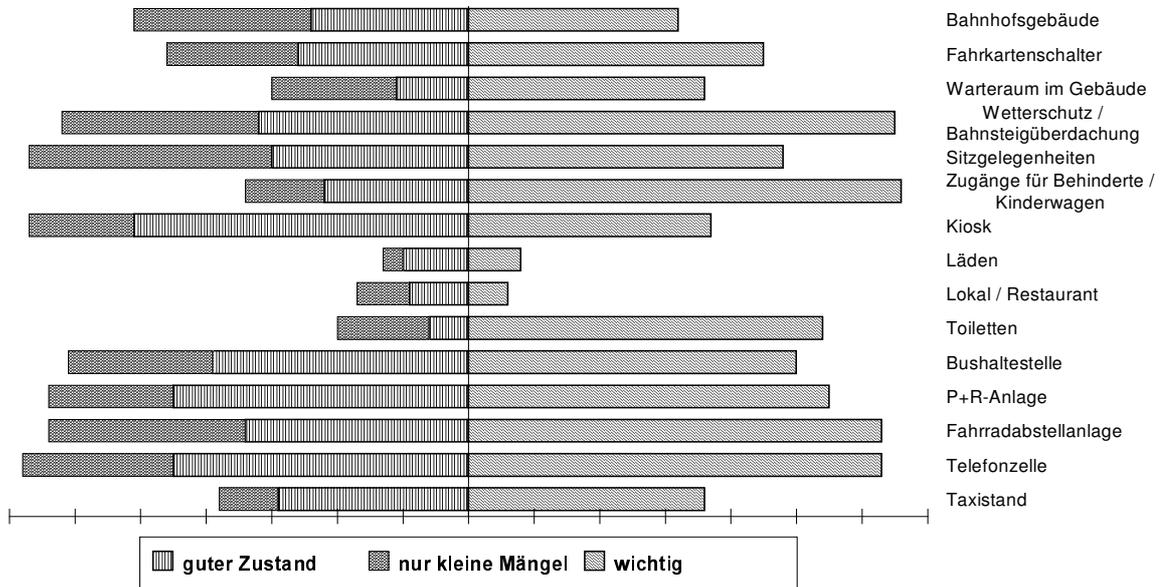


Abb. 2: Zusammenhang zwischen Zustand und Wichtigkeit verschiedener Einrichtungen

2.2 Subjektives Gesamtbild verschiedener Bereiche eines Bahnhofs

Neben der in Kapitel 2.1 beschriebenen Bewertung von einzelnen Elementen, die an einem Bahnhof vorhanden sein können, bestand im zweiten Teil des Fragebogens die Möglichkeit, eine umfassendere Bewertung abzugeben. Dazu waren die Einzelelemente eines Bahnhofs in folgende sechs Bereiche zusammengefaßt: "Bahnhofsumfeld", "Gebäude", "Information", "Fahrscheinverkauf", "Bahnsteige / Unterführungen" und "Umsteigen". Mögliche Bewertungen des Gesamteindrucks, den die Befragten vom entsprechenden Bereich hatten, waren "gut", "ausreichend" oder "schlecht". Die Antworten waren wie folgt verteilt:

	gut	ausreichend	schlecht
Gesamteindruck Bahnhofsumfeld	32%	48%	18%
Gesamteindruck Gebäude	16%	40%	27%
Gesamteindruck Information	18%	46%	33%
Gesamteindruck Fahrscheinverkauf	25%	45%	25%
Gesamteindruck Bahnsteige / Unterführungen	23%	47%	28%
Gesamteindruck Umsteigen	20%	19%	16%

Grafisch dargestellt ist dieses Ergebnis in Abb. 3. Man erkennt hier das schlechte Abschneiden von "Information" und "Gebäude" gegenüber den besseren Werten für "Bahnhofsumfeld" und "Umsteigen". Der im Vergleich kürzere Balken bei "Umsteigen" resultiert daher, daß hier nur Fahrgäste zum Antworten aufgefordert waren, die Umsteigeverbindungen von oder zur S-Bahn nutzen.

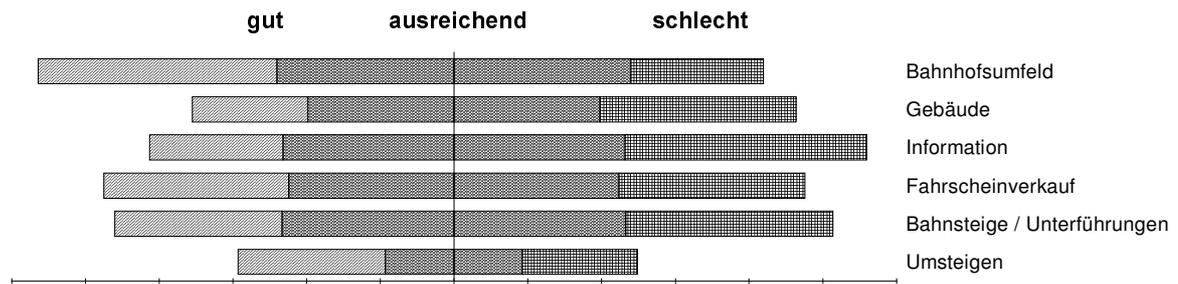


Abb. 3: Gesamteindruck verschiedener Bereiche eines Bahnhofs

Ein Gesichtspunkt unter dem man diese Ergebnisse untersuchen kann, ist ihre Abhängigkeit von der Entfernung des betroffenen Bahnhofs zur Münchner Innenstadt. Dazu wurde eine grobe Entfernungseinteilung vorgenommen, die sich an der Struktur der Tarifzonen des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) orientiert. Zur Tarifzone "Innenraum" gehören alle Bahnhöfe auf Münchner Stadtgebiet sowie unmittelbar daran anschließende Gebiete.

Die am weitesten außerhalb liegenden Bahnhöfe des "Innenraums" befinden sich je nach S-Bahn-Linie 8 - 10 km (Luftlinie) von der Innenstadt entfernt. Die Fahrzeit hierhin beträgt zwischen 16 und 24 Minuten (ab Karlsplatz). Die daran nach außen anschließende Tarifzone "Außenraum 1" endet in einer Entfernung von der Innenstadt zwischen 18 km und 24 km Luftlinie. Aus dieser Entfernung betragen die Fahrzeiten zur Innenstadt zwischen 23 und 38 Minuten. In dieser Zone liegen die meisten der typischen Umlandgemeinden Münchens.

Die weiter außen liegenden Tarifzonen "Außenraum 2" und "Außenraum 3" wurden für unsere Betrachtungen zusammengefaßt, da innerhalb des S-Bahn-Netzes nur der Münchner Flughafen in der Zone "Außenraum 3" liegt. Die Endpunkte der S-Bahn-Linien liegen zwischen 27 km (Wolfratshausen) und 39 km (Geltendorf) von der Münchner Innenstadt entfernt (Luftlinie). Die Fahrzeit zu den Endpunkten beträgt zwischen 34 und 46 Minuten, jeweils bei Benutzung von S-Bahn-Zügen ab Karlsplatz.

Die Unterscheidung nach Tarifzonen ist ein Kompromiß, da auch keines der anderen möglichen Kriterien (Entfernung Luftlinie, Streckenlänge, Fahrzeit) alle Beurteilungsmöglichkeiten abdeckt. Um eine bessere Vergleichbarkeit zu haben, wurden bei den folgenden prozentualen Angaben 100% gleich der Anzahl der Fragebögen aus der angegebenen Tarifzone gesetzt, bei der die entsprechende Frage beantwortet war. In dem geschilderten Sinne differenziert, ergaben sich folgende Ergebnisse:

Gesamteindruck Bahnhofsumfeld	gut	ausreichend	schlecht
Außenraum 2+3	29%	55%	16%
Außenraum 1	37%	49%	14%
Innenraum	32%	43%	25%

Gesamteindruck Gebäude	gut	ausreichend	schlecht
Außenraum 2+3	18%	47%	35%
Außenraum 1	21%	50%	29%
Innenraum	18%	47%	34%

Gesamteindruck Information	gut	ausreichend	schlecht
Außenraum 2+3	18%	47%	35%
Außenraum 1	16%	50%	34%
Innenraum	20%	46%	34%

Gesamteindruck Fahrscheinverkauf	gut	ausreichend	schlecht
Außenraum 2+3	23%	45%	32%
Außenraum 1	30%	47%	23%
Innenraum	26%	48%	26%

Gesamteindruck Bahnsteige / Unterführungen	gut	ausreichend	schlecht
Außenraum 2+3	23%	48%	29%
Außenraum 1	24%	49%	27%
Innenraum	23%	46%	31%

Gesamteindruck Umsteigen	gut	ausreichend	schlecht
Außenraum 2+3	40%	32%	28%
Außenraum 1	33%	32%	34%
Innenraum	39%	37%	24%

Es fällt auf, daß die Bahnhöfe in der mittleren Zone (Außenraum 1) die am stärksten abweichenden Ergebnisse zeigen. Während bei "Gebäude", "Information" und "Bahnsteige / Unterführungen" die Unterschiede eher gering ausfallen, werden bei "Bahnhofsumfeld" und "Fahrscheinverkauf" die Bahnhöfe mit mittlerer Entfernung zur Innenstadt positiver als die anderen Bahnhöfe bewertet. Bei "Umsteigen" werden die Bahnhöfe im mittleren Bereich schlechter als die restlichen bewertet. Die Zusammenhänge mit stärkeren Abweichungen werden in Abb. 4 bis Abb. 6 verdeutlicht.

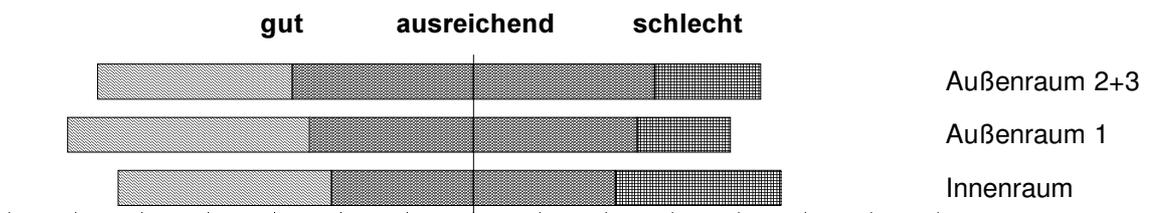


Abb. 4: Gesamteindruck Bahnhofsumfeld differenziert nach Lage des Bahnhofs

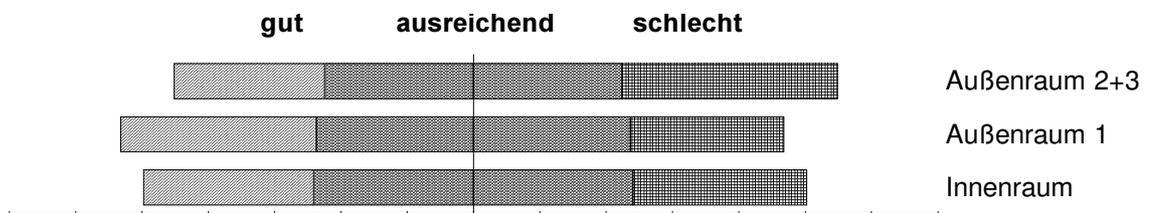


Abb. 5: Gesamteindruck Fahrscheinverkauf differenziert nach Lage des Bahnhofs

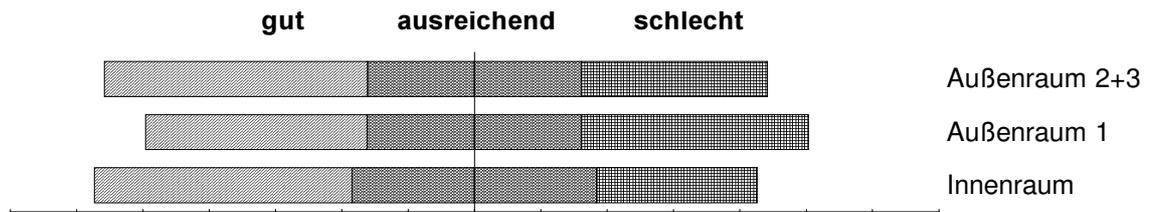


Abb. 6: Gesamteindruck Umsteigen differenziert nach Lage des Bahnhofs

3 Vergleichende Bewertung von Bahnhöfen

3.1 Bewertungsmethode und Ergebnis

Eine Bewertung von einzelnen Bahnhöfen setzt voraus, daß von dem entsprechenden Bahnhof aussagekräftige Ergebnisse existieren. Dies ist bei einer so weit gestreuten Befragung nicht für jeden Bahnhof der Fall. Aus diesem Grund werden in diesem Kapitel nur die Gruppe der Bahnhöfe betrachtet, von denen eine ausreichende Anzahl ausgefüllter Fragebögen vorliegen. Alle Angaben in diesem Kapitel beziehen sich auf folgende 51 Bahnhöfe:

Aying	Harthaus	Planegg
Baldham	Heimstetten	Poing
Dachau	Herrsching	Puchheim
Daglfing	Höhenkirchen-Siegersbrunn	Röhrmoos
Deisenhofen	Holzkirchen	Seefeld-Hechendorf
Ebersberg	Karlsfeld	Siemenswerke
Freising	Lohhof	Solln
Fürstenfeldbruck	Markt Schwaben	Starnberg
Gauting	Moosach	Steinebach
Geltendorf	Neubiberg	Taufkirchen
Germering-Unterpfaffenhofen	Neufahrn	Trudering
Giesing	Neuperlach Süd	Unterhaching
Gräfelfing	Obermenzing	Unterschleißheim
Grafring Stadt	Oberschleißheim	Vaterstetten
Grafrath	Otterfing	Weßling
Gröbenzell	Ottobrunn	Wolfratshausen
Haar	Petershausen	Zorneding

Grundlage der Bewertung war wieder der Gesamteindruck der Bereiche Bahnhofsumfeld, Bahnhofsgebäude, Information, Fahrscheinverkauf, Bahnsteige / Unterführungen und Umsteigen. Um die Bewertung der Bahnhöfe vergleichen zu können, wurde ein Punktsystem eingeführt. Wenn man die möglichen Antworten "gut", "ausreichend", "schlecht" mit 1, 2 und 3 bewertet, kann man jeweils eine Art Note ausrechnen. Für jeden der bewerteten Bereiche wurde der Durchschnitt über alle eingegangenen Fragebögen (nicht nur die von den 51 aufgelisteten Bahnhöfen) gleich 100 Punkte gesetzt.

Je Bahnhof läßt sich ein nach der Anzahl der Antworten gewichteter Durchschnitt berechnen. Der Gesamtdurchschnitt über alle bewerteten Bereiche und über alle Fragebögen wurde ebenfalls gleich 100 gesetzt. Die im folgenden angegebenen Punktzahlen sind also keine absolute Wertung, sondern spiegeln die Abweichung vom Durchschnitt wieder; Punktzahlen unter 100 bedeuten schlechter als der Durchschnitt, über 100 besser als der Durchschnitt aller Bahnhöfe.

Die genannten Zahlen stellen also lediglich ein Maß dafür dar, wie weit ein Bahnhof bei dem bewerteten Aspekt vom Durchschnitt aller Bahnhöfe (= 100 Punkte) entfernt ist. So würden zum Beispiel 100 Punkte bei Information in einer absoluten Wertung ein schlechteres Ergebnis bedeuten als 100 Punkte bei Bahnhofsumfeld, da Information insgesamt deutlich schlechter abgeschnitten hat als Bahnhofsumfeld. Die Verteilung der Punkte liegt theoretisch zwischen 0 und 200. Werden im folgenden Rangordnungen erwähnt, beziehen sie sich immer auf die 51 bewerteten Bahnhöfe. In der Gesamtbewertung schnitten folgende zehn Bahnhöfe besonders gut ab:

Gauting	Neuperlach Süd
Haar	Puchheim
Harthaus	Trudering
Holzkirchen	Vaterstetten
Neubiberg	Wolfratshausen

Dabei liegen Harthaus, Neuperlach Süd und Trudering dicht gedrängt mit 136 bzw. 138 Punkten an der Spitze. Am unteren Ende der Bewertungsskala liegen folgende Bahnhöfe:

Grafring Stadt	Obermenzing
Grafrath	Otterfing
Heimstetten	Seefeld-Hechendorf
Karlsfeld	Siemenswerke
Lohhof	Starnberg

Obermenzing erreichte nur 66 Punkte und ist mit einem Abstand von 5 Punkten zum nächstbesseren Bahnhof das absolute Schlußlicht dieser Liste.

3.2 Analyse der Bewertungsergebnisse

Man kann sich nun anschauen, wie die einzelnen Aspekte, nach denen gefragt wurde, bei den Bahnhöfen bewertet wurden. Sofern die folgenden Darstellungen auf Besichtigungen einzelner Bahnhöfe beruhen, geben sie Momentaufnahmen aus dem ersten Quartal 1994 wider. Die Bahnhöfe Grafring Stadt, Heimstetten, Lohhof und Obermenzing werden im nächsten Kapitel etwas näher betrachtet. Diese Bahnhöfe gehören zur Gruppe der zehn schlechtesten Bahnhöfen; die Auswahl wurde jedoch nicht nach Rangfolge, sondern mehr nach geographischer Verteilung getroffen. Insbesondere sind dies nicht die vier am schlechtesten bewerteten Bahnhöfe. Zuvor jedoch ein Blick auf andere Bahnhöfe mit negativen Ergebnissen sowie auf weitere herausragende Einzelergebnisse.

In **Grafrath** wurde der Bereich Information mit 59 Punkten sehr negativ bewertet. Das gleiche negative Ergebnis erzielte hier der Gesamteindruck Umsteigen. Dazu paßt, daß im Teil 1 des Fragebogens der Punkt "Bushaltestelle" eine deutlich schlechtere Bewertung bekam, als in der Gesamtheit aller Bahnhöfe. Die restlichen Bereiche erhielten Wertungen zwischen 93 und 98 Punkten, also Werte, die etwas unterhalb des Durchschnitts aller Bahnhöfe liegen.

In **Karlsfeld** wurden Umfeld sowie Bahnsteige / Unterführungen mit Punktzahlen von 60 bzw. 64 deutlich schlechter bewertet als die anderen Bereiche. Dies deutet auf eine allgemeine Unzufriedenheit mit den baulichen Einrichtungen des Bahnhofs hin. Etwas besser bewertet wurde hier der Fahrscheinverkauf mit 108 Punkten.

Seefeld-Hechendorf zeichnet sich durch schlechte Werte bei Umsteigen (53 Punkte) und Gebäude (63 Punkte) aus. Relativ schlecht wurde auch der Bereich Bahnsteige / Unterführungen (76 Punkte) bewertet, während die anderen Bereiche Werte zwischen 88 und 93 Punkte erhielten. Die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Bereichen sind am Beispiel dieses Bahnhofes gut sichtbar: Während das Bahnhofsgebäude aufgrund der Schließung des Fahrkartenschalters nur noch die Funktion eines Durchgangs hat, für den sich niemand recht zuständig fühlt, wurde der Fahrscheinverkauf von einem Kiosk übernommen. Der Punkt Kiosk wurde dann auch im Teil 1 des Fragebogens wichtiger und besser bewertet als im Durchschnitt der Bahnhöfe.

Im Fall **Otterfing** ist ein solcher Kiosk nicht vorhanden, so daß der Fahrscheinverkauf hier mit 54 Punkten den schlechtesten Wert bekommt. Die Wichtigkeit eines Kiosk für den Fahrscheinverkauf ist den Fahrgästen in einem solchen Fall auch nicht klar, wie die Werte im Teil 1 des Fragebogens zeigen ("wichtig" sagten nur 26% der Befragten). Die Vorteile einer Einrichtung werden häufig nur dann erkannt, wenn ein Bahnhof diese Einrichtung hat oder in der Vergangenheit hatte. Der Wunsch nach einer verbesserten Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs zeigt sich auch darin, daß in Otterfing 52% der Befragten einen (hier nicht vorhandenen) Fahrkartenschalter für wichtig halten, während dies bei allen Bahnhöfen nur 45% der Befragten antworteten. Andere Gründe für die schlechte Bewertung von Fahrscheinverkauf können hier (wie auch woanders) die Störanfälligkeit oder auch nur eine ungünstige Aufstellposition der Automaten sein. Die anderen Bereiche erhielten in Otterfing Bewertungen zwischen 82 und 91 Punkten.

Siemenswerke hat seine schlechten Bewertungen bei Fahrscheinverkauf, Bahnsteige / Unterführungen und Umsteigen (jeweils 68 Punkte). Die negative Bewertung bei Umsteigen liegt hier sicher am langen Weg zur in der Nähe liegenden U-Bahn-Station. Des weiteren sind folgende Einrichtungen nicht vorhanden: durchgehende Bahnsteigüberdachung, Fahrkartenschalter, Telefon, Toiletten. Teilweise sind entsprechende Einrichtungen zwar im nahegelegenen U-Bahnhof vorhanden, werden aber von den S-Bahn-Fahrgästen wegen der großen Entfernung nicht angenommen. Die anderen Bereiche des Bahnhofs Siemenswerke bekamen zwischen 73 (Bahnhofsumfeld) und 83 Punkten.

Starnberg bekam eine sehr negative Bewertung mit 48 Punkten bei Bahnhofsumfeld, dagegen eine etwas bessere mit 104 Punkten bei Fahrscheinverkauf (Fahrkartenschalter vorhanden). Auf der negativen Seite fällt mit 59 Punkten noch der Bereich Umsteigen auf. Die anderen Bereiche erhielten Wertungen zwischen 82 und 91 Punkten.

Betrachtet man alle 51 Bewertungen für Gesamteindruck Bahnhofsumfeld, so liegt außer Obermenzing und Starnberg noch **Daglfing** mit 46 Punkten im sehr negativen Bereich. Andere ebenfalls schlechte Wertungen finden sich außer bei Karlsfeld noch bei **Geltendorf** (63 Punkte), **Freising** (59 Punkte), **Moosach** (55 Punkte) und **Deisenhofen** (65 Punkte). Hier sollten sich auch die betroffenen Gemeinden überlegen, ob sie dazu beitragen können, Abhilfe zu schaffen. Gut schnitten beim Bahnhofsumfeld **Harthaus** (155 Punkte), **Vaterstetten** (159 Punkte) und **Puchheim** (165 Punkte) ab.

Bei der Beurteilung des Gesamteindrucks Gebäude treten die schlechten Werte außer bei Seefeld-Hechendorf und Obermenzing noch bei **Poing** (45 Punkte), **Neufahrn** (59 Punkte) und bei **Freising** (67 Punkte) besonders zu Tage. Während in Freising in nächster Zeit mit Veränderungen (hoffentlich zum Besseren) durch anstehende Baumaßnahmen zu rechnen ist, muß man sich über eine Bewertung wie z. B. in Neufahrn nicht wundern, wenn das

Gebäude zwar existiert, für den Fahrgast aber keinerlei Funktion hat und ansonsten einen schlechten äußeren Zustand zeigt. Die zu einem Bahnhof gehörenden Bauten wurden gut bewertet in **Neuperlach Süd** (156 Punkte) und in **Röhrmoos** (153 Punkte).

Der Gesamteindruck Information wurde außer in Obermenzing, Grafing Stadt, Heimstetten und Grafrath noch in **Neufahrn** (71 Punkte) und **Vaterstetten** (75 Punkte) schlecht bewertet. Da Vaterstetten ansonsten zu den zehn am besten bewerteten Bahnhöfen gehört, fällt die schlechte Bewertung von Information hier besonders auf. Dieses Beispiel zeigt auch, daß die befragten Fahrgäste insgesamt ein differenziertes Antwortverhalten, bezogen auf die einzelnen Fragen aufwiesen. Wirklich gut bewertet wurde die Information nur in **Trudering** mit 152 Punkten. Ein Punkt, bei dem wieder die Kommunen gefragt sind, ist zum Beispiel das Aufstellen von Orts- bzw. Umgebungsplänen an S-Bahnhöfen. Dies sollte so geschehen, daß man sich nicht wie in Neufahrn zwischen Mülltonnen durchschieben muß, um einen Blick auf den Plan zu werfen.

Katastrophale Bewertungen bei Gesamteindruck Fahrscheinverkauf erhielten insbesondere **Aying** (24 Punkte) und **Röhrmoos** (32 Punkte). Außer den bereits erwähnten Bewertungen von Siemenswerke und Otterfing schnitten hier noch **Deisenhofen** (46 Punkte), **Gräfelfing** (53 Punkte), **Geltendorf** (62 Punkte) und **Solln** (62 Punkte) schlecht ab. Es fällt auf, daß hier sowohl Bahnhöfe vertreten sind, bei denen vor einiger Zeit der Fahrkartenschalter geschlossen wurde, als auch solche, die noch einen Fahrkartenschalter besitzen. Gute Bewertungen für den Fahrscheinverkauf gab es in **Haar** (162 Punkte) und in **Zorneding** (150 Punkte).

Schlechte Wertungen für den Gesamteindruck Bahnsteige / Unterführungen bekamen außer Obermenzing, Siemenswerke, Karlsfeld, Heimstetten und Lohhof noch die Bahnhöfe **Höhenkirchen-Siegertsbrunn** (61 Punkte), **Moosach** (74 Punkte), **Oberschleißheim** (62 Punkte), und **Weßling** (72 Punkte). Auch hier gibt es positive Beispiele: **Neuperlach Süd** (159 Punkte), **Harthaus** (166 Punkte), **Vaterstetten** (166 Punkte) und **Planegg** (150 Punkte).

Einen extrem schlechten Wert für den Gesamteindruck Umsteigen gab es mit 25 Punkten für **Ottobrunn**. Außer den Bahnhöfen Obermenzing, Siemenswerke, Seefeld-Hechendorf, Lohhof, Starnberg und Grafrath wurden hier noch **Neufahrn** (36 Punkte) und **Gröbenzell** (42 Punkte) schlecht bewertet. Da hier oftmals die Lage und Ausstattung der Bushaltestellen ein kritischer Punkt ist, sollten auch hier die Gemeinden versuchen ihren Einfluß geltend zu machen. Gute Bewertungen für Umsteigen bekamen **Haar** (176 Punkte), **Holzkirchen** (179 Punkte) und **Wolfratshausen** (160 Punkte).

3.3 Einzelanalyse von Bahnhöfen anhand von Beispielen

3.3.1 Grafing Stadt

Der Bahnhof Grafing Stadt liegt an einem eingleisigen Streckenabschnitt. Das heißt, die S-Bahn-Züge halten in beiden Richtungen an der selben Bahnsteigkante. Der relativ schmale Bahnsteig ist nicht überdacht. Er ist mit einem Wetterschutzunterstand ausgestattet, in dem sich sämtliche verfügbare Information und die Automaten befinden. Der Wetterschutzunterstand ist in einem solchen Zustand, daß man nur im Notfall (Fahrscheinverkauf) hineingeht, und sich nach Möglichkeit dort nicht hinsetzt. Das paßt zu den Ergebnissen aus Teil 1 des Fragebogens. Dort bekamen Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und Fahrrad-

abstellanlage die schlechtesten Bewertungen. Wohl wegen der Lage in der zweiten äußeren Tarifzone wurde im dritten Fragebogenteil der Punkt "Fahrpreis" am meisten kritisiert.

Das an einem Ende des Bahnsteigs befindliche ehemalige Bahnhofsgebäude wird nicht mehr als solches genutzt, sondern bietet zwei Gaststätten Platz. In etwas Entfernung (30 m) befindet sich ein Kiosk. Entlang des gesamten Bahnhofs zieht sich ein P+R-Platz, der einen unordentlichen Eindruck macht; auf dessen anderer Seite ist eine relativ neue Ladenzeile. Das nächste Telefon ist etwa 200 m entfernt, die zugehörige Bushaltestelle nur unwesentlich näher. Das Bahnhofsgebäude ist sehr schön renoviert. Ansonsten macht der Bahnhof und seine Umgebung (P+R-Anlage, Kiosk) einen heruntergekommenen Eindruck.

Im Vergleich zu den anderen bewerteten Aspekten fällt auf, daß der Gesamteindruck Information mit großem Abstand am schlechtesten bewertet wurde. Dies ist um so schwerwiegender, weil der Bereich Information bereits im Durchschnitt schlechter abgeschnitten hat als die anderen Bereiche. Von diesem schon schlechten Durchschnitt (= 100 Punkte) weicht Grafing Stadt (40 Punkte) in unserer relativen Punktwertung noch einmal stark nach unten ab. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle verzeichnet. Dabei ist zu beachten, daß sich die Punktwerte nicht unmittelbar aus den Prozentzahlen errechnen lassen, sondern nur durch Vergleich mit den Durchschnittswerten über alle Bahnhöfe.

	gut	ausreichend	schlecht	Punkte
Gesamteindruck Bahnhofsumfeld	21%	59%	21%	85
Gesamteindruck Gebäude *	10%	28%	34%	80
Gesamteindruck Information	0%	24%	72%	40
Gesamteindruck Fahrscheinverkauf	14%	55%	31%	83
Gesamteindruck Bahnsteige / Unterführungen	21%	28%	45%	80
Gesamteindruck Umsteigen	24%	7%	28%	86

* Da das ehemalige Bahnhofsgebäude nicht mehr bahnhofsbezogen eingesetzt wird, wurde es von einigen der Befragten als "nicht vorhanden" gewertet.

Man kann sich wundervoll einen Bahnhof vorstellen, bei dem Kiosk, Wetterunterstand, Informationsmöglichkeit, Fahrscheinautomaten aber auch Gaststätte in ein gut renoviertes Bahnhofsgebäude integriert sind. Die Chance, durch entsprechende Maßnahmen eine ganze Gruppe von Mißständen gegenstandslos zu machen, ist jedoch dadurch vergeben worden, daß man das Bahnhofsgebäude vollständig in Fremdnutzung übergeben hat. Einige Wege würden sich auch verkürzen, wenn der Bahnsteig in Richtung auf den Bahnübergang verschoben würde. Eine Neuordnung der P+R-Möglichkeiten und des Bahnhofsumfelds würde das Bild abrunden.

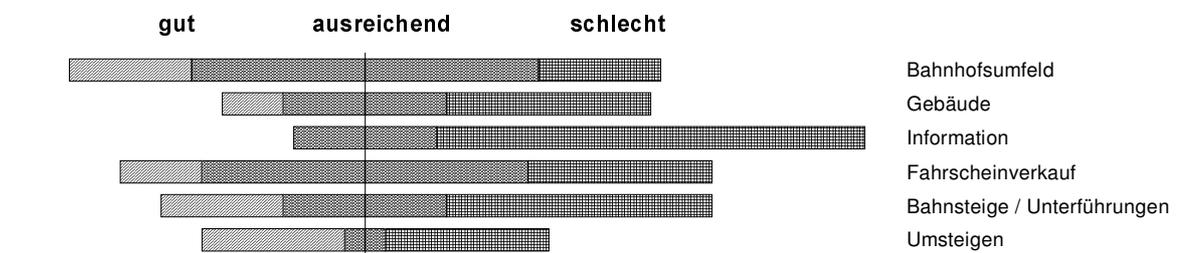


Abb. 7: Bewertung des Bahnhofs Grafing Stadt

3.3.2 Heimstetten

Der Bahnhof Heimstetten liegt an einer, auch von Fernzügen befahrenden, zweigleisigen Strecke. Nördlich befinden sich Wohngebiete, südlich Gewerbegebiete. Obwohl Heimstetten relativ nahe an München liegt, gibt es nur selten einen 20-Minuten-Takt. Außerdem bezahlt man von hier doppelt soviel für eine Fahrt in die Innenstadt wie vom nächsten Bahnhof. Dies führte zu schlechten Ergebnissen bei den Punkten "Häufigkeit der Fahrmöglichkeiten" und "Fahrpreis" im dritten Teil des Fragebogens.

Der Bahnhof hat Seitenbahnsteige ohne Überdachung. Auf dem stadteinwärts gelegenen Bahnsteig gibt es zwei Wetterschutzunterstände, stadtauswärts einen. Am östlichen Bahnsteigende gibt es eine relativ übersichtliche Fußgängerunterführung, mit nicht zu steilen Treppen, in die Rampen für Kinderwagen eingelassen sind. Im nordöstlichen Bereich befindet sich auch ein Kiosk, der einen guten Eindruck macht und eine Telefonzelle. P+R-Möglichkeiten sind auf beiden Seiten der Gleise vorhanden. Am westlichen Bahnsteigende wird zur Querung der Gleise eine schmale Straßenunterführung ohne Durchgangsverkehr benutzt. Hier befindet sich auch eine Bushaltestelle.

Auf die Bushaltestelle wird am gesamten Bahnhof nur durch ein einziges Schild hingewiesen. Dieses Schild sieht man, wenn man aus Richtung München kommt, erst wenn die S-Bahn den Bahnhof wieder verlassen hat, da es sich an einer Laterne des gegenüberliegenden Bahnsteigs befindet. Dies ist ein Beispiel für Mängel, die auch in Heimstetten zu einer besonders schlechten Bewertung des Gesamteindrucks Information geführt haben. Auffallend ist hier das gute Ergebnis bei Fahrscheinverkauf, der eine Bewertung erhielt, die man ansonsten nur bei wesentlich besser bewerteten Bahnhöfen findet. Die Ursache hierfür ist wohl die Möglichkeit, seine Fahrscheine an einem Kiosk zu erwerben, das einen äußerlich guten Eindruck macht und vernünftige Öffnungszeiten hat. Die Ergebnisse im einzelnen:

	gut	ausreichend	schlecht	Punkte
Gesamteindruck Bahnhofsumfeld	11%	71%	18%	78
Gesamteindruck Gebäude *	0%	18%	18%	63
Gesamteindruck Information	0%	32%	64%	48
Gesamteindruck Fahrscheinverkauf	29%	61%	11%	118
Gesamteindruck Bahnsteige / Unterführungen	11%	43%	46%	70
Gesamteindruck Umsteigen	18%	14%	18%	92

* Ein Bahnhofsgebäude ist hier nicht vorhanden, einige der Befragten haben jedoch offensichtlich die vorhandenen Wetterschutzunterstände als Gebäude gewertet. In die Gesamtwertung geht das Ergebnis nur nach Wichtung mit der Anzahl der gegebenen Antworten ein.

Verbesserungsmöglichkeiten gibt es in erster Linie im Punkt Information (Hinweisschilder) und in den Zugangsmöglichkeiten am westlichen Bahnsteigende. Hier ist es durchaus denkbar, daß die vorhandenen Treppen durch Rampen ergänzt werden. Außerdem sollte man überlegen, ob es möglich ist, die Buslinie im nordöstlichen Bereich anfahren zu lassen, wo sich auch das Kiosk befindet. Die Fußwege vom Bus zur S-Bahn und insbesondere zu Kiosk und Automaten würden so verkürzt.

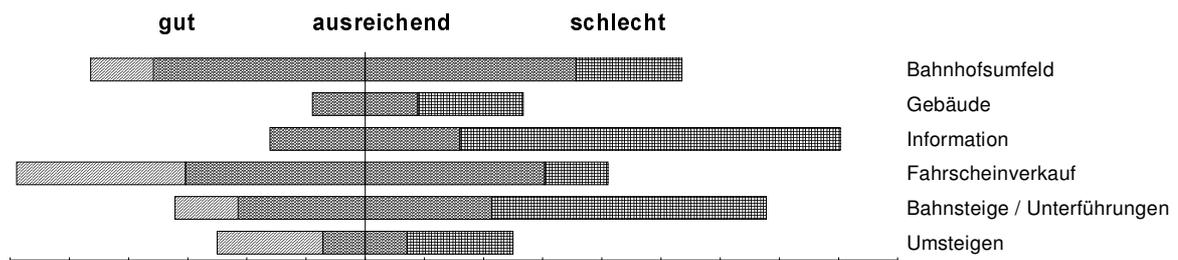


Abb. 8: Bewertung des Bahnhofs Heimstetten

3.3.3 Lohhof

Der Bahnhof Lohhof ist einer von zwei Bahnhöfen in der Gemeinde Unterschleißheim. Der Bahnhof liegt am nordöstlichen Rand des Gemeinde- und Siedlungsgebiets. Beiderseits der Gleise befindet sich sowohl Wohn- als auch Gewerbenutzung. Die Gewerbenutzung ist im Nordwesten deutlich stärker als auf der anderen Seite. Der Bahnhof besitzt ein Gebäude mit einem Fahrkartenschalter und einem sehr kleinem Warteraum sowie Toiletten. Die Toiletten sind nur tagsüber und nur montags bis freitags zugänglich. Es ist ebenfalls ein Kiosk vorhanden, der auch Fahrscheine verkauft. Dies ist vorteilhaft, da der Kiosk wesentlich großzügigere Öffnungszeiten als der Bahnhof hat.

Telefonzellen und eine Bahnhofsgaststätte sind in der Nähe. Die Entfernungen zu den aufgeführten Einrichtungen sowie zur Bushaltestelle werden in erster Linie durch die unglückliche Konstruktion des Bahnsteigzugangs bestimmt. Der Bahnsteig liegt zwischen den Gleisen und ist nur durch einen Zugang an seinem nordöstlichen Ende erreichbar. Dieser Zugang ist eine verfehlte Kombination aus Treppe und Rampe, auf der sich etwa alle anderthalb Schritte eine Stufe befindet (siehe Bewertung "Bahnsteige / Unterführungen"). Außerhalb des Bahnhofs ist die Fußgängerunterführung beidseitig durch Rampen und Treppen angeschlossen.

Der Bahnsteig ist nicht überdacht, sondern hat nur zwei Wetterschutzunterstände, von denen einer die Fahrscheinautomaten und nur der andere eine Sitzgelegenheit enthält. Diese Sitzbank ist jedoch abends mangels Beleuchtung nur eingeschränkt nutzbar. Außerdem ist sie etwa 100 m vom Bahnsteigzugang entfernt, so daß sie gerade bei schlechtem Wetter nicht gut angenommen wird, da die Fahrgäste lieber im Zugang stehen bleiben.

Lohhof erzielte seine schlechtesten Werte bei Bahnsteige / Unterführungen und bei Umsteigen. Etwas besser wurden die Gesamteindrücke Gebäude und Information bewertet. Die schlechten Werte bei Umsteigen ergeben sich wohl nicht nur durch die relativ große Entfernung zum Bahnsteig (Zugänge nur über Rampen), sondern auch durch die sich weiter verschlechternden Fahrtmöglichkeiten. Auch der nächste über die Buslinie angeschlossene Ort (Haimhausen) ist ab Lohhof nur bis 19.30 Uhr erreichbar. Die Wochendendverbindungen sollen in dieser Relation demnächst ganz entfallen. Die erwähnten Punkte sind ein Beispiel dafür, daß die Qualität des S-Bahn-System auch von den zur Verfügung stehenden Anschlüssen abhängt.

	gut	ausreichend	schlecht	Punkte
Gesamteindruck Bahnhofsumfeld	8%	72%	20%	73
Gesamteindruck Gebäude	12%	48%	24%	99
Gesamteindruck Information	12%	60%	28%	99
Gesamteindruck Fahrkartenverkauf	16%	52%	32%	84
Gesamteindruck Bahnsteige / Unterführungen	8%	36%	56%	58
Gesamteindruck Umsteigen	12%	12%	32%	56

Ein Umbau des jetzigen Bahnsteigzugangs zu einer wirklich behindertengerechten Lösung, würde, falls keine technischen Zugangshilfen (Aufzug) zum Einsatz kommen, die Zugangswege noch länger machen als sie bisher schon sind. Eine Lösung dieses Problems könnte die Schaffung eines zweiten Zugangs am ortszugewandten Ende des Bahnsteigs sein. Dies würde vielen Fahrgästen den Weg zur S-Bahn verkürzen und durch die Erschließung zusätzlicher fußläufiger Bereiche Chancen bieten, neue S-Bahn-Fahrgäste zu gewinnen. Eine globale Verbesserung für Lohhof wäre sicherlich auch eine größere Häufigkeit der Fahrmöglichkeiten, da dieser Punkt hier besonders stark kritisiert wurde.

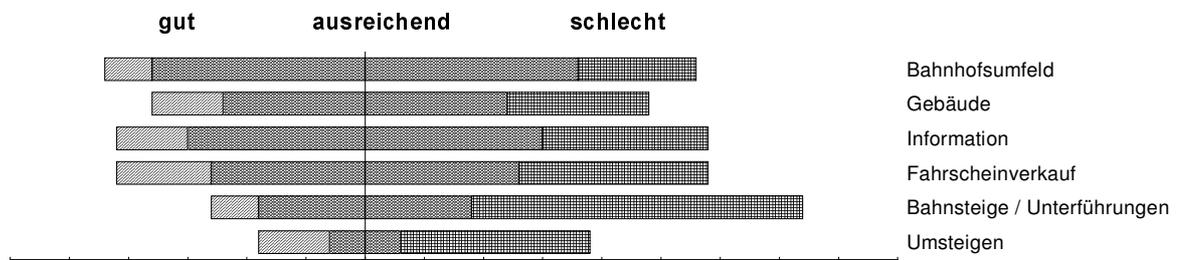


Abb. 9: Bewertung des Bahnhofs Lohhof

3.3.4 Obermenzing

Der Bahnhof Obermenzing ist als städtischer Nahverkehrsbahnhof bereits vor dem Start des Münchner S-Bahn-Systems erbaut worden. Er besteht aus einem relativ wuchtigen Bauwerk, das die Verdistrasse überquert. Das eigentliche Brückenbauwerk ist beidseitig verglast (jedoch nicht durchsichtig). Die bahnhofsbezogenen Einrichtungen befinden sich in dem Gebäudeteil nördlich der Verdistrasse (Kiosk, Toiletten, Automaten, Informationstafeln). Nördlich daran anschließend liegt der relativ breite Bahnsteig zwischen den Gleisen. Der Bahnsteig ist lediglich im ersten Viertel überdacht (weniger als die Länge eines Kurzzugs).

Ein großes Problem sind hier die Bahnhofszugänge, die aus langen, steilen und dunklen Treppen bestehen. Der Bahnhof ist für Rollstühle und Kinderwagen unerreichbar und ältere Leute können große Probleme haben. Die etwas düstere Umgebung verleitet offenbar auch zu Vandalismus: zerstörte Scheiben, Schmierereien, Benutzung des Treppenhauses als Ersatz für Toiletten. Toiletten und Warteraum im Gebäude sind zwar vorhanden, befinden sich aber offensichtlich in einem schlechten Zustand, wie die Bewertung im Teil 1 des Fragebogens zeigt. Das Bahnhofsumfeld wird sicherlich bestimmt durch die unmöglichen Verkehrsverhältnisse auf der Verdistrasse. Diese führt als ein mehrspuriger Autobahnzubringer mitten durch Wohngebiete. Davon beeinflusst sind auch die Umsteigeverhältnisse. Zwei Buslinien haben ihre Haltestelle direkt auf der Verdistrasse; die Wartenden stehen in einer permanenten Abgaswolke. Eine weitere Buslinie hält seitlich in einer Nebenstraße. Hier muß man zunächst die Treppen im Bahnhof hinunter- und dann zur Bushaltestelle wieder hinaufsteigen.

Die Ergebnisse für Obermenzing lauten im einzelnen:

	gut	ausreichend	schlecht	Punkte
Gesamteindruck Bahnhofsumfeld	5%	33%	62%	28
Gesamteindruck Gebäude	5%	43%	52%	66
Gesamteindruck Information	10%	38%	52%	72
Gesamteindruck Fahrscheinverkauf	24%	52%	19%	105
Gesamteindruck Bahnsteige / Unterführungen	5%	57%	38%	72
Gesamteindruck Umsteigen	0%	33%	29%	46

Verbesserungen sind hier möglich, wenn Zugänge für Behinderte und Kinderwagen geschaffen werden. Dies könnte eventuell verbunden werden mit der Schaffung eines Zugangs im nördlichen Bereich des Bahnsteigs. Da sich hier ein Wohngebiet befindet, würde dadurch vielen Fahrgästen Umwege erspart bleiben. In einer Erweiterung des Einzugsgebiets von Bahnhöfen durch Schaffung neuer Zugangsmöglichkeiten liegt auch ein großes Potential zur Gewinnung neuer S-Bahn-Kunden. Ausreichende Verbesserungen im Umfeld des Bahnhofs Obermenzing lassen sich wohl nur nach einer Reduzierung des Verkehrs auf der Verdi-straße erzielen.

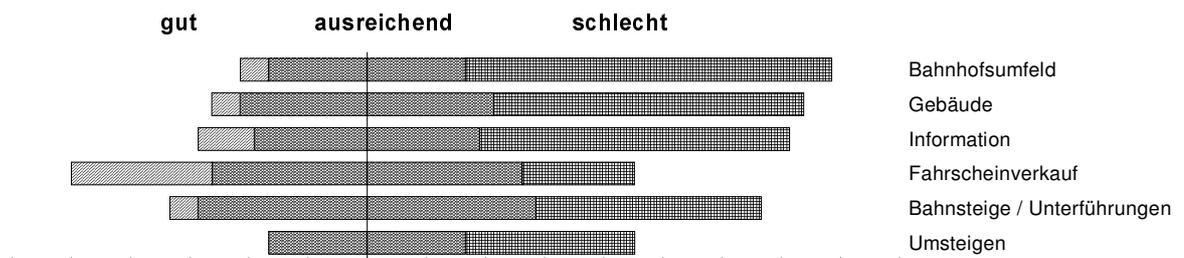


Abb. 10: Bewertung des Bahnhofs Obermenzing

4 Allgemeine Ergebnisse zum S-Bahn-System

Im dritten Teil des Fragebogens ging es um die allgemeinen Eindrücke, die die Fahrgäste vom S-Bahn-System insgesamt haben. Obwohl hierbei der Bahnhof nicht im Vordergrund stand, für den der Fragebogen ausgefüllt wurde, lassen sich aus der Lage des Bahnhofs trotzdem gewisse Rückschlüsse ziehen, welche Faktoren die Zufriedenheit der Fahrgäste beeinflussen.

Im vierten und letzten Teil fragten wir nach den Gewohnheiten der Fahrgäste: Wie oft und wie lang sie fahren, und wie sie den Bahnhof erreichen.

Im folgenden wird zunächst das Gesamtergebnis aus diesen beiden Fragebogenteilen präsentiert, bevor in den weiteren Abschnitten die Zusammenhänge genauer durchleuchtet werden.

4.1 Das Gesamtergebnis

4.1.1 Der Eindruck vom S-Bahn-System

Die Fragebogenaktion zeigt, daß die Fahrgäste das S-Bahn-System durchaus positiv sehen.

In der folgenden Tabelle ist zusammengefaßt, wie zufrieden oder unzufrieden die Fahrgäste mit den einzelnen Aspekten der S-Bahn sind. Dieser Teil des Fragebogens wurde fast vollständig ausgefüllt. Lediglich zum Thema "Sicherheit bei der S-Bahn (insbesondere abends)" äußerten sich 7% der Befragten nicht.

	zufrieden	nicht ganz zufrieden	völlig unzufrieden
Fahrpreis	26%	42%	29%
Häufigkeit der Fahrmöglichkeiten	38%	44%	17%
Pünktlichkeit	50%	39%	10%
Fahrzeit in die Innenstadt	76%	17%	4%
Ausstattung der S-Bahn-Wagen	33%	49%	16%
Zustand der S-Bahn-Wagen	38%	49%	12%
Sicherheit bei der S-Bahn	39%	39%	15%

Die dazugehörige graphische Darstellung in Abb. 11 zeigt das positive Ergebnis besonders deutlich: Alle Balken sind nach links verschoben, mit Ausnahme des Balkens für den Fahrpreis.

Es sind mehr als drei Viertel aller Fahrgäste zufrieden mit der Fahrzeit in die Münchner Innenstadt und lediglich 4% völlig unzufrieden. Die Pünktlichkeit schneidet in dem Fragebogen ebenfalls nicht so schlecht ab, wie die Häufigkeit dieses Themas in den Medien vermuten läßt. Die Hälfte aller Befragten gaben an, mit der Pünktlichkeit der S-Bahn zufrieden zu sein. 39% waren nicht ganz zufrieden und 10% äußerten sich völlig unzufrieden.

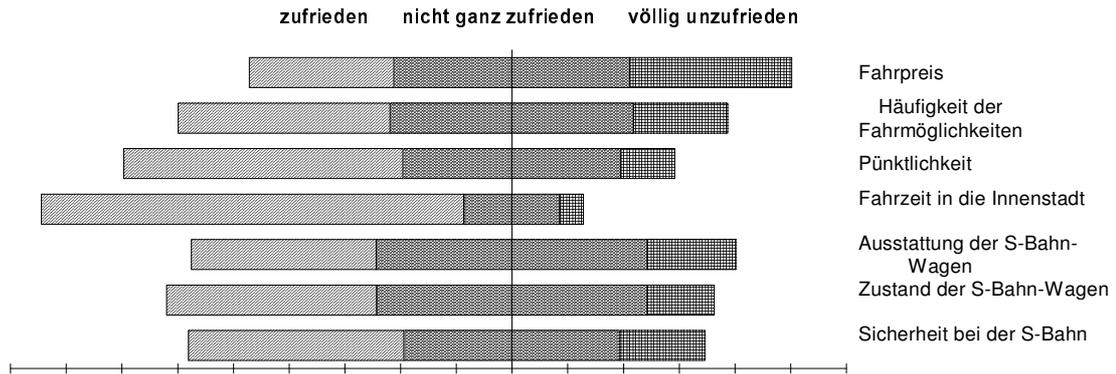


Abb. 11: Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem S-Bahn-System

Ein wesentlicher Unterschied besteht in der Bewertung des 20- bzw. 40-Minuten-Takts: Mit der Häufigkeit der Fahrmöglichkeiten waren nur noch 38% ganz zufrieden; 44% waren nicht ganz zufrieden und 17% völlig unzufrieden. Vergleichbare Bewertungen bekamen Zustand und Ausstattung der S-Bahn-Wagen sowie Sicherheit bei der S-Bahn. Am wenigsten waren die Fahrgäste mit dem Fahrpreis zufrieden: 42% waren nicht ganz zufrieden, 29% völlig unzufrieden und nur 26% gaben an, mit dem Fahrpreis zufrieden zu sein.

Der überwiegende Teil der Fragebögen wurde an den Zu- und Abgangswegen der S-Bahnhöfe verteilt. Damit wurden gezielt die S-Bahn-Fahrgäste angesprochen, und nur diese beantworteten größtenteils die Fragebögen. Damit kann aus dem Ergebnis kein Meinungsbild *aller* Verkehrsteilnehmer in München und Umgebung abgeleitet werden. Nur wer das S-Bahn-System als Verkehrsmittel akzeptiert hat, konnte im Rahmen dieser Aktion seiner Zufriedenheit oder Unzufriedenheit überhaupt Ausdruck verleihen. Die totale Unzufriedenheit jener Verkehrsteilnehmer beispielsweise, die infolge der letzten Fahrpreiserhöhung auf das Auto umgestiegen sind, bleibt also unberücksichtigt. Da dieser Abschneideeffekt nur auf der Seite der Unzufriedenheit in Erscheinung tritt, ist davon auszugehen, daß alle Ergebnisse bei einer Umfrage in der Gesamtbevölkerung negativer ausfallen würden.

4.1.2 Die Gewohnheiten der Fahrgäste

Die Ergebnisse der Fragen nach der Häufigkeit mit der die S-Bahn benutzt wird, und wie lange in der Regel damit gefahren wird, zeigen die nachfolgenden drei Abbildungen. Ferner interessierte uns die Frage, mit welchem Verkehrsmittel die Fahrgäste den S-Bahnhof erreichen. Bei dem letzten Punkt akzeptierten wir auch Zweifachnennungen.

Ich fahre S-Bahn

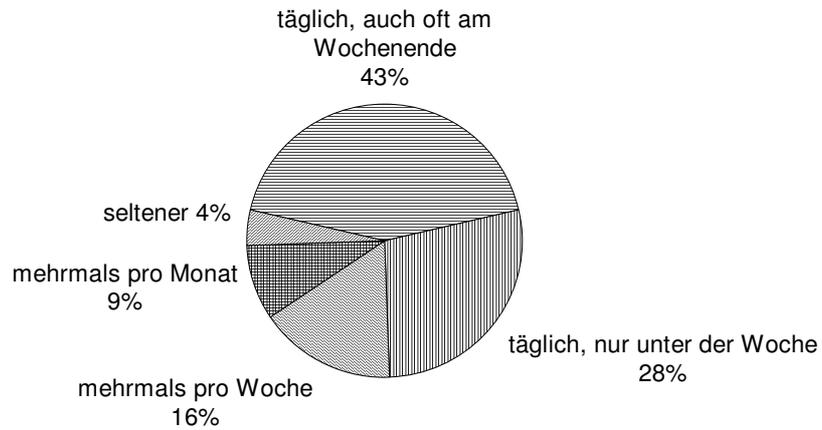


Abb. 12: Verteilung der Häufigkeit der Fahrten

Meine Fahrzeit mit der S-Bahn (einfache Fahrt) betragt in der Regel

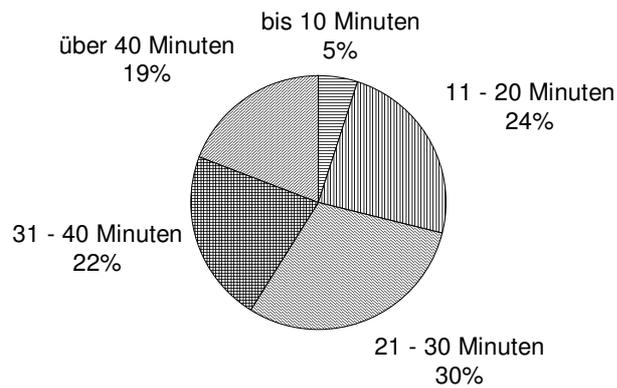


Abb. 13: Verteilung der durchschnittlichen Fahrzeiten

Ich erreiche den S-Bahnhof meist

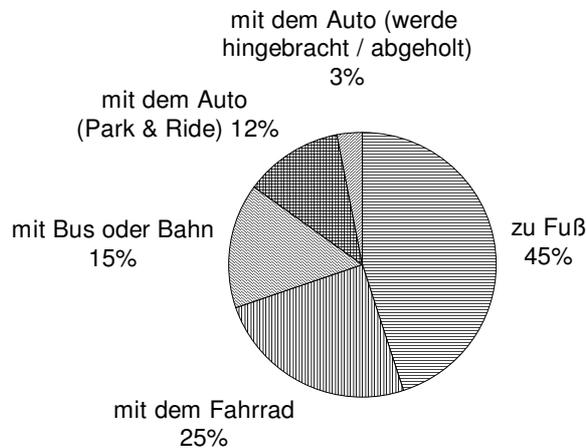


Abb. 14: Verteilung der benutzen Verkehrsmittel von / zum S-Bahnhof

71% der befragten Fahrgäste fahren fast täglich mit der S-Bahn. Dabei ist jeder Fahrgast im Durchschnitt in jeder Richtung 27 Minuten unterwegs. Fast die Hälfte der Fahrgäste erreichen den S-Bahnhof zu Fuß; Fußgänger und Fahrradfahrer haben zusammen sogar einen 70-prozentigen Anteil. Daran erkennt man, daß die S-Bahn ihr wesentliches Fahrgastpotential in einem begrenzten Umfeld der Bahnhöfe hat. Steigerungen dieses Potentials sind wahrscheinlich eher möglich, wenn man die Erreichbarkeit der S-Bahnhöfe für Fußgänger und Fahrradfahrer erleichtert, als wenn man dies für Autofahrer tut. Eine Vergrößerung des fußläufigen Bereichs eines Bahnhofs um 20% (besiedelter) Fläche (z. B. durch Schaffung neuer Zugänge) wird das Fahrgastpotential stärker erhöhen als die Vergrößerung der P+R-Kapazität um 20%.

Nur 12% der befragten Fahrgäste fahren mit einem Auto zum Bahnhof und parken dort. Daß trotzdem vielerorts überfüllte Parkplätze in der Nähe der S-Bahnhöfe das Bild prägen, liegt daran, daß auch nur ein S-Bahn-Langzug (9 Wagen) mehr Kapazität hat, als ein durchschnittlicher P+R-Parkplatz. P+R-Anlagen mit einer für den heutigen Bedarf auch nur annähernd ausreichenden Kapazität hätten eine Größe, die sich nicht mehr mit Wohnbebauung in der Nähe von S-Bahnhöfen vertragen würde. Ein solche Anlage würde außerdem zusätzlichem Autoverkehr erzeugen (was ja eigentlich nicht gewollt sein kann), und damit schon bald wieder an ihre Kapazitätsgrenze stoßen.

4.2 Abhängigkeit der Resultate von der Lage der Bahnhöfe

Wie bereits in Kapitel 2 beschrieben, haben wir eine Aufteilung der Ergebnisse in die Kategorien Innenraum, Außenraum 1 und Außenraum 2+3 vorgenommen. Anhand dieser Aufteilung ist es möglich, die Verkehrsmittelwahl, sowie die Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Fahrpreis und der Fahrzeit genauer zu untersuchen.

4.2.1 Der Fahrpreis

Die nächste Tabelle zeigt ganz deutlich die wachsende Unzufriedenheit mit dem Fahrpreis in Abhängigkeit von dessen Höhe. Die Fahrleistung über die Strecke wird offensichtlich nicht in Relation zum Preis gesetzt.

	zufrieden	nicht ganz zufrieden	völlig unzufrieden
Außenraum 2+3	20%	43%	37%
Außenraum 1	23%	44%	33%
Innenraum	37%	43%	20%

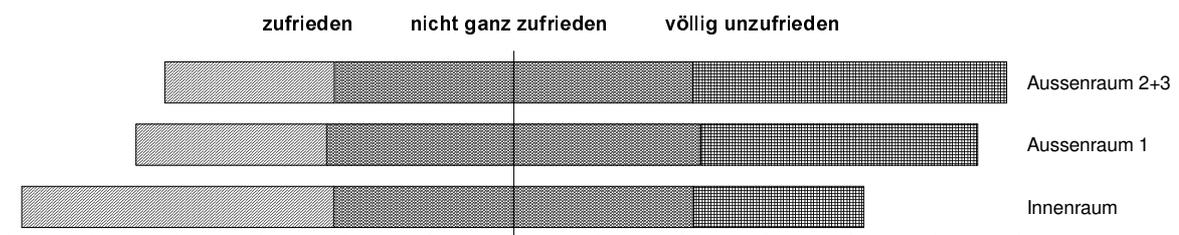


Abb. 15: Beurteilung des Fahrpreises, differenziert nach Tarifzonen

Besonders wächst die Unzufriedenheit an den Stellen, an denen sich für eine vergleichsweise geringe Mehrleistung der Fahrpreis bei Benutzung der Streifenkarte verdoppelt. Das ist zu erkennen, wenn man die Antworten der Fragebögen, die von den Bahnhöfen der Innenraum-Grenze (die letzten, noch zum Innenraum zählenden Bahnhöfe) zurückkamen, mit jenen vergleicht, die von den Befragten an der Außenraum-Grenze (die ersten außerhalb des Innenraums liegenden Haltestellen) gegeben wurden:

	zufrieden	nicht ganz zufrieden	völlig unzufrieden
Außenraum-Grenze	17%	46%	37%
Innenraum-Grenze	33%	43%	24%

Viele Zeitkartenbenutzer haben die Fragebögen ebenfalls ausgefüllt. Für sie erhöht sich der Fahrpreis beim Übergang von vier auf fünf Zonen im Zeitkartentarif um 24% (= 17 DM); andernfalls wäre der Sprung in der Unzufriedenheit wohl deutlich höher ausgefallen.

4.2.2 Die Fahrzeit in die Innenstadt

Bei einer genaueren Betrachtung der im Abschnitt 4.1.1 festgestellten hohen Zufriedenheit mit der Fahrzeit in die Innenstadt, zeigt sich, daß sie nicht gleichmäßig mit ihrer Länge abnimmt, sondern erst in den Außenräumen 2+3 abfällt (siehe folgende Tabelle und Abb. 16).

	zufrieden	nicht ganz zufrieden	völlig unzufrieden
Außenraum 2+3	55%	35%	10%
Außenraum 1	83%	14%	3%
Innenraum	89%	9%	2%



Abb. 16: Zufriedenheit mit der Fahrzeit in die Innenstadt in Abhängigkeit von der Tarifzone

4.2.3 Die Wahl des Verkehrsmittels auf dem Weg zum S-Bahnhof

Ganz interessant ist bei diesen Untersuchungen auch die Frage, wie die Fahrgäste die Haltestelle erreichen. Aufschluß darüber gibt die folgende Tabelle sowie die grafische Darstellung in Abb. 17.

	zu Fuß	mit dem Fahrrad	mit Bus oder Bahn	mit dem Auto (P+R)	mit dem Auto (werde hinggebracht / abgeholt)
Außenraum 2+3	34%	24%	12%	24%	6%
Außenraum 1	48%	28%	10%	11%	3%
Innenraum	50%	21%	22%	5%	2%

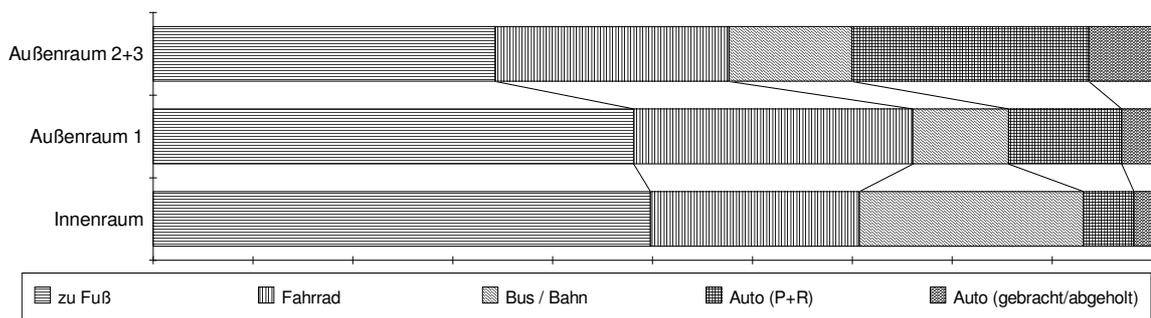


Abb. 17: Verteilung der Verkehrsmittel zum S-Bahnhof in Abhängigkeit von der Tarifzone

Nach außen hin nimmt der Anteil der Fußgänger ab. Dies ist eine Folge der wachsenden Entfernungen zwischen den Wohngebieten und den S-Bahnhöfen. Der Anteil der Fahrradfahrer bleibt relativ stabil, weil das Fahrrad auch noch für jene Entfernungen ein ideales Verkehrsmittel ist, die man in der Regel nicht mehr zu Fuß zurücklegt (3-6 km). Erwartungsgemäß steigt hingegen in den Außenbereichen der Anteil der Fahrgäste, die den Bahnhof mit einem Auto erreichen.

Die nächste Tabelle zeigt an der Innenraumgrenze einen etwas gegenläufigen Trend für die Autofahrer:

	zu Fuß	mit dem Fahrrad	mit Bus oder Bahn	mit dem Auto (P+R)	mit dem Auto (werde hinggebracht / abgeholt)
Außenraum-Grenze	46%	34%	11%	7%	2%
Innenraum-Grenze	45%	29%	14%	9%	3%

Ihr Anteil nimmt hier nach außen hin ab. Ein Hinweis darauf, daß mit den Autos bevorzugt jene Haltestellen angefahren werden, an denen ein geringerer Fahrpreis zu entrichten ist.

4.3 Die Aufteilung mit/ohne Taktverdichtung

Über die Analyse der Tarifzonen hinaus ist eine Unterscheidung zwischen Bahnhöfen mit und ohne Taktverdichtung möglich. "Ohne Taktverdichtung" heißt: Außerhalb der Hauptverkehrszeiten fährt nur alle 40 Minuten eine S-Bahn (ausgenommen sind hierbei Verstärkungen durch einzelne Züge oder DB-Fernverkehr).

In diesem Zusammenhang lohnt sich ein Blick auf die Zufriedenheit mit der Häufigkeit der Fahrmöglichkeiten:

	zufrieden	nicht ganz zufrieden	völlig unzufrieden
ohne Taktverdichtung	26%	49%	25%
mit Taktverdichtung	44%	42%	13%



Abb. 18: Zufriedenheit mit der Fahrthäufigkeit in Abhängigkeit vom Fahrplantakt

Daß die Fahrgäste mit einem 40-Minuten-Takt weitaus unzufriedener sind, als mit einem 20-Minuten-Takt, ist nicht weiter überraschend. Es fällt jedoch auf, daß in den äußeren Bereichen des S-Bahn-Netzes die Unzufriedenheit mit dem Fahrplantakt nur noch von der Unzufriedenheit mit dem Fahrpreis übertroffen wird. Die Fahrgäste haben hier den wohl teilweise berechtigten Eindruck, für eine geringere Gesamtleistung (größere Entfernung, längere Fahrzeit, schlechterer Fahrplantakt) einen höheren Preis zahlen zu müssen. Insbesondere die Punkte Fahrzeit und Fahrplantakt lassen im Außenbereich die S-Bahn gegenüber dem Auto schlechter abschneiden, als dies näher an der Innenstadt der Fall ist.

4.4 Weitere Verknüpfungen

Im folgenden werden weitere Resultate des allgemeinen Teils der Fahrgastbefragung ohne Quantifizierung vorgestellt.

Beispielsweise sind die Antworten auf die Fragen nach dem Eindruck von Ausstattung, Zustand und Sicherheit untereinander stark korreliert: Jene Fahrgäste, die sich z. B. über die Ausstattung völlig unzufrieden äußerten, waren in der Regel auch mit dem Zustand der S-Bahn-Wagen und der Sicherheit bei der S-Bahn wenig bis gar nicht zufrieden. Diese drei Parameter stellen also insgesamt eine Einheit dar, die den Eindruck der Fahrgäste vom S-Bahn-System widerspiegelt.

Man erwartet für einen Preis, den man zu zahlen hat, auch eine bestimmte Leistung. Ein Zusammenhang mit den Fahrpreisen ist dennoch nur beim Punkt Sicherheit zu erkennen, und dort nur in einer schwachen Korrelation. Die Antworten zu den Themen Ausstattung und Zustand sind überhaupt nicht von der Zufriedenheit mit den Fahrpreisen abhängig. Zusammenfassend läßt sich also feststellen, daß die Fahrgäste für "ihr Geld" vorrangig neben einer höheren Sicherheit mehr Fahrleistung (Häufigkeit, Pünktlichkeit und kürzere Fahrzeiten) erwarten.

Bei den Antworten auf die Frage, wie oft mit der S-Bahn gefahren wird, zeigt sich nur ein einziger signifikanter Zusammenhang, und zwar mit der Pünktlichkeit: Die selteneren Fahrgäste waren etwas zufriedener mit der Pünktlichkeit als jene, die tagtäglich mit der S-Bahn fahren. Möglicherweise ein Ausdruck der Tatsache, daß es meistens in den Hauptverkehrszeiten zu Störungen des stark belasteten S-Bahn-Systems kommt.

Zum Abschluß noch ein paar Bemerkungen zu dem Thema, wie die Fahrgäste den Bahnhof erreichen: Uns war aufgefallen, daß 55% (63%) aller Fahrgäste die P+R-Anlagen (Fahrradabstellanlagen) für wichtig halten, obwohl nur 12% (25%) sie auch tatsächlich benutzen.

Daraufhin haben wir genauer nachgeschaut und bei dieser Gelegenheit festgestellt, daß die jeweiligen Benutzer den Zustand *Ihrer* Anlagen deutlich schlechter einstufen, als die übrigen Fahrgäste. Die Bewertung der Wichtigkeit ist bei den Benutzern einer Einrichtung selbstverständlich immer höher als bei den anderen Fahrgästen.

Daß Fahrgäste eine Einrichtung für wichtig halten, auch wenn sie sie nicht regelmäßig nutzen, liegt daran, daß man sich die Möglichkeit die Einrichtung zu benutzen offenhalten möchte. Jemand der meist zu Fuß zur S-Bahn geht, möchte vielleicht an einem schönen Sommertag mal mit dem Fahrrad dorthin fahren, andererseits bei extrem schlechtem Wetter das Auto nutzen. Auch bei den Zugängen für Behinderte / Kinderwagen war zu erkennen, daß diese nicht nur von den Fahrgästen als wichtig eingestuft werden, die auf sie angewiesen sind.

4.5 Folgerungen und Forderungen

Die Auswertung des allgemeinen Teils des Fragebogens hat in erster Linie gezeigt, daß die Fahrgäste eine Steigerung in der Fahrleistung der Münchner S-Bahn erwarten. Dabei ist nicht eine Erhöhung der Geschwindigkeit gefordert (die Fahrgäste sind relativ zufrieden mit den Fahrzeiten), sondern eine Verdichtung des Fahrplans: Die Abschaffung des 40-Minuten-Takts! In diesem Zusammenhang wird die Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge erforderlich, wobei sich automatisch die Ausstattung und der Zustand der Fahrzeuge verbessern.

Die Tatsache, daß fast *drei Viertel* aller Fahrgäste zu Fuß oder mit einem Fahrrad ihren Bahnhof erreichen, sollte motivierend für den Aus- und Neubau von Bahnsteigzugängen und Fahrradabstellanlagen wirken. Auf diesem Wege läßt sich erstens die Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit vergleichsweise geringem Aufwand verbessern, und zweitens profitieren von diesen Maßnahmen erheblich mehr Fahrgäste, als durch den teureren und aufwendigeren Bau neuer Parkplätze und Parkhäuser: Lediglich 12% der befragten Fahrgäste erreichen den Bahnhof mit einem Auto und parken dort. Mehr noch: Auf den letzten hundert Metern werden auch die Autofahrer zu Fußgängern...

Die hohe Anzahl von Fahrgästen, die relativ kurze Wege (zu Fuß, Fahrrad) zum S-Bahnhof zurücklegen, weist auch darauf hin, daß eine auf die S-Bahn-Strecken ausgerichtete Siedlungsstruktur die Verkehrsprobleme im Ballungsraum München etwas erleichtern würde. Bei dem starken Preisdruck im Bereich Immobilien und Mieten, ist es sicherlich schwierig, so etwas zu verwirklichen. Trotzdem sind die Kommunen gefordert dort, wo dies möglich ist, neue Baugebiete verstärkt so zu planen, daß sie entweder direkten Zugang zu einem S-Bahnhof haben, oder durch einen Buszubringer gut angebunden werden können.

Die Zufriedenheit mit der Fahrzeit in die Münchner Innenstadt ergibt zusammen mit dem hohen Anteil an Fahrgästen die ihren Bahnhof zu Fuß oder mit einem Fahrrad erreichen einen Hinweis darauf, daß die Eröffnung zusätzlicher Haltestellen nicht wegen der dadurch verursachten Fahrzeitverlängerung die Schließung anderer nach sich ziehen muß. Dieses Resultat ist u.a. interessant im Hinblick auf die Diskussion, ob die Haltestelle Mühlthal (vorwiegend ein Bahnhof für Wanderer) geschlossen werden soll, wenn ein neuer Bahnhof Starnberg-Nord seinen Betrieb aufnimmt.

Anhang: Der Fragebogen

Im folgenden sind alle Fragen und Antwortmöglichkeiten des verwendeten Fragebogens abgedruckt:

Name des S-Bahnhofs:

(Fragebogen gilt nicht für die Bahnhöfe Pasing, Laim, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke, Hauptbahnhof, Karlsplatz/Stachus, Marienplatz, Isartor, Rosenheimer Platz, Ostbahnhof.)

Im folgenden sind einige Einrichtungen aufgelistet, die zu einem Bahnhof gehören können. Kreuzen Sie in jeder Zeile die Aussagen an, denen Sie zustimmen können:

	zufriedenstellend, guter Zustand	nicht ganz zufriedenstellend, kleine Mängel	unzureichend, schlechter Zustand	nicht vorhanden	halte ich für wichtig	halte ich für nicht so wichtig
Bahnhofsgebäude	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrschalter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Warteraum im Gebäude	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wetterschutz / Bahnsteigüberdachung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitzgelegenheiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zugänge für Behinderte / Kinderwagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiosk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Läden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokal / Restaurant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Toiletten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bushaltestelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P & R - Anlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradabstellanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Telefonzelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxistand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bewerten Sie Ihren Bahnhof und sein Umfeld. Fassen Sie Ihre subjektiven Eindrücke jeweils in einer Antwort pro Zeile zusammen.

Welchen Eindruck macht das unmittelbare Umfeld des S-Bahnhofs auf Sie? (Zugänge, Grünanlagen, Bushaltestellen, Parkplätze, Fahrradabstellplatz, Taxistand, usw.)

Gesamteindruck Bahnhofsumfeld: gut ausreichend schlecht

Beurteilen Sie bitte den Zustand des Gebäudes (falls vorhanden) und der Aufenthaltsmöglichkeiten (baulicher Zustand, Sauberkeit, usw.).

Gesamteindruck Gebäude: gut ausreichend schlecht

Wie werden Sie an Ihrem S-Bahnhof informiert werden über Fahrplan (auch der Anschlußbusse), Fahrpreise, MVV-Netz, Zuglänge, Störungen, usw.?

Gesamteindruck Information: gut ausreichend schlecht

Beurteilen Sie bitte die Art und Weise wie an Ihrem Bahnhof Fahrkarten verkauft werden. (Fahrschalter? Fahrscheinverkauf am Kiosk? Öffnungszeiten und Service, Anzahl, Standort und Funktion der Automaten).

Gesamteindruck Fahrscheinverkauf: gut ausreichend schlecht

In welchem Zustand befinden sich Bahnsteige und Unterführungen? (Existenz und Zustand von Überdachung, Wetterschutz und Sitzgelegenheiten, Höhe der Bahnsteige)

Gesamteindruck Bahnsteige / Unterführungen: gut ausreichend schlecht

Wie gut sind an Ihrem Bahnhof die Umsteigemöglichkeiten? (Entfernung zu Bushaltestellen, Fahrplan und Pünktlichkeit der Busse) (nur beantworten wenn Sie Umsteigemöglichkeit nutzen)

Gesamteindruck Umsteigen: gut ausreichend schlecht

Machen Sie bitte Angaben zu Ihren allgemeinen Eindrücken vom S-Bahn-System:

Mit folgendem Punkt bin ich	zufrieden	nicht ganz zufrieden	völlig unzufrieden
Fahrpreis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Häufigkeit der Fahrmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pünktlichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrzeit in die Innenstadt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausstattung der S-Bahn-Wagen (Sitzplätze, Stehplätze, fehlende Toiletten, Türen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zustand der S-Bahn-Wagen (Sauberkeit)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit bei der S-Bahn (insbesondere abends)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Am Ende des Fragebogens bitten wir Sie noch um einige Daten für die Statistik:

Ich fahre S-Bahn

- täglich, auch oft am Wochenende
 täglich, nur unter der Woche
 mehrmals pro Woche
 mehrmals pro Monat
 seltener

Meine Fahrzeit mit der S-Bahn (einfache Fahrt) beträgt in der Regel

- bis 10 Minuten
 11 - 20 Minuten
 21 - 30 Minuten
 31 - 40 Minuten
 über 40 Minuten

Ich erreiche den S-Bahnhof meist

- zu Fuß
 mit dem Fahrrad
 mit Bus oder Bahn
 mit dem Auto (Park & Ride)
 mit dem Auto (werde hingebbracht / abgeholt)

PRO BAHN - Vorfahrt für Bahn und Bus

PRO BAHN vertritt als Verbraucherverband die Interessen der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel. Neben der Verbraucherberatung sieht PRO BAHN seine Aufgabe in der Information über Verkehrspolitik aus Sicht der Fahrgäste. Ziel von PRO BAHN ist ein preiswertes, übersichtliches, schnelles und komfortables Angebot bei Bahn und Bus.

PRO BAHN entwickelt Konzepte zum öffentlichen Verkehr und wirkt aus Sicht der betroffenen Kunden an deren Umsetzung mit. PRO BAHN arbeitet auf allen Ebenen mit Verkehrsbetrieben und Verantwortungsträgern in Politik und Verwaltung zusammen.

PRO BAHN trägt, unter anderem durch Herausgabe verschiedener Veröffentlichungen, dazu bei, daß in der Bevölkerung ein positiver Bewußtseinswandel in Fragen des öffentlichen Verkehrs stattfindet.

PRO BAHN ist ein gemeinnütziger, eingetragener Verein und parteipolitisch unabhängig. Der Verband hat, gemeinsam mit den angeschlossenen Verbänden, bundesweit über 5000 Mitglieder und gliedert sich in Landes- und Regionalverbände. Zahlreiche kommunale Gebietskörperschaften und Wirtschaftsunternehmen unterstützen PRO BAHN als Fördermitglieder.

Veröffentlichungen von PRO BAHN

PRO BAHN ZEITUNG	Erscheint sechsmal pro Jahr, Einzelheft DM 2,70, für Mitglieder im Beitrag enthalten.
PRO BAHN POST für Oberbayern	Erscheint monatlich, Einzelheft DM 1,- Abonnement DM 2,- pro Monat (inkl. Versand)
City-Bahn für Oberbayern	Konzept für ein Schnellbahn-System im Raum um München außerhalb des S-Bahn-Bereichs, 5. Auflage 1990, DM 5,-
City-Bahn Mangfalltal	Studie für eine City-Bahn-Pilotstrecke München - Holzkirchen - Rosenheim, 1. Auflage 1990, DM 5,-
Regionalisierung - eine Chance für den Nahverkehr	Ein Leitfaden für Kommunalpolitiker, 3. Auflage 1992, DM 5,-
Fahrplan in die Zukunft	Fahrgäste fordern einen besseren Nahverkehr, 1. Auflage 1993, DM 5,-
Bahnlinie Weilheim - Schongau	Plädoyer für eine moderne Regionalbahn im Pfaffenwinkel, 1. Auflage 1993, DM 3,-
Hotelführer für Fahrgäste	2. Auflage 1993, DM 6,-

Bei Zusendung jeweils zuzüglich DM 2,- Portokosten. Der Hotelführer wird Mitgliedern in Bayern portofrei zugesandt. Bitte legen Sie einer Bestellung Briefmarken oder Verrechnungsscheck bei.

Wenn Sie unsere Arbeit aktiv oder passiv unterstützen wollen, füllen Sie bitte die folgende Beitritts-erklärung aus. Der Jahresbeitrag ist zur Zeit DM 48,-. Eine Beitragsermäßigung auf DM 36,- kann beantragt werden. Für eine ganze Familie zahlen Sie DM 60,- pro Jahr. Der Beitrag für eine Fördermitgliedschaft (Firmen, Institutionen, Kommunen) wird individuell vereinbart.

Ausschneiden und einsenden an: PRO BAHN e.V., Schwanthalerstr. 74, 80336 München, Tel.: 089 - 53 00 31, Fax: 089 - 53 75 66

- Ich unterstütze die Ziele von PRO BAHN e.V. und möchte Mitglied werden.
- Ich beantrage Beitragsermäßigung und füge eine entsprechende Bescheinigung bei.
- Ich möchte mit meiner Familie Mitglied werden.
- Bitte informieren Sie mich über die Möglichkeit einer Fördermitgliedschaft.
- Ich möchte weitere Informationen über PRO BAHN.

Name, Vorname

Weitere Familienmitglieder

Straße

Geburtsdatum, Beruf (freiwillige Angaben)

PLZ, Wohnort

Datum, Unterschrift