

PRO BAHN München

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Landeshauptstadt München
Herrn Oberbürgermeister Reiter
per Mail

PRO BAHN
Bezirksverband Oberbayern e.V.
Regionalgruppe 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, 20. Dezember 2019

Klimanotstand: Konsequente Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Reiter,

der Stadtrat hat diesen Mittwoch beschlossen, den Klimanotstand in München auszurufen, und alle Maßnahmen der Stadt unter Klimavorbehalt zu stellen, sowie die Stadt München bis 2035 zu einer klimaneutralen Stadt umzubauen. Im Bereich Verkehr, der bekanntlicherweise bislang keinen Rückgang der klimaschädlichen Abgase aufweist, ist neben dem ebenfalls am Mittwoch beschlossenen Verbesserungen des Radverkehrs ein guter Öffentlicher Nahverkehr der Hebel, um eine Verbesserung der Klimasituation zu erreichen.

Dazu sind im Bereich der Öffentlichen Verkehrsmittel mehrere Kurzfristmaßnahmen sinnvoll. Grundsätzlich besteht kein Erkenntnisproblem, welche Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimanotstands nötig wären, sondern es besteht ein massiver Umsetzungsstau (sprich: es ist bekannt was zu tun wäre, damit es kurzfristig besser werden könnte, es passiert aber nicht). Folgende Maßnahmen kann die Stadt kurzfristig und in eigener Verantwortung umsetzen:

- Busse vor Autostau schützen
- Tram Westtangente zur Planfeststellung einreichen
- Tramverlängerung Daglfing vorziehen
- Ausreichend Betriebshöfe für Tram und Bus
- 10-Minuten-Takt Tram/Metrobusse abends und am Wochenende
- Stadtweites Nachtnetz unter der Woche
- Zusätzliche Expressbuslinien
- Sicherung Trassen für S-Bahn-Ausbau
- MVV-Nutzung zur Anreise der Tierpark-Besucher
- Grundlegende Ertüchtigung des Trambahn-Netzes starten
- Sicherstellung der Betriebsqualität auch während Baustellen
- Bahn als wichtiges Verkehrsmittel auch im städtischen Bereich behandeln
- Beleihung SWM/MVG zum Abschleppen von Falschparkern zur Stabilisierung des Bus-/Trambetriebs

Auch wenn die Elektrifizierung auch beim Öffentlichen Nahverkehr sicherlich sinnvoll ist, möchten wir doch betonen, dass auch ein heutiger Dieselbus wesentlich umweltverträglicher als der Autoverkehr ist. So ersetzt er viele Autofahrten und trägt damit zur Abgasreduzierung sowie zu weniger Feinstaub und Plastikabrieb bei. Künftige Einsatzkonzepte für Elektrobusse dürfen nicht dazu führen, dass Ziele wie Kapazitätsverbesserung und Attraktivitätssteigerung verzögert umgesetzt werden. Für die Elektrifizierung bietet sich zudem an, wesentlich stärker als bisher auf das bewährte Verkehrsmittel Tram zu setzen.

Wichtig ist: Es müssen jetzt schnell Ergebnisse erreicht werden. Daher sind jetzt Maßnahmen wie die Etablierung neuer Busspuren mittlerweile sehr wichtig, während vor einigen Jahren der Fokus eher auf mittelfristigen Maßnahmen wie neuen Tramstrecken gelegen hätte.

Wir bitten Sie, diese Maßnahmen zum Wohle der Münchner Bürger umsetzen zu lassen.

Details dazu haben wir nachfolgend dargestellt. Weitere Informationen sind zudem enthalten in unserer Stellungnahme zum Luftreinhalteplan (https://www.pro-bahn.de/muenchen/20180305_luftreinhaltung.pdf), zu den Qualitätskriterien zum Nahverkehrsplan (https://www.pro-bahn.de/muenchen/stellungnahme-nahverkehrsplan-muenchen-qualitaet_20190415.pdf) sowie unserer Stellungnahme zum MVG-Leistungsprogramm 2019/2020 (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/leistungsprogramm/mvg-2019.pdf>).

Diesen Brief werden wir veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth
Leiter PRO BAHN München

Klimanotstand: Öffentlichen Nahverkehr stärken

Busse vor Autostau schützen: Überall wo Busse zumindest zeitweise vom Stau beeinträchtigt werden, werden unverzüglich Busspuren eingerichtet, ohne dass um jeden Meter gekämpft werden muss. Um das bisherige langwierige Prozedere zu vereinfachen bedarf es einer „Beweislastumkehr“, ähnlich wie bei den am Mittwoch ebenso beschlossenen Radwegen: Im Zweifel wird die Busspur (länger) gebaut, Standardannahme ist „die Busspur wird errichtet“. Nur wenn eine physische Busspur auf keinen Fall vertretbar ist, werden alternative Maßnahmen geprüft, die aber für den ÖV zu mindestens gleich guten Ergebnissen führen. Negativbeispiel wozu die heutige Haltung führt ist die Busspur auf der Friedenheimer Brücke, die unvermittelt vor der Kreuzung im Süden endet, und nach Norden nur die halbe Strecke abdeckt, anstelle bis zur Arnulfstraße zu führen. Platz für eine Fortführung wäre vorhanden.

Tram Westtangente bauen: trotz eindeutiger Beschlusslage des Stadtrats wurden bisher immer noch nicht die Planfeststellungsunterlagen eingereicht. Der klimaschonende Effekt sollte eigentlich selbstredend sein, und wurde ja auch von der Stadt selbst dargestellt. Ziel sollte sein, die Auslegungsphase im ersten Halbjahr 2020 zu durchlaufen, und so schnell wie möglich mit dem Bau zu beginnen.

Tramverlängerung Daglfing vorziehen: Die Anträge unter anderem aus der Bürgerversammlung Bogenhausen (14-20 / E 01807, 14-20 / E 01808) fordern, die Tram nach Berg am Laim kurzfristig nach Daglfing zu verlängern. Da dieses Projekt keine großen gesamtstädtischen Abhängigkeiten hat, und absehbar positive Klimaauswirkungen hat, wäre es sinnvoll, es vorzuziehen und kurzfristig zu realisieren. Es wäre auch im Sinne der Ergebnisakzeptanz vor Ort sinnvoll, im Lenkungskreis den Bezirksausschuss Bogenhausen zu beteiligen. Im Lenkungskreis sollte zuerst die Trassenkonkretisierung begleitet werden, anschließend die Umsetzung. Optionen für die Weiterführung in die Neubaugebiete östlich der S-Bahn sowie nach Riem sind offenzuhalten. Der aktuelle Plan der Stadtverwaltung, dieses Projekt für die nächsten Jahre nicht konkret anzugehen und stattdessen erst mehrere Jahre im Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans zu begutachten, ist nicht nur aus Fahrgastsicht, sondern auch aus Klimaschutzgründen nicht akzeptabel.

Ausreichend Betriebshöfe für Tram und Bus: Um eine Verbesserung des Angebots im Bereich von Tram und Bus überhaupt zu ermöglichen, sind ausreichend Fahrzeuge nötig, und dazu sind wiederum ausreichend große Betriebshöfe im Stadtgebiet nötig. Voraussetzung dafür ist die Verfügbarkeit geeigneter Flächen. Dies ist vor weiteren Gewerbeflächen zu priorisieren, da dies Grundlage und zwingende Voraussetzung für ein besseres Angebot ist. Die genauen Anforderungen inklusive eines Zeitplans sollten SWM/MVG vorgeben (aus unserer Sicht sollte bei der Infrastruktur mindestens eine Verdopplung der Fahrgastzahlen in jedem Betriebszweig angenommen werden, tendenziell lieber zu viel als zu wenig). Basierend auf den Anforderungen muss dann sichergestellt werden, dass die Flächen in Qualität und Zeit zur Verfügung stehen. Es darf hier nicht länger um das „ob“ gehen, sondern nur noch um das „wo“.

10-Minuten-Takt Tram/Metrobusse abends und am Wochenende: Bei den Trambahnen und Metrobussen wäre die Ausweitung des 10-Minuten-Taktes bis Mitternacht sinnvoll, auch am Wochenende. Dadurch wird das Angebot nochmals wesentlich attraktiver, und die Bürger motiviert, den Öffentlichen Nahverkehr statt das Auto zu nutzen.

Stadtweites Nachtnetz unter der Woche: Große Teile des Nachtnetzes sind nur am Wochenende in Betrieb. Es wäre sinnvoll, dass ganz München auch während der Woche nachts erreichbar ist.

zusätzliche Expressbusse: Auf hochbelasteten Strecken sind neue Expressbuslinien nötig. Dies gilt auch für weitere dringend benötigte leistungsstarke tangenziale Verbindungen. Für neue Expressbuslinien sind von vorneherein durchgehend gesicherte Trassen zu planen. Kurzfristig ist eine Verbesserung des MVV-Angebots im wesentlichen nur noch mit dem Bus möglich, mittelfristig ist ein deutlicher Ausbau des Tramnetzes erforderlich. Langfristig kann dies durch neue U-Bahn-Strecken ergänzt werden

Sicherung Trassen für S-Bahn-Ausbau: Auch wenn die Stadt München nicht Aufgabenträgerin ist, so ist sie als Herrin der Bebauungsplanung für die Trassenfreihaltung mitzuständig. Unsere heutige Bahn-Infrastruktur verdanken wir weitestgehend der bayerischen Staatseisenbahn, die bereits im 19. Jahrhundert zukunftsgerichtet ausreichend Platz für künftige Ausbauten eingefordert und reserviert hat. Entsprechend sollten wir auch heute ausreichend Reserven für künftige Ausbauten behalten, und auch in den Flächennutzungsplänen / Bebauungsplänen entsprechend sichern.

Dies bedeutet: Perspektivisch sollte davon ausgegangen werden, dass auf jeder Strecke mit S-Bahn-Nutzung zwei eigene Gleise für die S-Bahn existieren. Soweit relevanter Güter-, Regional- oder Fernverkehr besteht, sind dafür zwei weitere Gleise nötig. Dies ist unabhängig von den heutigen Planungen nötig, die teilweise keinen weiteren Ausbau oder lediglich um ein weiteres Gleis vorsehen. Solange keine detaillierten Pläne vorliegen, sollte der Platz nicht zu knapp bemessen werden.

Damit sollte über die heutigen konkrete Pläne hinaus von mindestens folgenden Platzanforderungen ausgegangen werden:

- Nordring: viergleisiger Ausbau (2 Gleise S-Bahn, 2 Gleise Güterverkehr)
- Bahnstrecke Daglfing – Johanneskirchen: viergleisiger Ausbau (2 Gleise S-Bahn, 2 Gleise Güterverkehr). Die Platzanforderungen werden sich auch durch eine Tunnel-/Troglösung nicht wesentlich ändern, auch wenn eine andere Oberflächengestaltung möglich ist
- Güterspangen Riem nach Daglfing und Trudering: je zweigleisiger Ausbau
- Strecke München Ost Richtung Markt Schwaben: viergleisiger Ausbau (2 Gleise S-Bahn, 2 Gleise Regional-/Güterverkehr), zwischen der Einmündung der Güterspangen und dem Containerbahnhof Riem sechsgleisiger Ausbau (zusätzlich 2 Gleise Güterverkehr)
- Bahnstrecke München Ost Richtung Rosenheim: sechsgleisiger Ausbau von Trudering bis Stadtgrenze
- Bahnstrecke Giesing Richtung Kreuzstraße: zweigleisiger Ausbau
- Bahnstrecke Heimeranplatz – Solln: viergleisiger Ausbau
- Bahnstrecke Pasing – Heimeranplatz: zweigleisige Sendlinger Spange (d.h. ein weiteres Gleis durchgängig im Vergleich zu heute)
- Bahnstrecke Pasing Richtung Geltendorf: viergleisiger Ausbau von Pasing bis zur Stadtgrenze
- Südbahnhof bis Ostbahnhof: viergleisiger Ausbau

MVV-Nutzung zur Anreise der Tierpark-Besucher: Die vorhandene MVV-Infrastruktur sollte zur Anreise der Tierparkbesucher stärker genutzt werden, damit kann die Nutzung der ökologisch empfindlichen Isarau als Parkplatz reduziert werden. Insbesondere Erweiterungspläne der Parkplätze sind mit dem Klimanotstand unter keinen Blickwinkel mehr vertretbar. Da sowohl der Tierpark als auch die SWM/MVG faktisch Stadttöchter sind, sollte ein vernünftiges Konzept für die Verlagerung des Tierpark-Besucherverkehrs auf die Öffentlichen Verkehrsmittel binnen Jahresfrist erstell- und umsetzbar sein. Anschließend sollte zumindest der Parkplatz direkt an der Isar geschlossen und renaturiert werden. Das Konzept sollte das möglichst frühe Umsteige auf die Öffentlichen Verkehrsmittel fördern, beispielsweise auch die Nutzung von Bayerntickets zur Anreise nach München.

Ertüchtigung des Trambahn-Netzes starten: Die Infrastruktur der Trambahn spiegelt an vielen Stellen noch wieder, das in den 80er Jahren die Einstellung geplant war. Im Vergleich mit anderen Städten gibt es daher etliche unnötige Einschränkungen, beispielsweise erzwingt die Gleisgeometrie und der Abstand der Gleise viele Kompromisse bei den Fahrzeugen. Es wäre sinnvoll, als Ziel einen modernen und zukunftsorientierten Trambetrieb vorzugeben, beispielsweise auch mit 2,65 Meter breiten Fahrzeugen. Entsprechend dem Zielkonzept kann dann im Rahmen der anstehenden Umbauten das Netz schrittweise modernisiert werden.

Sicherstellung der Betriebsqualität auch während Baustellen: Bei allen Baumaßnahmen und geplanten Sperrungen - dazu sollte die Stadt auch die S-Bahn verpflichten - muss Ziel sein, dass es durch Ersatzfahrpläne nicht zu einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen kommt. Die Qualitäts- und Leistungsstandards müssen auch während Baumaßnahmen gelten (Fahrpläne, Haltestellen, Fußwege, Barrierefreiheit, Radstellplätze, etc.). Ein negatives Beispiel ist, dass während des Umbaus des Romanplatzes auch die SEV-Busse im Stau standen. Durch zusätzliche ÖV-Spuren, möglicherweise auch ampelunterstützt, könnte dieser negative Effekt vermieden werden.

Bahn als wichtiges Verkehrsmittel auch im städtischen Bereich behandeln: Auch wenn die Stadt nicht Aufgabenträgerin ist, so erfüllt die Bahn doch viele wichtige innerstädtische Funktionen, dies gilt sowohl für die S-Bahn als auch den Regionalverkehr. Daher wäre es nötig, dass die Stadt aus eigenem Wissen heraus Pläne und Vorstellungen des Aufgabenträgers und der Deutschen Bahn begleiten kann. Zugleich ist auf eine erhebliche Beschleunigung der nötigen Maßnahmen zu drängen. Negativbeispiel ist unter anderem der Regionalzughalt Poccistraße, der absehbar zu klein gebaut wird mit lediglich zwei Gleisen und seit Jahrzehnten verschleppt wird. Ein andere Negativbeispiel ist der Ausbau der S4-West, der mit lediglich drei Gleisen ebenso zu klein dimensioniert ist; wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf die Stellungnahmen des Bezirksausschusses sowie der Gemeinden außerhalb des Stadtgebietes. Angesichts der Dringlichkeit dieser Themen wäre es nötig, diese Probleme auch beim Spitzengespräch mit dem Ministerpräsidenten angemessen darzustellen und Lösungen im Sinne der Münchner Bürger einzufordern.

Beleihung SWM/MVG zum Abschleppen von Falschparkern zur Stabilisierung des Bus-/Trambetriebs: Immer wieder auftretende Störungen insbesondere durch den Autoverkehr sind konsequent abzustellen. Dies gilt auch für Störungen durch rücksichtslose Falschparker sowie andere permanente Verletzungen der StVO. Analog wie in Berlin sollten die SWM/MVG daher beliehen werden, Verkehrsordnungswidrigkeiten zu verfolgen.