

# PRO BAHN München

Gemeinnütziger Fahrgastverband



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

**PRO BAHN**  
**Regionalverband Oberbayern e.V.**  
**Stadt- und Kreisgruppe 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, 14. September 2014

## **Vorläufige Stellungnahme zum Verkehrskonzept Münchner Norden, im Planungsausschuß am 17. September**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fahrgastverband PRO BAHN möchte in erster Linie zu den den Öffentlichen Verkehr betreffenden Maßnahmen Stellung nehmen. Es fällt allerdings auf, dass im Verkehrskonzept für den Münchner Norden der Autobahnanschluss zur A99 durch Verlängerung der Schleißheimer Straße die einzig konkrete Maßnahme ist, die den Verkehr zwischen Stadt und Umland betrifft. Noch 2012 erhielt diese Straßenbaumaßnahme einen „geringen Nutzen-Kosten-Faktor“ und wurde nur „als Option“ offengehalten (siehe beispielsweise Präsentation vom 4. Dezember 2012, [http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Publikationen/2012-12-04\\_BV\\_Praesentation.pdf](http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Publikationen/2012-12-04_BV_Praesentation.pdf)).

Es entsteht daher der Eindruck, dass die Stadt München bei den für den Münchner Norden sehr wichtigen Verkehrsrelationen mit dem Umland keine vernünftigen und nachhaltigen Lösungsvorschläge präsentieren kann. Der neue Autobahnanschluss und die diversen Vorschläge für Straßentunnel sollen offensichtlich dazu dienen, sich von der Aufgabe freizukaufen, auch für den Öffentlichen Verkehr mit dem Umland Lösungen zu erarbeiten. Aufgrund der Kosten, die entstehen werden – nicht nur monetär, sondern auch durch Umweltschäden und Förderung des Straßenverkehrs –, kann man das „Freikaufen“ durchaus wörtlich verstehen.

Es ist nicht nur die Meinung des Fahrgastverbands PRO BAHN, sondern entspricht auch den Leitbildern der Landeshauptstadt München, dass der Schwerpunkt der Maßnahmen bei den Öffentlichen Verkehrsmitteln liegen muss. Nicht nur der geplante Autobahnanschluss zeigt, dass das Konzept diesbezüglich durchgehend zu kurz gesprungen ist. Jedes Auto mehr, das von außen kommend die Stadtgrenze überschreitet, führt in München zu Verkehrsproblemen. Nicht zu unterschätzen ist inzwischen dabei auch die Zahl der Auspendler zu Gewerbestandorten in den Umlandkommunen.

Für attraktive Verbindungen mit dem Umland sind verlässliche Aussagen über S-Bahn- und den Regionalverkehr auf der Schiene insbesondere nördlich von München notwendig. Damit ließe sich ein Großteil des Verkehrszuwachses deutlich stadt- und umweltverträglicher bewältigen. Dementsprechend sind auch die Umsetzungsmaßnahmen oft unbefriedigend.

Zu den konkreten Maßnahmen im Einzelnen:

### **Kurzfristige Maßnahmen Öffentlicher Verkehr**

Grundsätzlich begrüßen wir die dargestellten kurzfristigen Maßnahmen. Eine detailliertere Stellungnahme erfolgt im Bedarfsfalle über den dort üblichen Anhörungsweg.

### **S1 / Bahnstrecke Richtung Freising und Niederbayern**

Ein dichter Takt auf der S1 ist bereits seit langem geboten. Haupthindernis dafür ist die dichte Belegung der Strecke München - Freising, die jede Verbesserung verhindert. Durch zusätzliche Regionalzüge sowie die Elektrifizierung der Strecke Regensburg - Hof und den damit entstehenden zusätzlichen Güterverkehr ist mittelfristig sogar mit einer Verschlechterung der derzeitigen Lage zu rechnen. Bereits in den 1990er Jahren gab es Vorschläge, die Strecke viergleisig auszubauen, und die zusätzlichen Gleise nördlich von München entlang der Autobahn zu verlegen.

Spätestens seit dem Scheitern der Transrapid-Pläne gibt es eine einseitige Konzentration auf den zweiten S-Bahn-Tunnel.

An den Außenstrecken sind sowohl kleinere als auch größere Verbesserungsmaßnahmen dem Rotstift zum Opfer gefallen. Die Deutsche Bahn AG hat Gleise und Sicherungstechnik immer mehr nur auf den Regelfahrplan ausgelegt, so dass das Auftreten von Störungen zu immer größeren Auswirkungen führt. Weder der Freistaat Bayern als Aufgabenträger noch die Stadt München als Hauptbetroffene dieses Unsinnns haben Einspruch erhoben. Die Strecke zwischen München und Freising ist als Mischverkehrsstrecke besonders anfällig für Störungen – auch hier wurde dafür keinerlei Vorsorge getroffen, wie man zuletzt aufgrund der Brückensperrung in Moosach wieder feststellen konnte.

Auch der zweite S-Bahn-Tunnel wird keine Verbesserungen auf der S1 erlauben, sondern steht in Konkurrenz und blockiert derzeit notwendige Verbesserungen der Infrastruktur.

Durch den zweiten S-Bahn-Tunnel wird zudem die Flughafenanbindung erheblich verschlechtert: Während heute von Feldmoching aus der Flughafen alle 20 Minuten erreichbar ist, so plant der Freistaat Bayern nur noch alle 30 Minuten eine S-Bahn dorthin. Dies betrifft über den Umsteigeweg über die U2 auch den Bereich BMW / FIZ. Diese als „15-Minuten-Takt“ verkaufte Maßnahme bedeutet damit eine Verschlechterung der Anbindung zum Flughafen und nach Freising.

Die Flughafenanbindung hauptsächlich über den Münchner Osten zu führen, dient lediglich dazu, den Nutzen-Kosten-Faktor des zweiten S-Bahn-Tunnels zu verbessern, und ist ein Schlag ins Gesicht der Stadt München, die in Moosach und Feldmoching attraktive U-Bahn-Verbindungen zur S1 geschaffen hat. Diese städtischen Investitionen werden durch die Planungen des Freistaats Bayern entwertet.

Sinnvoller wäre, so wie dies auch lange Jahre Beschlusslage war, am Ziel des 10-Minuten-Taktes auf der S-Bahn festzuhalten, und den Bau zusätzlicher Gleise auf der S1 anzugehen. Mit dem Bau einer Schienenstrecke entlang der Autobahn A92 würde zudem eine sehr effiziente Schnellverbindung zum Münchner Flughafen herstellbar.

Die Auflösung der verbleibenden Bahnübergänge an der S1 ist auch schon alleine aufgrund der immer höheren Streckenauslastung dringend zu empfehlen.

### **Reaktivierung Feldmochinger Kurve**

Die vorgesehene Reaktivierung der Feldmochinger Kurve (Verbindung Feldmoching – östlicher Nordring) ist konsequent und hilfreich, und trägt insgesamt zur Lärmreduzierung im Münchener Stadtgebiet bei. Es ist vollkommen unsinnig, den innenstadtnahen und durch zahlreiche Wohngebiete führenden Südring vermehrt als Güterzugstrecke zu nutzen, nur weil im Norden Münchens einhundert Meter Gleis fehlen. Die Kapazität des Südrings muss als Bestandteil zweier europäischer Magistralen vorwiegend dem Personenverkehr zur Verfügung stehen.

Ähnliche sinnvolle Maßnahmen wären Verbindungskurven von der Strecke nach Mühldorf und dem Containerbahnhof Riem Richtung Nordring sowie Richtung Rosenheim / Brenner. Diese sind zwar grundsätzlich auch in Konzepten der Staatsregierung vorgesehen, harren jedoch schon lange der Umsetzung.

PRO BAHN erwartet hier, dass die Stadt München die baldige Umsetzung mit dem Freistaat Bayern und der DB AG abklärt und entsprechend Druck aufbaut. Dies dient nicht nur den Zwecken Lärmreduzierung im Stadtgebiet und Vermeidung von LKW-Fahrten – ein adäquates Gleisnetz ist wichtig für den Wirtschaftsstandort München, wie auch entsprechenden Aussagen von IHK und Wirtschaftsverbänden zeigen.

### **Nordring für Personenverkehr**

Im Bahnknotenkonzept München der bayerischen Staatsregierung ist der Eisenbahn-Nordring im wesentlichen für den Güterverkehr vorgesehen. Aufgrund der in den letzten Jahrzehnten erfolgten baulichen Festlegungen beispielsweise bei den U-Bahn-Stationen ist dies auch sinnvoll. Dies spricht nicht dagegen, einzelne Verstärkerzüge beispielsweise von Pasing oder Feldmoching über den Nordring zu führen, aber für ein Regelangebot sind die Fußwege von der umgebenden Bebauung oft einfach viel zu lange. Sinnvoll wäre es, die Konzentration des Güterverkehrs auf den Nordring auch in den stadtplanerischen Vorgaben festzuhalten (beispielsweise bei Lärmschutzerfordernissen für Neubauten).

Allerdings fehlt tatsächlich eine attraktive Querverbindung im Münchner Norden. Notwendige Voraussetzung ist allerdings, sowohl die U- und Trambahnen zu erreichen als auch die Bereiche mit dichter Nutzung.

Diese Anforderungen könnten beispielsweise durch eine leistungsfähige Tram auf Höhe Frankfurter Ring und Domagkstraße erfüllt werden.

### **Tram 23/24 Münchner Freiheit/Am Hart – Kieferngarten**

Diese Strecke ist wie auch gutachterlich belegt eine sinnvoll Netzergänzung. Allerdings ist der Fokus dieser Strecke eher kleinräumlich. Sie trägt damit vor Ort zu einer sinnvollen und bezahlbaren Verbesserung des Verkehrsangebotes bei, hat allerdings auf die hier im wesentlichen diskutierten regionalen Aspekte wenig Auswirkungen (umgekehrt wird die Realisierung dieser Strecke sich aber auch nicht negativ auf andere Maßnahmen auswirken).

## **U-Bahn-Spange Am Hart – Kieferngarten**

Die für eine U-Bahn notwendige Verkehrsnachfrage ist nicht einmal im Ansatz vorhanden. Dies bedeutet aber auch, dass im Falle einer Realisierung über Jahrzehnte hinaus ein Defizit entsteht, das nicht den übrigen Fahrgästen über den Fahrpreis quasi als Sondersteuer aufgebürdet werden darf, sondern per Zuschuß aus dem städtischen Haushalt zu bezahlen wäre.

Wenn aus städtischer Gesamtsicht eine Verbindung vom Hauptbahnhof zur Allianz-Arena notwendig wäre, so wäre die U9 sicherlich die sinnvollere Lösung. Eine andere Alternative wäre die Eisenbahnstrecke Nordtunnel, die als Tunnel vom Hauptbahnhof über Münchner Freiheit auch die Allianz-Arena erreicht und Richtung Freising / Flughafen weitergeführt wird.

Die hier diskutierte U-Bahn-Spange ist für eine lokal wirkende Maßnahmen zu groß und teuer, und für eine regional wirkende Maßnahme zu klein und lokal. Eine Änderung dieser Ausgangslage ist auch für die nächsten Jahrzehnte nicht zu erwarten, daher sollte dieser Vorschlag zugunsten der U9 (oder des Eisenbahn-Nordtunnels) abgelehnt werden. Eine Trassenoffenhaltung ist allerdings hier (wie auch an anderen Stellen) sinnvoll, solange wie die Alternativmaßnahmen nicht umgesetzt sind.

## **Schlußfolgerungen**

Bezugnehmend auf den Referenten-Antrag Stand 11.9. schlagen wir folgende Änderungen vor:

- 2.4. (U26) statt „bis zu einer Entscheidung über den Bau“ „bis zum Bau“
- 2.6. (Taktverdichtung S1) statt „eine Einführung des 15-Minuten-Taktes auf der S1“ „schnellstmöglich eine Taktverdichtung auf der S1“ (wichtig ist für die Fahrgäste eine Taktverdichtung, dabei Ergebnisoffenheit ob 10- oder 15-Minuten-Takt). Zur Sicherstellung der Anbindungsqualität des Flughafens und der Vermeidung einer Taktverschlechterung wird ein weiterer Satz angefügt: „Dabei darf es zu keiner Taktverschlechterung der Flughafenanbindung von Moosach oder Feldmoching aus kommen.“
- Nach 2.6 Einfügen eines neuen Punktes 2.6a (Kapazität S1): Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern den Bau zusätzlicher Gleise auf der S1 bis mindestens Neufahrn voranzutreiben, damit der S-Bahn analog wie beispielsweise auf der Strecke Richtung Grafing eigene Gleise zur Verfügung stehen.
- Den bisherigen Punkt 2.5 (Reaktivierung Feldmochinger Kurve) in einen neuen Abschnitt 4a „Güterverkehr“ hinter Abschnitt 4 verschieben und als ersten Punkt dort aufnehmen.
- Im Abschnitt 4a den Punkt neu aufnehmen: „Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die starke Nutzung des Nordrings für Güterverkehr in den stadtplanerischen Vorgaben festzuhalten (beispielsweise bei Lärmschutzerfordernissen für Neubauten).“

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth  
(Leiter)