

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2021



Vor einem Jahr waren die Eurocities München–Zürich noch mit Dieselloks bespannt. Inzwischen ist die Strecke München–Lindau elektrifiziert – mehrere Jahre später als ursprünglich vorgesehen. Auch sonst geht es mit der Elektrifizierung von Bahnstrecken in Bayern nur äußerst langsam voran. Bild: Renate Forkel

-
- PRO BAHN Treff München: Thema Freiham – *Seite 2*
 - Kurznachrichten – *Seite 2*
 - Untersuchungsprogramm Bahnausbau München – *Seite 4*
 - Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene – *Seite 7*
 - Bus und Tram in der Münchner Altstadt verbessern – *Seite 8*
 - Barrierefreiheit: Viele Stufen bei der S-Bahn – *Seite 9*
 - Münchner Osten: Verkehrswende mitplanen – *Seite 10*

PRO BAHN Treff München am 4. Juni und am 2. Juli

Bebauungsplan Freiam und geplante Exkursion

Am 4. Juni ist der nächste Bauabschnitt in Freiam auf der Agenda der Regionalgruppe München: Nördlich und westlich des ersten Realisierungsabschnitts soll jetzt ein Bebauungsplan aufgestellt werden. In der Sitzung (wie immer ab 19 Uhr) wollen wir Ideen für die vernünftige Erschließung mit dem Öffentlichen Nahverkehr entwickeln: was braucht es, was wäre möglich, was hilfreich? Wir freuen uns auf zahlreiche Mitdiskutanten (Anmeldung unter muenchen@pro-bahn.de).

Am 2. Juli wollen wir – soweit die Pandemiesituation es zulässt – die Strecke der von der Stadt München beschlossenen Tram über die Wasserburger Landstraße anschauen. Weitere Infos sowie Anmeldung zur Teilnahme unter muenchen@pro-bahn.de. Bei der Exkursion ist eine Anmeldung und Beachtung der pandemiebedingten Sicherheitsbestimmungen nötig, auch kurzfristige Absage ausdrücklich vorbehalten.

Kurznachrichten

PRO BAHN-Stellungnahme zum MVG-Leistungsprogramm 2022

Jedes Jahr stellt die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ein Leistungsprogramm für die nächste Fahrplanperiode zusammen, das dann von Stadtrat und Bezirksausschüssen diskutiert werden kann. PRO BAHN hat in einer Pressemitteilung und einer Stellungnahme das MVG-Leistungsprogramm 2022 als unzureichend kritisiert, sieht andererseits aber erste Schritte zur Verbesserung der Anbindung Freiam positiv (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20210428.html>, mit weiterführendem Link zur Stellungnahme). Die Kritik richtet sich dabei aber nicht vorrangig an die MVG, sondern an die politischen Rahmenbedingungen. Problematisch ist vor allem, dass Beschlüsse des Stadtrats und reales Fahrplanangebot nicht übereinstimmen. Diese Lücke darf nicht in die Zukunft fortgeschrieben werden, sondern es müssen jetzt Maßnahmen getroffen werden, sie so schnell wie möglich zu schließen.

Bahnsteig 4/5 in Mühldorf: Erfolg für den Fahrgastbeirat der SOB

Nach Auskunft der Südostbayernbahn (SOB) soll im Bahnhof Mühldorf der Bahnsteig 4/5 mit Mitteln aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV 8.7) analog zum Bahnsteig 2/3 auf 320 Meter verlängert werden. In diesem Zusammenhang hat der Kundenbeirat der SOB, in dem PRO BAHN durch Andreas Frank und Wilhelm Mack vertreten ist, angeregt, auch das nur sehr kurze Bahnsteigdach analog Bahnsteig 2/3 zu verlängern, damit die Fahrgäste die

zahlreichen von Gleis 4 West bzw. Gleis 5 West verkehrenden Züge witterungsgeschützt erreichen können. Eine entsprechende Ausstattung sollte zumindest in größeren Knotenbahnhöfen zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Verkehrsmittels Eisenbahn im Bahnland Bayern selbstverständlich sein. Das Bayerische Verkehrsministerium kündigte mit Schreiben vom 20.04.2021 an, diese Anregung aufzugreifen und wünscht dem Kundenbeirat „weiterhin viel Erfolg bei seiner wertvollen Arbeit“.

Expressbusse rund um München

Im letzten Dezember wurde die einzige Doppeldecker-Buslinie im MVV als Expressbus X732 von Pasing nach Dasing im Landkreis Aichach-Friedberg eröffnet. In diesem Jahr soll nun der 2019 angekündigte Expressbusring in Betrieb gehen (siehe auch <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp201805.pdf>), gebildet aus den bereits existierenden Linien X900 und den Linien X201, X202, X203, X320, X800 und X970. Bereits ab Oktober 2021 wird zudem die Linie X660 die Hochschulstandorte Freising-Weihenstephan und Garching verbinden (https://efa.mvv-muenchen.de/ttb/mvv_20660_X_H_s21_1.pdf). In Planung ist zudem eine Linie X610 zwischen Garching und Mainburg, die zum Teil über die Autobahn verkehren soll (<https://bit.ly/3v1RXRM>).

DB-Angebote für junge Leute

Noch bis zum 31. August gibt es eine ermäßigte Bahncard 100 für alle, die am ersten Geltungstag nicht älter als 26 Jahre sind. Die Bahncard für die 2. Klasse kostet für ein Jahr 2399 Euro statt 4027 Euro (<https://www.bahn.de/p/view/bahncard/ueberblick/bahncard100-aktion.shtml>). Die Bahncard 100 gilt im Nah- und Fernverkehr der Deutschen Bahn sowie in vielen Privatbahnen und Busgesellschaften und überall dort, wo das Cityticket der DB gilt. Bis zum 30. Juni gilt das Angebot „Super Sparpreis Young“ (<https://www.bahn.de/p/view/angebot/aktionsangebote/super-sparpreis-young.shtml>). Hier gibt es für Fahrgäste bis 26 Jahre für „ausgewählte Strecken“ Fahrkarten ab 12,90 Euro (Buchung online über eine spezielle Seite, Angebot gilt in Zügen des DB-Fernverkehrs sowie im Vor- und Nachlauf im Regional- und S-Bahn-Verkehr, keine Stornierung, ohne Cityticket).

Nachtzugverkehr nach Amsterdam

Am 24. Mai konnte man zum ersten Mal seit langem wieder mit dem Nachtzug umsteigefrei von München bis Amsterdam fahren. Das europäische Nachtzugnetz wächst wieder – nicht nur auf dem Papier sondern auch real. Ebenfalls wiederbelebt worden ist nach drei Jahren Pause der Nachtzug von Paris nach Nizza. Im Rahmen des TEE 2.0-Papiers wurden ebenfalls im Mai etliche neue Nachtzüge zwischen europäischen Regierungen vereinbart.

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell>.

Untersuchungsprogramm Bahnausbau München

Durchbruch oder Aktionismus?

Lange Zeit vermittelte die Verkehrspolitik den Eindruck, allein mit dem Bau der 2. Stammstrecke könnten alle Probleme des Schienenverkehrs im Großraum München gelöst werden. Maßnahmen an den Außenästen des S-Bahn-Netzes wurden vernachlässigt oder wie im Fall der Ertüchtigung des Südrings gar aktiv unterdrückt. Jetzt scheint sich das Blatt zu wenden.

Schon seit geraumer Zeit war zu hören, dass das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ein Programm auflegen will, demzufolge Schienen- Infrastrukturmaßnahmen im Raum München auf technische Machbarkeit und verkehrliche Wirkung untersucht werden sollen. In der Eisenbahntechnischen Rundschau (ETR) 5/2021 wurde jetzt eine Liste mit 43 Projekten vorgestellt, die in einer auf vier Jahre ausgelegten Untersuchung geprüft werden sollen.

Ein ambitioniertes verkehrspolitisches Ziel, etwa die Umsetzung des Deutschlandtakts mit der geplanten Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 im Fern- und Regionalverkehr und der Erhöhung des Marktanteils der Schiene im Güterverkehr auf 25 Prozent mit jeweils stark steigenden Zugzahlen und daraus abgeleitet eine signifikante Zielmarge für den modal Split der Verkehrsträger im Großraum München zugunsten der Schiene, liegt dem Papier nicht zu Grunde. Vielmehr hat man einen bunten Strauß aus neuen Ideen und alten Forderungen zusammengestellt.

Ausgangspunkt sind dagegen das Szenario einer in Betrieb genommenen 2. Stammstrecke in München und die Verkehrsprognosen für das Jahr 2035, die dem Schienenverkehr ein Wachstum von nur 25 Prozent vorhersagen. Enthalten sind überschaubare Maßnahmen wie zusätzliche Haltestellen aber auch visionäre Großprojekte eines Bahn-Außenrings um München nach Berliner Vorbild oder eine Neubaustrecke nach Dasing. Lang gehegte Wünsche wie der schon lange von PRO BAHN geforderte Haltepunkt Menterschwaige, der Ausbau des Südrings, eine Neubaustrecke Altomünster–Aichach und längst überfällige Maßnahmen wie das zweite Gleis Grafing–Ebersberg finden sich in der Liste, manches also, was das Ministerium in der Vergangenheit eher verschleppt und ausgebremst hat.

Gerade bei letztgenanntem Projekt stellt sich die Frage, warum man das zweite Gleis nicht sofort einer raschen Umsetzung zuführt, sondern wieder auf „zu untersuchen“ setzt, ist doch die Notwendigkeit längst unstrittig. Man wird den Verdacht nicht los, dass manche Vorhaben so wieder auf die lange Bank geschoben werden.

Interessant sind aber gerade die Projekte, die sich nicht in der Untersuchung fin-

den. So ist die Regional-S-Bahn nach Reitmehring („Wasserburg“) erwähnt, einer Untersuchung der Wasserburger Altstadtbahn aber hat Staatsministerin Schreyer erst kürzlich eine Absage erteilt. Warum so ein Denkverbot? Das fehlerhafte Gevas-Gutachten ist ja mittlerweile so veraltet, dass das Ministerium ohne Ge-sichtsverlust einer ergebnisoffenen Neubewertung hätte zustimmen können.

Völlig ausgeklammert aus dem Untersuchungsprogramm ist der zu erwartende empfindliche Engpass des Münchner Hauptbahnhofs, der schon heute im Berufsverkehr an seine Kapazitätsgrenzen stößt und durch die 2. Stammstrecke, die bekanntlich nicht für klassische Regionalzüge ausgelegt wird, kaum entlastet wird. Wie soll der Hauptbahnhof die stark steigenden Zugzahlen des Deutschlandtaktes bewältigen? Auch der nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels stark steigende Güterverkehr, der nach den Planungen des Bundes mitten durch München und Augsburg fahren soll (siehe PRO BAHN Post April 2020), wird offenbar nicht berücksichtigt.

Selbst auch auf den Hauptzulaufstrecken fehlen wichtige Projekte: Aus den Unterlagen nicht ersichtlich sind dringende Kapazitätserweiterungen wie die viergleisigen Ausbauten Richtung Freising (S1) und Markt Schwaben (S6). So ist bei der S1 nur von „leistungssteigernden Maßnahmen entlang der Bestandsstrecke“ die Rede. Der dreigleisige Ausbau zwischen Pasing und Eichenau ist ebenfalls keine nachhaltige Perspektive, weil der 10 km lange eingleisige Abschnitt für Regional- und Fernverkehr die verkehrliche Entwicklung im Allgäu scharf limi-tiert. Offenbar auf Druck der Region hat man noch die Maßnahme „U40“ nachge-legt, die die Viergleisigkeit doch noch untersuchen soll, um „die aktuell geführte Diskussion zu versachlichen“.

Auch die Werdenfelsbahn wurde beispielsweise, abgesehen von der „Blockver-dichtung Diemendorf“, komplett ausgeklammert. Dabei ist zu erwarten, dass eine Regional-S-Bahn nach Weilheim und die Einführung des Deutschlandtaktes mit durchgehendem Halbstunden-Rhythmus bis Garmisch-Partenkirchen alter-nierend mit RE und RB einen entsprechenden Infrastrukturausbau benötigen werden. Kombiniert mit dem 15-Minuten-Takt der S-Bahn können etwa auch in Tutzing mehr Bahnsteigkapazitäten erforderlich sein.

An diesem Beispiel wird ein Manko des Programms sichtbar: Es fokussiert zu sehr auf die S-Bahn München, Anforderungen der Region und des Deutschlandtakts finden kaum Eingang in die Planung. Auch das Konzept der Regional-S-Bahnen wird buchstäblich nicht zu Ende, d.h. bis zu den Linienendpunkten ge-dacht: So wird z.B. Weilheim als Endpunkt erwähnt, gleichzeitig lehnt das Mi-nisterium den Wunsch der Gemeinde Wielenbach nach Reaktivierung des Bahn-hofs Wilzhofen schlicht ab. In der Absage wird nicht einmal die Perspektive auf eine Regional-S-Bahn in Aussicht gestellt, geschweige denn erwähnt.

Schwer verständlich ist auch, dass einige in weiter Ferne liegende Regional-S-

Bahnen untersucht werden, zum Beispiel nach Aichach oder Dasing, andere, zum Teil viel näher liegende, wie das schon erwähnte Wasserburg Stadt, Schongau, der Ammersee, Wolnzach, Marktobderdorf oder Mainburg gar nicht erwähnt oder sogar im Vorfeld abgelehnt werden.

Was als „Programm“ angekündigt wurde, ist am Ende also eine bunte Sammlung ausgewählter Infrastrukturmaßnahmen höchst unterschiedlicher Härtegrade und ohne erkennbare Priorisierung. Grundsätzlich ist es ja zu begrüßen, dass die politischen Aufgabenträger den Ausbau der Schieneninfrastruktur angehen und dabei auch klare Ziele und Termine benennen. Aus Sicht der Fahrgäste sind an ein solches Ausbauprogramm aber klare Forderungen zu stellen:

1. Im ersten Ansatz darf es weder politisch motivierte Denkverbote geben noch darf es passieren, dass systemkritische Infrastrukturbereiche übersehen oder ausgeklammert werden.
2. Räumlicher Umfang: Der Planungsraum darf nicht nur die S-Bahn München, so wichtig sie ist, sondern muss den gesamten Schienenverkehr in Bayern umfassen. Es sei daran erinnert, dass alle 2 Jahre eine Fortschreibung des Schienennahverkehrsplans für Bayern gesetzlich vorgeschrieben ist, seit Jahren aber unterlassen wird. Nur damit kann aber dem Ziel des Freistaats, landesweit gleichwertige Lebensbedingungen zu schaffen, Rechnung getragen werden. Es kann also nicht sein, dass einerseits bei der S-Bahn München ohne Rücksicht auf zeitliche und finanzielle Restriktionen geplant wird und dann andererseits die gleiche Staatsregierung bayernweit selbst dringende Ausbaumaßnahmen für den Schienenverkehr ohne vertiefte Planung grundsätzlich ablehnt, sogar schon im engeren Umfeld von München.
3. Die Anforderungen aus dem Regional-, Fern- und Güterverkehr im Sinne des Deutschlandtaktes müssen erkennbar in die Planung einfließen.

Auf der Webseite der Fa. Intraplan kann man den ETR-Artikel einsehen: https://www.intraplan.de/wp-content/uploads/2021/05/Eurailpress_ETR_Konzept_Bahnausbau_Muenchen.pdf.

Bei aller Kritik wäre es zu hoffen, dass das Ausbauprogramm zu der einen oder anderen Verbesserung für die Fahrgäste führt und ihm nicht das gleiche Schicksal wie so vieler anderer Programme des Freistaats widerfährt: nämlich irgendwann lautlos in den Schubladen zu verschwinden.

Norbert Moy / Andreas Schulz

Das PRO BAHN Post-Archiv

https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm

Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene: Große Ankündigungen, kaum Umsetzung

Anfang 2018 wurde die „Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnnetz in Bayern“ (BESS) vorgestellt. Es sollte zu einem „noch attraktiveren bayerischen Schienenpersonennahverkehr“ führen und die neuen Züge seien „leiser, leistungsfähiger, wartungsärmer und in der Summe deutlich günstiger als Dieselszüge“.

Ein Blick auf den aktuellen Status der 2018 angekündigten Projekte ist jedoch äußerst ernüchternd: Von 273 zu elektrifizierenden Streckenkilometern sind ganze 19 Kilometer aktuell in Planung und weitere 94 in Vorplanung. 160 Kilometer, also knapp zwei Drittel, sind vom Bund abgelehnt worden. Die sieben geplanten Projekte mit innovativen Antriebskonzepten kommen derzeit ebenfalls nicht voran.

Schleswig-Holstein oder Baden-Württemberg haben beispielsweise bereits Netze mit Oberleitungs-/Batterie-Hybrid-Technik vergeben, in Bayern scheitern sogar die wenigen Pilotprojekte. Das führt jetzt beispielsweise dazu, dass die BEG den Regionalverkehr Oberfranken für weitere 12 Jahre (bis 2035) mit Diesetriebetrieb ausschreibt. Während andere Bundesländer bereits handeln, kündigt Ministerin Schreyer im „Europäischen Jahr der Schiene“ an, noch heuer (!) ein Konzept (!) zum Abschied vom Diesel im bayerischen Schienenpersonennahverkehr bis spätestens zum Jahr 2040 (!) vorzustellen.

Ins Bild passt da auch die Ende April veröffentlichte Pressemitteilung des Bayerischen Verkehrsministeriums mit dem Hoffnung erweckenden Titel „Neue Perspektiven für die S-Bahn Nürnberg“. Statt Perspektiven für eine schnelle Realisierung der seit einem Vierteljahrhundert im Gespräch befindlichen Elektrifizierung für die S-Bahn im Pegnitztal wird allerdings nur eine weitere Untersuchung angekündigt. Zudem wird das Projekt mit der Elektrifizierung „Franken-Sachsen-Magistrale“ verknüpft, die allerdings auch nicht recht vorankommt. Beide Projekte wurden immer mal wieder hervorgekramt, diskutiert und vorläufig zurückgestellt.

Gleichzeitig verkündet der bayerische Ministerpräsident vollmundig, die „Energiewende“ kurzfristig zu beschleunigen – ohne jedoch zu sagen, wie er das bewerkstelligen will. Einige seiner Parteifreunde fabulieren von elektrischen Oberleitungen für die Autobahnen und wären bereit, Milliarden Euro für Pilotprojekte zur Verfügung zu stellen. Im Pegnitztal fehlen hingegen nur ein paar Millionen Euro, um mit bewährter Bahntechnik schon bald spürbar CO₂-Emissionen einzusparen.

PRO BAHN fordert die bayerische Staatsregierung auf, Innovationen nicht nur vollmundig anzukündigen, sondern die Ziele auch mit Nachdruck zu verfolgen.

gen und sie nicht an einzelnen technischen Hindernissen scheitern zu lassen (PRO BAHN-Pressemitteilung mit Liste zum Status der Projekte: https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1054). Dazu gehört auch, dass für die jetzt laufenden Ausschreibungen Möglichkeiten geschaffen und unterstützt werden, alternative Antriebe zumindest auf einzelnen Strecken einzusetzen.

Nebenbei sei erwähnt, dass das Verkehrsministerium für ein anderes Prestige-Projekt sehr viel Geld übrig hat. Für die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München wurde über die letzten Jahre etwa eine Milliarde Euro zurückgelegt, um wahrscheinliche Kostensteigerungen abzufedern. Und das nicht etwa aus Eigenmitteln des Freistaats, sondern aus den Regionalisierungsmitteln, die eigentlich für die Bestellung des Schienennahverkehrs gedacht sind und nicht für große Infrastrukturinvestitionen. Geld wäre also da!

Lukas Iffländer

Bus und Tram in der Münchner Altstadt verbessern

PRO BAHN fordert in einer am 7.Mai veröffentlichten Stellungnahme einen besseren Öffentlichen Nahverkehr an der Oberfläche in der Münchner Altstadt. Wenn die autofreie Altstadt realisiert wird, dann muss die Erschließung besser werden, schließlich sind nicht alle gleich gut zu Fuß unterwegs.

Anlass für den Vorschlag sind die vielen anstehenden Änderungen in und um die Altstadt: Für den Radentscheid wird der Altstadtring umgeplant und umgebaut. Der Boulevard Sonnenstraße könnte realisiert werden. Im Tal wird die künftige Gestaltung diskutiert. Die Altstadt wird autofrei werden. Dazu ist es wichtig, jetzt die richtigen Rahmenbedingungen für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr an der Oberfläche zu schaffen. Die Altstadt hat nicht nur ein attraktives Einkaufsangebot, sondern dort sind auch beispielsweise viele Ärzte. Die Altstadt muss wieder für alle gut erreichbar werden, auch ohne Auto.

Konkret fordert PRO BAHN unter anderem, den Bus 52 vom Viktualienmarkt aus über Marienplatz und das Tal zum Isartorplatz zu führen. Dies hat zudem den Vorteil für den Altstadt-Radring, dass an der engsten Stelle keine Busse mehr nötig sind. Die Tram-Haltestellen in der Maximilianstraße sollen im Rahmen der Umgestaltung der Straße neu sortiert und sicherer werden, sowie eine zu dieser Prachtstraße passende Gestaltung erhalten.

Für die bessere Erschließung entlang der Fußgängerzone schlägt PRO BAHN einen Bus vom Hauptbahnhof südlich der Fußgängerzone vor, der über Viktualienmarkt und Hochbrückenstraße die U-Bahn am Lehel und die Isar erreichen kann. Diese neue Verbindung soll vor allem denen helfen, die schlecht zu Fuß

unterwegs sind und Ziele in der Altstadt haben. Deshalb wurde vor allem auf kurze Fußwege zu allen Zielen geachtet.

Die vollständigen Vorschläge sind unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202105-altstadt.pdf> veröffentlicht und wurden als Teil der Stellungnahme zum Leistungsprogramm an die MVG übermittelt.

Andreas Barth

Wo bleibt die Barrierefreiheit?

Viele Stufen bei der S-Bahn

Solange es den zuständigen europäischen Gremien nicht gelingt, sich auf eine international einheitliche Zielbahnsteighöhe zu einigen, werden sich Stufen beim Einstieg in Züge nicht ganz vermeiden lassen. Im Fern- und Regionalverkehr ist das für Rollstuhlfahrer meist noch akzeptabel, da die Stufen durch Rampen oder Lifte überwunden werden können, hierzu Bahnpersonal zur Verfügung steht und in den Fahrplänen ausreichend Zeitpuffer eingeplant sind.

Nicht so bei klassischen S-Bahnen. Sie sind meist eng getaktet, haben sehr knappe Aufenthaltszeiten und verkehren in der Regel ohne Zugpersonal. Für einen pünktlichen Betrieb sind ebenerdige Einstiege für Rollstuhlfahrer daher hier unerlässlich. Alle S-Bahnen der früheren Deutschen Reichsbahn sind deshalb auf eine einheitliche Zielbahnsteighöhe ausgelegt, ebenso alle neueren S-Bahnen in ganz Deutschland. Vorbildlich wird auch die S-Bahn Nürnberg auf eine einheitliche Einstiegshöhe umgestellt.

Auch bei der S-Bahn München hätte mit der 2. Stammstrecke diese Chance bestanden (siehe auch PRO BAHN Post Mai 2020, Seite 5ff): Die gesamte Fahrzeugflotte wird erneuert. Nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke hätte man die 1. Stammstrecke umrüsten können (für das immer wieder genannte Problem am Marienplatz mit den übereinander liegenden Haltestellen ließe sich sicher eine technische Lösung finden) und die Anpassung der Stationen im Außenbereich ist ohnehin kein Problem (siehe Nürnberg).

Dem Bericht auf Seite 3 oben in der PRO BAHN Post Mai 2021 ist zu entnehmen, dass man diese Chance nicht nutzen will und weiterhin 2 verschiedene Bahnsteighöhen im S-Bahn-Bereich vorsieht. Ist der Staatsregierung wirklich die Barrierefreiheit so wenig wert? Oder träumt sie davon, langfristig eigene S-Bahn-Gleise und -Bahnsteige im Gesamtnetz bis Landshut, Augsburg, Buchloe usw. zu verlegen?

Andreas Schulz

Baugebiete im Münchner Osten

Verkehrswende mitplanen

München plant im Osten neue Wohn- und Gewerbegebiete zwischen Trudering, der Stadtgrenze bei Gronsdorf und dem Riemer Park. Gleichzeitig ist südlich der Bahnstrecke auf der Wasserburger Landstraße eine Trambahnlinie bis hinaus in den Landkreis geplant. Planungs- und Mobilitätsausschuss des Stadtrats der Landeshauptstadt München haben am 17. Mai über Eckdaten, städtebaulichen Wettbewerb für die Arrondierung Kirchtrudering sowie die verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung für die Planungsgebiete beraten und beschlossen.

In Vorfeld dieser Sitzung hat PRO BAHN gemeinsam mit dem AAN konkreten Forderungen und Vorschlägen zur Verkehrserschließung der Planungsgebiete veröffentlicht (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/202105-warp.pdf>).

Bereits die Verwaltungsvorlage hat durch die letzte Überarbeitung durch das Mobilitätsreferat Wichtigkeit und Priorität weiterer Untersuchungen zur ÖPNV-Anbindung deutlich betont. Hier muss nach Ansicht von PRO BAHN und AAN jedoch noch ein Schritt weiter gegangen werden: Am Anfang muss das Ziel von 80 % Anteil des Umweltverbundes sowie 30 % Verkehrsanteil des ÖPNV stehen.

Die vorgelegten Vorschläge von AAN und PRO BAHN berücksichtigen dieses Ziel. Darauf aufbauend ist ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, das neben dem ÖPNV auch den Fahrradverkehr als Schlüsselement enthält. Die Ergebnisse des Verkehrskonzepts wie die nötigen ÖV-Trassen und Radwege sind dann dem städtebaulichen Wettbewerb und dem Bebauungsplan zugrunde zu legen und müssen daher erarbeitet und verabschiedet werden, bevor der Wettbewerb startet.

Bei den verschiedenen Planungsgebieten (Heltauer Straße, Arrondierung Kirchtrudering, Rappenweg und Gronsdorf) liegen unterschiedliche Voraussetzungen vor. Daher sind unterschiedliche Lösungen zur ÖPNV-Anbindung angebracht.

Das Baugebiet Heltauer Straße liegt recht nah zum S- und U-Bahnhalt Trudering. Hier kann der Schwerpunkt vor allem auf den Ausbau der Nahmobilität – Fuß- und Radverkehr – gelegt werden, sowie auf eine bessere Zugänglichkeit der S- und U-Bahn durch den Bau eines zweiten Bahnsteigtunnels.

Bei der Arrondierung Kirchtrudering ist leider keine gute Schienenanbindung möglich, hier muss also ein attraktiver Busverkehr eingerichtet werden: Das bedeutet: Busbeschleunigung und Einrichtung einer direkten Busverbindung von Trudering über das Neubaugebiet bis zum Messegelände. Das Gebiet Rappenweg wird über den S-Bahnhof Gronsdorf sowie durch die Verlängerung der Tram bis zum S-Bahnhalt Gronsdorf erschlossen – bislang ist die Tram vom Stadtrat als Abzweig der Tram in der Wasserburger Landstraße nur bis zum Rand des Gebiets beschlossen.

Ein zusätzlicher S-Bahnhalt an der Schwablhofstraße ist nur dann sinnvoll, wenn dort eine Nord-Süd-Tramtangente von Neuperlach über Trudering, Messestadt West zur SEM (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme) Nordost realisiert wird. Denn ein zusätzlicher S-Bahnhalt bringt für die Fahrgäste aus dem Umland den Nachteil einer längeren Fahrzeit. Allein zur Anbindung des Gebiets am Rappenweg und zusätzlich zum bestehenden Halt in Gronsdorf ist diese Fahrzeitverlängerung nicht gerechtfertigt, für die Verknüpfung mit der Nord-Süd-Strecke hingegen schon.

Die Beschlussvorlage definiert einen ÖV-Korridor von der SEM Nordost über den Schatzbogen, den Stahlgruberring, den U-Bahnhof Moosfeld, die Kleingartenanlage, den Friedhof Riem bis in den Bereich der Straße Am Mitterfeld. Dieser überzeugt nicht, da zu viele sich widersprechende Nutzungen kombiniert wurden (Erschließung der Arrondierung Kirchtrudering (PG1), Erschließung des Gewerbegebiets am Moosfeld, Tramtangente, Anbindung des U-Bahnhofs am Moosfeld). Er führt zu größeren Umwegen und Fahrzeitverlusten. Zudem besteht erhebliches Konfliktpotential mit den Anwohnern der Salzmesserstraße und den Nutzern der Kleingartenanlage. Vom Planungsgebiet Arrondierung Kirchtrudering Richtung Innenstadt ist die Verbindung zum Truderinger Bahnhof deutlich attraktiver, da mit erheblich kürzeren Fahrzeiten U- und S-Bahn erreicht werden. Daher wurde ein attraktiverer ÖV-Korridor vorgeschlagen.

Der Stadtrat hat in seinem Beschluss wichtige Forderungen aufgegriffen, wie die Stadt der kurzen Wege, die Verlängerung des Fußgängertunnels am U-/S-Bahnhof Trudering und den neuen Zugang für den S-Bahnhof Gronsdorf. Auch für den ÖV-Korridor sollen Varianten untersucht werden.

Damit ist ein wichtiger Zwischenschritt erreicht. Jetzt gilt es an dem Thema dran zu bleiben, damit die künftigen Bewohner in ein attraktives Wohngebiet mit einem guten Umweltverbund einziehen können.

Andreas Barth

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche.

Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion als PDF frei verfügbar.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Termine anderer Veranstalter

Mi. 02.06. 18:30 Uhr; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land u. Rupertiwinkel** als Telefon/Videokonferenz; Weitere Informationen und Zugangsdaten: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

- Mi. 02.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 04.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Schwerpunktthema „Bebauungsplan Freiham“ (siehe S. 2); Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Mi. 16.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Mo.28.06. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: D. Ullrich, DB Station & Service, „Neue Anzeiger für kleine Stationen“; Info zu Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus
- Fr. 02.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Exkursion entlang der Wasserburger Landstraße (falls möglich und erlaubt); Anmeldung erforderlich, Info und Anmeldung: muenchen@pro-bahn.de
- Mi. 07.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Falls nicht anderweitig vermerkt, finden alle PRO BAHN-Treffen als Videokonferenz statt (auch Telefoneinwahl möglich). Neue Teilnehmer sind jederzeit willkommen. Weitere Informationen und Termine finden Sie unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

Mitmachen bei PRO BAHN

Mitmachen bei PRO BAHN ist immer möglich. Dazu können Sie Kontakt mit der entsprechenden Regionalgruppe oder dem Bezirksverband aufnehmen:

- Bezirksverband Oberbayern: oberbayern@pro-bahn.de
- Regionalgruppe Inn-Salzach: wilama@t-online.de
- Regionalgruppe München: muenchen@pro-bahn.de
- Regionalgruppe Oberland: n.moy@bayern.pro-bahn.de