

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2022



Am 12. Dezember ist der Expressbusring in Betrieb gegangen, bei dem bestehende und neue Tangentiallinien zu einem Ring rund um München zusammengefügt wurden. Das Bild zeigt die Line X202 Unterschleißheim–Haar am S-Bahnhof Unterschleißheim. Bild: E. Lauterbach

- Kurznachrichten – Seite 2
- Fahrgäste als Kriterium, nicht Züge: Angebotsstandards – Seite 4
- Expressbusring: Außenrum statt mittendurch – Seite 6
- Plädoyer für den Fortbestand der Regionetze – Seite 8
- Zum Lesen: Fachbuch und MVV-Kursbuch – Seite 8
- ÖPNV-Bauprogramm und neue Tram-Strecken – Seite 10

Kurznachrichten

PBP-Abo: Letzte Erinnerung für Leser der Papierversion

Wie jedes Jahr wird auch diesmal die Januar-PRO BAHN Post noch einmal an alle Leser der Papierversion geschickt, die diese bisher abonniert hatten. Falls Sie also 2022 die Papierversion weiterhin beziehen möchten und noch nicht bezahlt haben, so überweisen Sie bitte 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda-Bank München (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04; Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind. Gleichzeitig möchte die Redaktion all den Leserinnen und Lesern der Papierversion danken, die ihr Abo bereits bezahlt haben.

PRO BAHN Treff München am 7. Januar: Schwerpunktthema „Vorlauf U9“

Die Strecke der U3/6 in München ist überlastet. Hier wird die U9 für Entlastung sorgen, doch bis zur Inbetriebnahme vergehen leider noch viele Jahre. Bereits jetzt muss für Wartungsarbeiten die U3/6-Strecke immer wieder für längere Zeit gesperrt werden, dann erfolgt ein SEV mit Bussen. In der Sitzung am 7. Januar wollen wir überlegen, wie die Situation im Sinne der Fahrgäste bereits vor der Inbetriebnahme der U9 verbessert werden kann. Alle Interessenten sind herzlich eingeladen.

Bayern-Kursbuch wird doch gedruckt – ist aber nicht erhältlich

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hatte schon Ende 2020 angekündigt, dass es ab 2022 kein gedrucktes Bayern-Kursbuch sondern nur noch eine digitale Version (<https://bahnland-bayern.de/de/infomaterial/uebersicht/bayern-kursbuch>) geben wird. Dies wurde vielfach kritisiert, zum Beispiel auch in einem Artikel in der PRO BAHN-Post 05/2021. Jetzt wurde bekannt, dass die BEG doch ein Bayern-Kursbuch drucken lässt, allerdings wohl mit minimaler Auflage und nur für internen Gebrauch. Man hat offensichtlich erkannt, dass ein gedrucktes Werk in der Praxis von vielen Mitarbeitern benötigt wird und ein Druck sinnvoller ist, als wenn alle, die es brauchen, sich bis zu 948 Seiten jeweils selbst ausdrucken. Unverständlich ist nur, dass man da nicht gleich ein paar Exemplare mehr druckt und diese zum Verkauf anbietet. Den Vertrieb könnte man sicher auch etwas einfacher gestalten als bisher.

Straßenbahn nach Königsbrunn

Seit dem 12. Dezember sind Augsburg und Königsbrunn durch eine Straßenbahn verbunden (<https://www.linie-3.de/von-koe-zum-koe.html>). Königsbrunn war bisher die größte Stadt in Bayern ohne aktuellen Schienenanschluss. Diese Position hat nun Geretsried übernommen. Dort wird seit Jahrzehnten ein S-Bahn-Anschluss geplant, aber Proteste aus der kleineren Nachbarstadt Wolfrathshausen und das Vorgehen des bayerischen Verkehrsministeriums haben das Projekt um viele Jahre verzögert.

Mehr S-Bahnen im Münchner Umland ab Ende 2022

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hatte am 1. Dezember angekündigt, dass ab Dezember 2022 montags bis freitags tagsüber ein durchgehender 20-Minuten-Takt auf den S-Bahn-Außenästen gefahren wird (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2021/231/>). PRO BAHN begrüßt in einer Pressemitteilung, dass viele der zur Zeit bestehenden Fahrplanlücken endlich geschlossen werden und fordert dass neben weiterer Fahrplanverbesserung die Probleme rund um die Instandhaltung des Schienennetzes endlich Chefsache werden (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20211202.html>).

Die Westbahn kommt (später)

Bereits 2019 wollte die österreichische Westbahn nach München fahren, dann sollte es zum Fahrplanwechsel am 12.12.2021 soweit sein. Jetzt soll es der April 2022 werden (<https://westbahn.at/fragen-antworten/muenchen/>).

Neu: Sofortstornierung von DB-Fahrkarten

Bei Buchungen von Fahrkarten im Internet liegt die Verantwortung für Fehler bei der Buchung stärker beim Kunden als bei einem Kauf am Schalter. PRO BAHN fordert daher seit Jahren eine Möglichkeit, solche Fehler kurzfristig zu korrigieren. Dem ist die Deutsche Bahn jetzt nachgekommen und bietet ab sofort eine 12-Stunden-Stornierbarkeit für die diversen Flexpreis- und (Super-)Sparpreis-Fahrscheine an (<https://www.bahn.de/service/buchung/stornierung>). Die Sofortstornierung ist nur vor dem 1. Geltungstag Ihres Tickets möglich.

S-Bahn München desaströs

Der Zustand der Münchner S-Bahn ist von PRO BAHN in zahlreichen Medienmitteilungen kritisiert worden. Nun hat sich auch der Beirat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), an dem auch PRO BAHN beteiligt ist, wegen der Probleme und ihrer Folgen („... dass eine nicht unerhebliche Anzahl an Fahrgästen dem SPNV dauerhaft entzogen wird“) an den DB-Vorstand gewandt.

Fünfundreißigster Jahrgang der PRO BAHN Post

Mit diesem Heft beginnt der fünfundreißigste Jahrgang der PRO BAHN Post. Die Hefte seit November 2004 sind als PDF im Internet verfügbar unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>. Inhaltsverzeichnisse aller verfügbaren Jahrgänge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist, gibt es unter https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm.

Weitere aktuelle Meldungen findet man auf den Webseiten von PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

Fahrgäste als Kriterium, nicht Züge

Angebotsstandards

Entscheidungssträger stehen immer wieder vor dem Problem, der Öffentlichkeit plausibel erklären zu müssen, warum auf der einen Strecke mehr Züge verkehren als auf der anderen. Sie wünschen sich daher einfach kommunizierbare einheitliche Standards, ab welcher Nachfrage welche Taktdichte angeboten wird. Dann hat man diese Diskussion nur einmal.

Einige Länder haben bereits Standards definiert. In Bayern sollen sie im neuen Schienen-Nahverkehrsplan veröffentlicht werden. Dieser muss laut Bayerischem ÖPNV-Gesetz alle zwei Jahre von der Staatsregierung erstellt werden, ist aber seit 2005 nicht mehr erschienen. Es ist zu vermuten, dass die Verzögerung auch mit den Standards zusammenhängt, deren Definition offensichtlich doch nicht so einfach ist.

Die Fahrgäste der Bahn sollen im regelmäßigen Takt ohne große Zeitverluste von jedem Ort zu jedem anderen kommen. Das wird bekanntlich durch den Integralen Takt sichergestellt. Wenn dadurch alle Anschlüsse optimal funktionieren, ist der Wunsch der Entscheidungssträger nach Standards relativ leicht erfüllbar.

Was aber ist, wenn der Integrale Takt nicht optimal funktioniert, z.B., weil die dazu erforderliche Fahrzeitbedingung nicht erfüllbar ist? Ein aktuelles Beispiel dazu ist der Knoten Hergatz, wo zwar jetzt alle Züge täglich stündlich fahren, aber Fahrgäste aus dem bayerischen Allgäu in das württembergische Allgäu fast immer etwa 30 Minuten warten müssen. Eine Lösung wären zusätzliche Züge Richtung Wangen, die aber Baden-Württemberg ablehnt, da das über die dort definierten Standards hinaus ginge. Zudem hat Bayern die Zahl der wenigen Züge, die in Hergatz gute Anschlüsse Richtung Wangen herstellen, empfindlich reduziert. Gut, dass Christian Moritz von PRO BAHN Schwaben das Thema bereits aufgegriffen hat.

Ein Beispiel, wo das Problem gut gelöst ist, ist der Knoten Kirchenlaibach in Nordostbayern. Hier fahren sowohl die Züge aus Weiden als auch die aus Marktredwitz durch bis Bayreuth. Dadurch entsteht zwar ein „Überangebot“ im Sinne von Standards auf dem Abschnitt Kirchenlaibach–Bayreuth, aber alle Fahrgäste kommen ohne Zeitverluste an ihr Ziel. Würde man auf diesem Abschnitt nur einen Stundentakt entsprechend der Nachfrage realisieren, müsste ein Teil der Fahrgäste auch hier regelmäßig länger warten.

Wichtig ist daher, dass als Kriterien für Standards die Fahrmöglichkeiten der Fahrgäste definiert werden und nicht nur Taktdichten der Züge in Abhängigkeit von der Nachfrage. Die Beispiele zeigen auch, dass sich ein Großteil der Probleme löst, wenn die Züge auf allen wichtigen Strecken alle 30 Minuten verkehren,

wie bereits in der Schweiz realisiert oder längerfristig in Baden-Württemberg angestrebt.

Ein zusätzliches Problem ist, dass es bislang keine klaren Kriterien gibt, nach denen zusätzlich zu Regionalbahnen (RB) auch Regionalexpress (RE) verkehren. Hier gibt es gerade in Bayern noch erhebliche Potentiale. So könnte zum Beispiel auf der Donautalbahn, die drei Oberzentren und zusätzlich sechs Kreisstädte verbindet, zwischen Ulm und Regensburg die Fahrzeit um etwa eine Stunde verkürzt werden, wenn zusätzlich zur RB ein RE verkehrte. Zwischen Donauwörth und Aalen wäre eine Fahrzeitverkürzung von 30 Minuten möglich, jeweils mit nur kleinen Infrastrukturgänzungen und erheblichen Verbesserungen der Anschlüsse.

Eine Frage ist auch, ob es verschiedene Kriterien für RE, RB und S-Bahnen geben soll? So wurden gerade erhebliche Angebotsverbesserungen auf den Außenästen der S-Bahn München für Fahrplan 2023 beschlossen, die zum Teil zu grotesken Ungerechtigkeiten führen. So wird der nachfrageschwache Abschnitt Aying - Kreuzstraße künftig ganztägig alle 30 Minuten bedient. Das ist zwar zu begrüßen, da in Kreuzstraße, ähnlich wie in Hergatz oder Kirchenlaibach, alle Anschlüsse nur funktionieren, wenn mindestens eine Linie im 30-Minuten-Takt verkehrt. Die Frage stellt sich aber, warum man den gleichen Effekt nicht mit einem 30-Minuten-Takt auf der viel nachfragestärkeren Mangfalltalbahn herbei führt?

Noch komplexer wird es, wenn man die Frage nach einheitlichen Kriterien auf einzelne Zusatzzüge im Schülerverkehr, die es in Bayern relativ oft gibt, oder Taktverdichtungen nur im Berufsverkehr ausdehnt. Auch muss man die Frage klären, ob man mit Angebotsstandards auch Angebotsverschlechterungen, wie aktuell zwischen Immenstadt und Hergatz, begründen will.

In dieser Situation wird verständlich, dass sich die Staatsregierung schwertut, einen neuen Schienen-Nahverkehrsplan heraus zu geben. Aus PRO BAHN-Sicht ist in jedem Falle zu fordern, dass als Kriterien für Angebotsstandards die Anforderungen der Fahrgäste definiert werden und nicht nur Taktichten in Abhängigkeit von der Nachfrage. Sehr hilfreich wäre sicher auch, wenn man die Standards nicht als unumstößliche Gesetze, die stur anzuwenden sind, betrachtet, sondern situationsbedingt auch begründete Abweichungen zulässt. Weiter bleibt zu hoffen, dass die im neuen Koalitionsvertrag leider nur unter Vorbehalt angekündigte Senkung der Infrastrukturgebühren dazu führt, dass die Kriterien zum Beispiel für 30-Minuten-Takte und zusätzliche RE erheblich niedriger angesetzt werden können.

Andreas Schulz

Neue Verbindungen mit dem Expressbusing um München

Außenrum statt mittendurch

Der Münchner Marienplatz ist das Zentrum – nein, nicht der Welt, aber zumindest des MVV. Diesen Eindruck kann man zumindest bekommen, wenn man von einem Ort an einem S-Bahn-Ast zu einem Ort an einem anderem S-Bahn-Ast will, und die Fahrplanauskunft mal wieder eine Fahrt quer durch München empfiehlt. Das ist zeitlich oft die kürzeste Verbindung, auch wenn man einige Kilometer Umweg zurücklegt.

So war das bisher. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember geht es auch anders. Öfter mal „außenrum statt mittendurch“. Nein, München hat keinen Eisenbahn-Außenring wie Berlin, und auch die Vorschläge eines Stadtbahnnetzes mit vielen Tangentialstrecken wurden schon in den 1990er Jahren politisch abgeblockt. Weil neue Bahnstrecken teuer sind, ihre Realisierung sich immer länger hinzieht, und inzwischen auch manches verbaut ist, setzt der MVV stattdessen auf Buslinien. Seit dem 12. Dezember ist daher der Expressbusing um München in Betrieb.



Es stellt sich natürlich die Frage: Was bringt dieses Ringsystem? Zuerst einmal bringt es einen vernünftigen Taktfahrplan. Die Busse fahren montags bis samstags alle 20 Minuten und sonntags im Stundentakt. Das ist für viele Gebiete im MVV-Außenraum ein deutlich besseres Angebot als das, was die Landkreise bisher in Eigenregie auf die Beine stellen. Dass der dichte Takt über Landkreisgrenzen fortgeführt wird, ist an vielen Stellen auch etwas Neues.

Wie schneidet nun der Expressbusing im Vergleich zu den ÖPNV-Routen quer durch München ab? Deutliche Vorteile ergeben sich zumindest für Gelegenheitsnutzer beim Fahrpreis. Viele Verbindungen über den Ring liegen in einer oder

zwei Tarifzonen, während via München schnell drei oder vier Tarifzonen zusammenkommen. In vielen Fällen muss man außen herum auch seltener umsteigen. Das ist nicht nur bequemer, man vermindert so auch das Risiko von Anschlussverlusten bei Verspätungen. Zudem dürfte man in den Bussen wohl leichter einen Sitzplatz erhalten als in den S-Bahnen zur Hauptverkehrszeit.

Schaut man auf die Reisezeit, so ergeben sich oft große Vorteile für die Expressbusse, teilweise ist aber weiterhin die S-Bahn schneller. Schwieriger ist die Frage, ob in den Stoßzeiten die Stauanfälligkeit eines Bussystems im Gewühl des Autoverkehrs negativer zu bewerten ist als die bekannte Anfälligkeit der Münchner S-Bahn für Störungen.

Die meisten Vorteile haben die Buslinien natürlich zwischen zwei Stationen, die über den Ring direkt verbunden sind. So dauert es von Dachau zum Garching Forschungszentrum nur 36 Minuten, während die Fahrt mit S-Bahn und U-Bahn über den Marienplatz 54 Minuten dauert. Andererseits ist man von Haar nach Unterschleißheim auf dem Busring fast 10 Minuten länger unterwegs als quer durch München mit einer zeitlich günstigen S-Bahn-Verbindung. Von Fürstfeldbruck nach Starnberg schlägt die bereits seit 2015 bestehende Linie X900 zeitlich jede Verbindung mit Umsteigen in Pasing.

Komplizierter wird es, wenn Start oder Ziel nicht direkt auf dem Expressbusring, oder nicht direkt an einer S-Bahn-Station liegen. So erschließen die Busse die künftige tiermedizinische Fakultät in Oberschleißheim über die Haltestelle Veterinärstraße. Ab Studentenstadt ist man dorthin mit zweimal Umsteigen via Marienplatz 51 Minuten unterwegs, oder mit Bus und U2 via Frankfurter Ring und Feldmoching 40 Minuten. Steigt man in Garching-Hochbrück von der U6 in die Linie X201 um, sind es weniger als 30 Minuten. Bei den Umsteigerelationen von Zorneding ins Gewerbegebiet Garching-Hochbrück (Voithstraße), von Aying nach Aschheim oder von Dachau nach Gröbenzell ergeben sich außen herum und durch München jeweils ähnliche Fahrzeiten, bei den Expressbussen zum Teil mit weniger Umstiegen, und immer mit Vorteilen beim Fahrpreis.

Für Pendler besonders interessant ist, dass neben Hochbrück weitere Gewerbegebiete wie das GADA in Bergkirchen, das Gewerbegebiet Süd in Gilching, der Ludwig-Bölkow-Campus in Taufkirchen, das Gewerbegebiet Wolfratshausen sowie Teile der Gewerbegebiete in Unterschleißheim und Dachau Ost über den Expressbusring direkt angebunden sind.

Auch Ausflugsziele wie Kloster Fürstfeld, die Regattaanlage bei Oberschleißheim, das ESO-Planetarium in Garching und natürlich der Starnberger See sind mit den Expressbussen erreichbar. Um die Linien auch am Wochenende besser auszulasten, könnten Halte an weiteren Freizeitzielen wie am Schloss Schleißheim oder an der Pupplinger Au hilfreich sein.

Weitere Vergleiche von Fahrzeit, Umstiegen und Fahrpreis findet man

unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/20211207-expressbusring.pdf> und unter <https://ogy.de/XBus#Q>. Natürlich gibt es zahlreiche Ziele abseits des Expressbusrings, die man wie bisher mit der S-Bahn oder einer Kombination von S-Bahn und Bus besser erreicht. Die Expressbusse verbinden einige der Umlandgemeinden mit den meisten Einwohnern und Arbeitsplätzen, sowie die relativ nah an München liegenden Kreisstädte Starnberg, Fürstenfeldbruck und Dachau. Dort, aber auch in einfachen Übereckverbindungen aus S-Bahn und Expressbus, ist einiges an Fahrgastpotenzial vorhanden.

Letztlich ist es eine individuelle Entscheidung, ob man den Bus oder die S-Bahn vorzieht. Beides hat Vor- und Nachteile. Wichtig ist aber, dass jede vermiedene Autofahrt ein Gewinn für die Umwelt und die Gesellschaft ist. Insofern ist zu hoffen, dass die Expressbusse nicht nur Umsteiger von der S-Bahn gewinnen, sondern dass die neuen Fahrtmöglichkeiten auch dazu motivieren, das Auto stehenzulassen (oder noch besser: abzuschaffen).

Edmund Lauterbach

PRO BAHN-Regionalgruppe Inn-Salzach und Kundenbeirat der SOB

Plädoyer für den Fortbestand der Regionetze

Im Beitrag „Zweite Bahnreform – Nie wurde das Thema heißer diskutiert“ (PRO BAHN Post 12/2021) wird die Forderung nach der Trennung von Netz und Betrieb erhoben.

Die PRO BAHN-Regionalgruppe Inn-Salzach und der Kundenbeirat der Südostbayernbahn (SOB) teilen selbstverständlich das dahinterstehende Grundanliegen, die Schiene zu stärken und das Netz von der Gewinnerzielungsstrategie zu befreien und stattdessen am Gemeinwohl auszurichten. Nötig ist jedoch eine differenziertere Betrachtung mit Berücksichtigung regionaler Bedürfnisse.

Der Fortbestand erfolgreicher Regionetze wie z.B. die Südostbayernbahn darf nicht gefährdet werden. Bei den Regionetzen wird der Anspruch, Fahren und Bauen müssten immer zusammen gedacht werden, bereits seit vielen Jahren gelebt. Markenkern der Regionetze ist gerade, dass Netz und Betrieb unter einem Dach auf regionaler Ebene vereinigt sind. Beide wissen um die gegenseitigen Bedürfnisse, ziehen an einem Strang und sind in der Region mit ihren Ansprechpartnern präsent. Es wäre sehr schade, wenn dieses Konstrukt, mit dem wir in Südostbayern seit zwanzig Jahren überaus gut fahren, einer radikalen Trennung von Netz und Betrieb zum Opfer fallen würde.

Die PRO BAHN-Regionalgruppe Inn-Salzach und der Kundenbeirat der Südostbayernbahn plädieren deshalb für eine Verbandslinie, bei der das Kind nicht mit dem Bade ausgeschüttet wird. Eine geeignete Grundlage bietet der neue Koaliti-

onsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, der einerseits für den Infrastrukturbereich Gemeinwohlorientierung vorsieht, andererseits aber seinen Verbleib in der DB AG als integriertem Konzern festschreibt und damit den Fortbestand der Regionetze ermöglicht.

Wilhelm Mack

Fachbuch und MVV-Kursbuch im Jubiläumsjahr

Zum Lesen

Fachbuch von Werner Weigand

Unter dem Titel „Mobilität und Klimaschutz neu denken – das Potential der Bahn besser nutzen“ stellt der Autor, langjährige Führungskraft bei der Deutschen Bundesbahn, dann DB AG, seine Vorstellungen für den Schienenverkehr der Zukunft vor. Dem voraus geht eine ebenso historisch kompakte wie faktenreiche Analyse des Bahnsektors.

Aus den Gegebenheiten entwickelt der Autor Perspektiven vor allem für die Bereiche Güter-, Fern- und Weistreckenverkehr tags und nachts. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kommt mit Verweis auf die Regionalisierung und damit Zuständigkeit der Länder und Zweckverbände ziemlich kurz weg. Dabei beschreibt er an anderer Stelle anschaulich die Konflikte zwischen SPNV und Güterverkehr, die sowohl für uns Fahrgäste wie die verladende Wirtschaft noch einer Lösung bedürfen. In vielem wird man als PRO BAHNER dem Autor zustimmen, etwa in seinen Ausführungen zu Streckensperrungen, in anderem eher nicht, etwa im Kapitel „Markt zwischen Nah- und Fernverkehr“, mit den bekannten Zankäpfeln Interregio und/oder Regionalexpress.

Der Plan für den Bahnverkehr der Zukunft in zwei Stufen (5 und 10 Jahre) und darüber hinaus erscheint angesichts jahrzehntelanger Versäumnisse überaus ambitioniert und es bleibt nur zu hoffen, dass bei der Umsetzung nicht wieder allzu viele Abstriche gemacht werden müssen und es nur bei einem von vielen Konzepten bleibt, die auf halber Strecke oder noch weniger als Torso enden. Interessant sind auch die Blicke ins Ausland, zum Beispiel auf den Wettbewerb im Fernverkehr in Tschechien und Österreich, den Güterverkehr in den USA oder den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Japan.

Die wenigen Eindrücke mögen genügen, um das Buch zu empfehlen. Wie viele Fachliteratur mit 24,80 Euro leider nicht gerade billig, aber lesens- und diskutierenswert. (Weigand, Werner: Mobilität und Klimaschutz neu denken – das Potential der Bahn besser nutzen; Verlag: Minirex AG, Luzern/Schweiz, 2021, ISBN 978-3-907014-50-9)

Auch in diesem Jahr zum Fahrplanwechsel: „Das besondere Buch“

Nachdem das gedruckte Bayern-Kursbuch pünktlich zur anstehenden „Verkehrswende“ leider Geschichte ist, lässt es der MVV zu seinem fünfzigjährigen Jubiläum umso heftiger krachen. Die Gesamtausgabe zu 3,50 Euro ist so umfangreich wie noch nie. Natürlich darf aus gegebenem Anlass auch ein Rückblick auf teilweise schwierige Schritte in der (Weiter)Entwicklung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes nicht fehlen. Sicher ist auch diese Ausgabe nicht zum Mitnehmen gedacht, aber sie bietet umfangreichste Informationen von enzyklopädischer Qualität.

Die Fahrplandarstellung in Abfahrtsminuten zu jeder Stunde ist zwar für Freunde klassischer Kursbuchtabellen etwas gewöhnungsbedürftig, aber wohl tatsächlich leichter lesbar für diejenigen, die dies vom Aushangfahrplan an ihrer Haltestelle gewöhnt sind, und das dürfte – wenigstens in naher Zukunft – die Mehrheit sein. Schließlich geht es ja nicht um abstrakte Informationen für Insider, sondern um reale Fahrgäste und solche die es werden sollten.

Wie immer gibt es einen Überblick über die Neuerungen im Fahrplanjahr für jeden Landkreis. Am markantesten ist wohl die Einführung tangentialer Expressbuslinien zwischen den S-Bahn-Ästen im Umland, die sicher fortgeführt und weiterentwickelt wird. Die Idee von Tangentiallinien verfolgten übrigens PRO BAHN-Aktive schon in den 1990er Jahren (siehe u.a. PBP November 1994).

Zu den „Gesammelten Werken in einem (dicken) Band“ erscheint wie jedes Jahr auch der praktische Schnellbahnfahrplan (inklusive Expressbusse, Abfahrtspläne und die wichtigsten Regionalverbindungen wenigstens auszugsweise), mit 416 Seiten nicht größer als ein Taschenbuch und zu saagenaften 1,50 Euro.

Thomas Kauderer

Rückenwind für die Verkehrswende in München

ÖPNV-Bauprogramm und neue Tram-Strecken

Am 15. Dezember hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrates ein ÖPNV-Bauprogramm mit in Summe vierzehn Maßnahmen bei Tram und U-Bahn beschlossen. Die Maßnahmen sind in „Steckbriefen“ beschrieben, welche unter <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6868133> (Anlage 1 bis Anlage 14) eingesehen werden können. PRO BAHN sieht in dem Beschluss des ÖPNV-Bauprogramms einen Schub für die Umsetzung der Verkehrswende in München und begrüßt den Beschluss in einer Pressemitteilung.

Mit dem ÖPNV-Bauprogramm wird – ähnlich wie beispielsweise mit dem erfolgreichen Schulbauprogramm – der Ausbau strukturiert und systematisiert sowie die Befassung des Stadtrats paßgenau bei den wichtigen Entscheidungen

vorgegeben. PRO BAHN erwartet, dass damit die Umsetzung der bestehenden Stadtratsbeschlüsse zur Verkehrswende erheblich schneller und auch besser vorankommt. Der vom Stadtrat eingerichtete Lenkungskreis über alle Referate wird zu einer Beschleunigung von Baumaßnahmen führen. Mit dem strukturierten Vorgehen und einer besseren Finanzplanung für ÖPNV-Maßnahmen wird eine langjährige Forderung von PRO BAHN endlich Realität.

Besonders begrüßt PRO BAHN, dass nicht nur ein Bauprogramm beschlossen wurde, sondern auch konkrete Beschlüsse für die Tram-Westtangente und Tram Münchner Norden gefasst wurden, inklusive dem Auftrag, die Bauausführung jeweils unmittelbar nach Vorliegen der Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) durchzuführen.

Negativ zu bewerten ist aber, dass sinnvolle Verbesserungen der Westtangente verworfen werden, um den Bau zu beschleunigen. Hier rächt sich, dass der Beschluss zur Westtangente auch aufgrund der Finanzsituation erst jetzt in den Stadtrat kommt – zu spät um mit vernünftiger Planung die Strecke doch noch bis Ende 2025 fertigstellen zu können. In den nächsten Jahren wird es noch mehrfach die Situation geben, wo aufgrund Fehlern in der Vergangenheit zwischen „schneller bauen“ und „besser bauen“ abgewogen werden muss. Hierzu gibt es keine standardisierte Antwort, sondern in jedem Einzelfall muss Pro und Contra abgewogen werden. Deshalb muss ein Ziel sein, neue Pläne auf alle Fälle gleich richtig und fahrgastfreundlich zu machen. Beispielsweise sollte gleich mit direktem und überdachtetem Umstieg zwischen Tram und U-Bahn geplant werden oder mit Tramtrassen, die breitere und komfortablere Fahrzeuge als heute erlauben.

PRO BAHN fordert außerdem, dass nicht nur Strecken gebaut werden, sondern auch ausreichend Betriebshöfe. Hier fehlt bei U-Bahn, Tram und Bus jeweils ein zusätzlicher Betriebshof. Nur Planungskosten in einer Kostenpauschale ist viel zu wenig, hier braucht es Tempo in der Umsetzung. Ohne Infrastruktur und Fahrzeuge können die verkehrlichen Ziele nicht erreicht werden,

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 Abonnenenverwaltung 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.

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft: <https://www.pro-bahn.de/beitritt>

Termine anderer Veranstalter

Mi. 05.01. 18:30 Uhr; Vsl. **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**; Voraussichtlich Videokonferenz, Verbindungsdaten und Informationen siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

Mi. 05.01. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.01. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**: Schwerpunktthema „Vorlauf U9“; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 19.01. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.31.01. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: Paula Ruoff und Markus Fedra, FAIRTIQ AG: „FAIRTIQ – die einfachste Fahrkarte“; Info zu Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 02.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.02. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

- Falls nicht anders vermerkt, finden die PRO BAHN-Treffen als Videokonferenz statt (auch Telefoneinwahl möglich). Weitere Informationen und Termine: <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.
- Für den unwahrscheinlichen Fall, dass der Stammtisch in München am 26. Januar doch stattfinden kann, wird dies unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb kurzfristig mitgeteilt.

Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern

Glück und Gesundheit für das neue Jahr
