

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2022



Die S-Bahn München wird 50. Vom zukunftsweisenden Angebot der Anfangsjahre ist man inzwischen aber weit entfernt, die häufigen Störungen sind eine starke Belastung für die Fahrgäste. PRO BAHN fordert zum 50. Geburtstag der S-Bahn Angebotsverbesserungen anstelle der derzeitigen Mängelverwaltung.
Bild (S1 in Lohhof): Edmund Lauterbach

- Kurznachrichten – Seite 2
- 50 Jahre S-Bahn München – Seite 3
- Fünf Jahre zweite Stammstrecke – Seite 5
- 9-Euro-Ticket: Gute Idee – auch zu Ende gedacht? – Seite 8
- 9-Euro-Ticket versus Bahnausbau? – Seite 8
- Planungsfehler bei der Tram-Nordtangente – Seite 9
- Doch kein 365-Euro-Ticket in Nürnberg – Seite 10

Kurznachrichten

Leistungsprogramm 2023 der MVG: Geldmangel bedroht Angebot

In einer Pressemitteilung hat PRO BAHN die im Leistungsprogramm 2023 der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) dargestellten großflächigen Kürzungen kritisiert (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20220425.html>). Beispiele für geplante Streichungen sind die Streichung des Takts 10 bis 10 Uhr abends bei Tram und Metrobus, der Wegfall des 5-Minuten-Takts zwischen Olympia-Einkaufszentrum und Hauptbahnhof in den Sommer- und Weihnachtsferien, die Streichung des Taktverstärkers bei der U3/6 zwischen Harras und Münchner Freiheit, die Streichung der Entlastung der Tramlinien 18 und 19 durch die Linie 29 in der Landsberger Straße und in Laim, sowie die massive Ausdünnung der Tram 25 (früher: 15/25) in Harlaching. Wie allerdings die Bürger mit einem deutlich schlechteren Angebot zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegt werden sollen, erschließt sich nicht und gefährdet die Verkehrswende. PRO BAHN fordert die Münchner Stadtpolitik auf, der MVG den Rücken zu stärken und die Finanzierung eines guten Angebots sicherzustellen. Die ausführliche Stellungnahme von PRO BAHN zum Leistungsprogramm 2023 der MVG gibt es unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/leistungsprogramm/mvg-2023.html>.

Mobilitätsstrategie München

Gemeinsam mit dem Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr hat PRO BAHN München eine Stellungnahme zur Mobilitätsstrategie der Stadt München verfasst. Die Stellungnahme gibt es unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202204-mobilitaetsstrategie.pdf>, mehr zur Mobilitätsstrategie der Stadt München unter <https://muenchenunterwegs.de/2035>. Fazit der Stellungnahme ist, dass das Leitbild und der Ansatz richtig sind, die Ziele aber nicht ausreichend ambitioniert.

Saisonstart bei LEO und Ilztalbahn

Am 1. Mai beginnt die Chiemgauer Lokalbahn (LEO) wieder mit regelmäßigen Fahrten an Sonn- und Feiertagen zwischen Bad Endorf und Obing. Der Fahrplan sieht jeweils vier Fahrtenpaare mit einem historischen Dieseltriebwagen vor (<https://chiemgauer-lokalbahn.com/events/event/dieselzug-2022/>). Die Ilztalbahn Passau-Freyung hat heuer am 14. Mai Saisonbeginn (<https://ilztalbahn.eu/fahrplaene-ilztalbahn/>).

Doch keine Bürgeraktie DB

Bei dem Artikel über eine Gesetzesvorlage über Volksaktien der DB AG in der April-Ausgabe der PRO BAHN Post handelte es sich um den diesjährigen Aprilscherz.

Rechnungshof rügt DB-Pünktlichkeit

Heftige Kritik übt der Bundesrechnungshof am Vorgehen der DB AG bezüglich Pünktlichkeit im Fernverkehr. So wird im aktuellen Bericht festgestellt, dass Zielvereinbarungen mit den DB-Vorständen nicht für mehr Pünktlichkeit sorgen (Kurzfassung mit Link auf die Langfassung als PDF unter <https://kurzelinks.de/ksvb>). Explizit wird die sogenannte „Pofalla-Wende“ genannt. Gerügt wird, dass eine teils intransparente Statistik Teile der Probleme verschleiert und Analysen erschwert. Ebenso wird auf Versäumnisse der vom Bund entsandten DB-Aufsichtsratsmitglieder hingewiesen. Der Rechnungshof fordert (ebenso wie PRO BAHN seit mindestens zehn Jahren, z.B. in der PRO BAHN Post vom Oktober 2012), „die Reisenden stärker in den Fokus zu rücken“ und dass Zugausfälle bei der Darstellung der Pünktlichkeit berücksichtigt werden.

Exkursion zum historischen Bahnkraftwerk Kammerl

Am Samstag, dem 14. Mai geht es mit der Ammergaubahn und zu Fuß zu einem Pionier der Energiewende, dem historischen Wasserkraftwerk Kammerl. Die Exkursion wird in Zusammenarbeit mit dem Förderverein Historisches Bahn-Wasserkraftwerk Kammerl e.V. durchgeführt. Treffpunkt ist um 13:30 Uhr am Bahnhofsvorplatz Murnau. Ab Murnau geht es mit dem Zug nach Saulgrub, von dort wandern wir in die Ammerschlucht zum Kraftwerk Kammerl. Auf dem Rückweg wandern wir zum Bahnhof Altenau, ab dort Rückfahrt nach Murnau (Ankunft 19:30 Uhr). Anmeldung erforderlich (n.moy@bayern.pro-bahn.de).

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.

PRO BAHN fordert besseres Angebot statt Mängelverwaltung

50 Jahre S-Bahn München

PRO BAHN gratuliert dem Großraum München zu 50 Jahren S-Bahn. Die S-Bahn ist und bleibt unverzichtbares Rückgrat des Verkehrs in der Stadt und der Region München. Zum Geburtstag wünscht PRO BAHN dem System S-Bahn und damit auch allen Fahrgästen, dass es wieder als zukunftsweisendes Angebot gedacht und geplant wird, statt der heutigen Mängelverwaltung und den alltäglichen Störungen, die die Fahrgäste frustrieren.

Der Stammstreckentunnel der S-Bahn München wurde am 28. April 1972 offiziell eröffnet, das S-Bahn-System München wurde ebenso wie der MVV am 28. Mai 1972 eröffnet. Das Netz wurde in den Anfangsjahren konsequent ausgebaut, beispielsweise wurde die heutige S7 West 1981 in das S-Bahn-Netz eingebunden. Zudem wurden systematisch eigene S-Bahn-Gleise, beispielsweise Richtung

Grafring, gebaut. Mit dem 520-Millionen-Mark-Programm ab 1998 wurden die Voraussetzungen für den 10-Minuten-Takt auf S2, S3 und S8 geschaffen. Der Bau weiterer eigener S-Bahn-Gleise sowie der zweigleisige Ausbau von eingleisigen Strecken stagniert jedoch seit der Entscheidung für den Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels im Jahre 2001. Diese Versäumnisse des Infrastrukturausbaus auf den Außenstrecken müssen schnell aufgeholt werden, damit die S-Bahn zukünftig wieder eine attraktive Alternative zum Straßenverkehr wird. Dazu ist der Mut der Politik nötig, konsequent und flächendeckend zu investieren.

So wie die S-Bahn in den 1970er Jahren neue Standards beim Angebot gesetzt hat, so muss sie das auch jetzt wieder tun. Um sich den heutigen Erwartungen anzunähern, schlägt PRO BAHN vor, die S-Bahn künftig rund um die Uhr zumindest im Stundentakt fahren zu lassen. Damit kann, zumindest entlang der S-Bahn-Strecken, ein Standard erreicht werden, der heute innerstädtisch bei vielen Tramlinien üblich ist. PRO BAHN ist zuversichtlich, dass MVV und Landkreise bereit sind, auch die Anschlussbuslinien entsprechend anzupassen.

Das Wichtigste für die S-Bahn sind allerdings Maßnahmen, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit wieder auf ein akzeptables Niveau heben. Die mangelnde Verlässlichkeit ist Hauptgrund für den schlechten Ruf der S-Bahn als Verkehrsmittel. Häufigkeit und Intensivität der S-Bahn-Störungen sind in den letzten Jahren für die Fahrgäste immer belastender geworden. Es drängt sich hier schon die Frage auf, ob der Freistaat Bayern gewillt ist, gegenüber der Deutschen Bahn AG eine strikte Qualitätskontrolle durchzuführen, oder ob weiterhin darauf verzichtet wird vorzugeben, mit welchem Standard durch Steuergelder finanzierte Verkehrsleistungen erbracht werden.

Bei allen Außenstrecken sind zwei eigene S-Bahn-Gleise nötig. Dass über mehr als zehn Jahre lang der Ausbau der S4 Richtung Fürstenfeldbruck mit einer Diskussion über einen Sparausbau verzögert wurde, spricht aber nicht für den politischen Willen, das S-Bahn-System zukunftsfähig zu gestalten. Noch schlimmer ist die Situation bei der S1, bei der der Ausbau südlich von Neufahrn seit der Ablenkung mit dem Transrapid einfach nicht mehr auf der Agenda vorkommt. Doch nicht nur die Strecken, sondern auch die Stationen sind oftmals viel zu eng geplant und damit absehbar überlastet. Dies führt beispielsweise dazu, dass in Laim schon vor Baubeginn der neuen Bahnsteige die Zugänge breiter werden müssen. Sinnvoller wäre es, von vorneherein großzügig und mit Reserven für die Zukunft zu planen.

Außerdem muss die Rolle der S-Bahn als wichtiges innerstädtisches Verkehrsmittel von der Münchner Stadtpolitik anerkannt werden und die Politik entsprechend handeln. Die Stadt München muss endlich anfangen, ihre verkehrlichen Interessen auch bezüglich der S-Bahn aktiv und erfolgreich zu vertreten, und auch ihre eigenen Planungen auf die S-Bahn abzustimmen statt Parallelplanungen durchzuführen. Ein Negativbeispiel ist sicherlich die verzögerte Erschlie-

ßung des Neubaugebiets Berduxstraße mit der S-Bahn, aber ebenso auch, dass die Trambahn-Westtangente den Haltepunkt der S7 nach Wolfratshausen und der Züge ins Oberland um wenige hundert Meter nicht erreichen wird.

Auch die Siedlungsstruktur muss sich wieder vermehrt auf die S-Bahn und den Öffentlichen Verkehr ausrichten. Durch das starke Wachstum der letzten 50 Jahre sind die S-Bahn-Achsen selbst nicht mehr ausreichend. Ein gutes Busnetz und perspektivisch auch Stadtbahn- oder Trambahn-Achsen können für eine sinnvolle Gliederung sorgen. Nötig ist jedoch auch eine Verlässlichkeit der S-Bahn und des ÖV-Systems, so dass ein Leben ohne Auto als Bereicherung verstanden wird. Davon sind wir heute leider weit entfernt. Erst wenn S-Bahnhöfe, Ortszentren und andere wichtige Ziele bequem ohne Auto erreichbar sind, gibt es eine Chance, dass der Druck des Individualverkehrs nicht mehr ungebremst zunimmt.

Andreas Barth

Jubiläum

Fünf Jahre zweite Stammstrecke

Am 5. April 2017 erfolgte der symbolische erste Spatenstich für die zweite Stammstrecke. Die Polit- und DB-Prominenz rangelte darum, sprichwörtlich mit „am Drücker“ zu sein. Am Ende durften die Herren Lutz, Dobrindt, Seehofer, Reiter, Pofalla und Herrmann einen Knopf drücken, bei dem bis heute nicht ganz klar ist, was er ausgelöst hat.

Und falls die Namen aus 2017 merkwürdig erscheinen: Bei Dobrindt, Pofalla und Herrmann wurde inzwischen das Engagement für den Schienenverkehr (sofern es vorhanden war) beendet; Seehofer war mal Ministerpräsident. Die bayerischen Verkehrsminister wechselten seitdem sogar annähernd jährlich. Auch Oberbürgermeister Reiter wird, ebenso wie sein Vorgänger Ude, die Inbetriebnahme des zweiten S-Bahn-Tunnels nicht im Amt erleben. Und ob Herr Lutz bis Ende des Jahrzehnts Bahnchef bleibt ist fraglich.

Die Geschichte der zweiten Stammstrecke beginnt aber viel früher als 2017. Anfang 2001 hat der damalige bayerische Verkehrsminister Wiesheu den Vorschlag für einen zweiten Innenstadtunnel publik gemacht. Bis zur Entscheidung folgten fünfzehn Jahre Diskussion, ohne dass beim S-Bahn-Ausbau Wesentliches geschah. Nachdem bei der S-Bahn schon vorher Nachfragepotenzial und Angebot auseinanderklafften, rissen diese fünfzehn Jahre die schmerzlichste Lücke in die Entwicklung des S-Bahn-Systems, von dem sich der ganze Raum München noch lange nicht erholen wird.

Bereits 1987 hatte PRO BAHN den Ausbau des Südrings für die S-Bahn vorgeschlagen. Bis 2001 wurde diese Idee unter anderem auch von der DB verfolgt.

PRO BAHN forderte 1987 zudem eigene S-Bahn-Gleise für alle Außenstrecken und die Verlängerung nach Geretsried. Bund, Bayern und die DB waren in den letzten 35 Jahren nicht in der Lage, dies umzusetzen. Seit 1987 haben sich zwölf bayerische Verkehrsminister an der Münchner S-Bahn abgearbeitet (oder auch nicht).

2017 ging man davon aus (oder hat es zumindest gesagt), dass 2026 die ersten Züge durch den zweiten Tunnel fahren. Inzwischen wird 2028 genannt – und dass sich dieser Wunsch erfüllt wird vielfach angezweifelt. Seit 2001 wurden verschiedene Varianten der zweiten Stammstrecke geprüft und geplant. Die Station am Hauptbahnhof rückte von anfangs geplanter Nordlage in eine zentrale Position unter die U1/U2, dann noch einmal ein Stück nach Westen.

Auch am Ostbahnhof ist die dritte Variante in Planung, jetzt mit einer unterirdischen Station östlich des Bahnhofs an der Friedensstraße. Die dazu nötige Verlegung der Autoverladung (nach Kempten) diente übrigens 2001 als Argument gegen den Südring (obwohl PRO BAHN eine Verlegung nicht für notwendig hielt).

Am Bau des neuen Tunnels hängt auch der Neubau des Hauptbahnhofs. Seit 2019 hat München anstelle des Empfangsgebäudes ein Loch. Dass sich dort schon 2029 ein futuristischer Neubau erhebt, erscheint heute unwahrscheinlich. Mit dem zentralen Loch werden wir wohl noch eine ganze Weile leben müssen. Ebenfalls abhängig vom Bau der zweiten Stammstrecke ist die sogenannte Umweltverbundröhre in Laim und damit eigentlich auch die Trambahn-Westtangente. Bei der Planung der Tram-Tangente hat man in München aber selber so viele Fehler gemacht, dass man die Verzögerungen nicht mehr auf die DB schieben kann.

Betrieblich war zuerst eine reine S-Bahn-Lösung für die zweite Stammstrecke geplant. Als man erkannte, dass dadurch nicht genügend Nutzen für eine positive volkswirtschaftliche Bewertung entstand, kam um 2010 ein ganzes Bündel von Flughafen-Express-Zügen („ÜFEX“) hinzu. Inzwischen sind es Express-S-Bahnen und in Regional-S-Bahnen verwandelte Regionalzüge, die die zweite Stammstrecke auffüllen sollen.

Die Ausschreibung für den S-Bahn-Verkehr verspricht für beide Stammstrecken zusammen 1325 Zugfahrten an Werktagen (beide Richtungen). Das wäre eine Steigerung um etwa 38 Prozent gegenüber dem heutigen Betriebsprogramm, wobei diese Ausweitung überwiegend außerhalb der Hauptverkehrszeit stattfindet. Baustellen und die vielen Störungen sorgen heute dafür, dass die volle Zugzahl nur selten erreicht wird. Die Lage auf den Außenstrecken spricht dafür, dass dies auch in Zukunft so bleiben wird. Ein durch Regional-S-Bahnen größer werdendes Netz bietet sogar mehr potenzielle Störungsquellen.

Von den Mehrleistungen mittels zweiter Stammstrecke sollen etwa 270 Zugfahr-

ten durch zusätzliche Regional- und Expresslinien erfolgen. Weitere Züge kommen durch dichteren Takt bestehender Linien hinzu – insbesondere außerhalb des bisherigen 10-Minuten-Takts auf einigen Linien. An den Bahnhöfen der bestehenden Stammstrecke werden weniger Züge als heute abfahren. Dies kann zu Engpässen führen, wenn sich nicht genügend Fahrgäste auf die geringere Anzahl von Stationen der neuen Strecke einlassen.

Auch wenn das ÜFEX-Konzept gekippt wurde, sind zwischen Ostbahnhof und Flughafen via Ismaning etwa 240 Fahrten eingeplant, 110 mehr als bisher. Problem dabei ist, dass die DB den Abschnitt Daglfing–Johanneskirchen dafür noch ausbauen muss. Selbst ein oberirdischer Ausbau würde wohl kaum rechtzeitig zur Eröffnung der zweiten Stammstrecke fertig, könnte aber während der Bauzeit mehr normalen S-Bahn-Betrieb erlauben. Die von der Stadt präferierte Tunnelösung mit zwölf Jahren Bauzeit würde das Betriebsprogramm für die zweite Stammstrecke für lange Zeit undurchführbar machen.

Die DB hat das S-Bahn-Werk Steinhausen erweitert, ob aber weitere Fahrten als bisher geplant am Leuchtenbergring (statt am Flughafen) enden könnten, ist fraglich. Eine bessere Flughafenanbindung wird in jedem Fall weit in die Zukunft verschoben. Auch ein Ausweichen auf die S1-Strecke ist aufgrund der Zugzahlen und des Ausbauzustands unwahrscheinlich. Unter anderem begrenzen die Bahnübergänge (vier auf Münchner Stadtgebiet) dort die Kapazität. Bei der S8 erscheint merkwürdig, dass eine Lösung mit oberirdischer S-Bahn und einem Güterzugtunnel erst gar nicht geprüft wurde. Drei S-Bahn-Stationen und die nötige Trennung von S-Bahn- und Güterverkehr im Tunnel dürften viel Geld verschlingen und die Bauzeit verlängern.

Man sieht: Auch wenn inzwischen an der zweiten Stammstrecke kräftig gebaut wird, sind einige Probleme ungelöst. Leider werden auch neue geschaffen: Die Regional-S-Bahnen erlauben selbst an umgebauten Bahnhöfen außerhalb des heutigen Netzes häufig keine Barrierefreiheit. Was heute schon als falsch empfunden wird, wird 2030 noch viel mehr auf Unverständnis stoßen. Es wird aber kaum der jetzige Verkehrsminister sein, der die Fehler dann ausbaden muss.

Am Ende – wann auch immer das sein wird – wird die zweite Stammstrecke ebenso Realität sein, wie das noch größere Milliardengrab Stuttgart 21. Mit ihren hohen Kosten, der zweifelhaften Effizienz des Projekts, und dem jahrelang vernachlässigten Ausbau der S-Bahn-Außenstrecken werden wir leben müssen. Irgendwann kann dann ein weiterer Artikel „Fünf Jahre zweite Stammstrecke“ eine Bilanz ziehen.

Edmund Lauterbach

Linienverzeichnis, Zugzahltable und Querverweise siehe http://www.myway.de/e.lauterbach/publik/2021-2023/5J_Stamm2.html#Q.

9-Euro-Ticket

Gute Idee – auch zu Ende gedacht?

PRO BAHN begrüßt, dass in Zeiten steigender Treibstoffkosten die Politik die Nutzung von Bahn und Bus attraktiver macht und dies mit drei Monaten Nahverkehr für je 9 Euro fördert.

Der Fahrgastverband PRO BAHN ist gespannt, ob nach den drei Monaten deutlich mehr Fahrgäste Bahnen und Busse nutzen werden. Für die Umwelt wäre das ein großer Erfolg und ein wichtiger Schritt als Teil der Verkehrswende. Damit würde dann auch ein wichtiger Hinweis gegeben werden, welchen Einfluss der Preis auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs hat.

Hier ist ein Blick in die Vergangenheit sehr interessant, als die DB das „Schönes-Wochenende-Ticket“ für 15 DM für bis zu fünf Personen an Samstag und Sonntag eingeführt hatte. Hier war die Nachfrage gerade auf längeren Bahnstrecken des Regionalverkehrs besonders groß, so dass hier nicht alle Fahrgäste mitfahren konnten.

Mit dem 9-Euro-Ticket sollte es an Sommerwochenenden auf touristisch interessanten Strecken nicht zu ähnlichen Situationen kommen, denn sie schrecken Fahrgäste ab. Der PRO BAHN Ehrenvorsitzende Karl-Peter Naumann fordert daher, dass zusätzliche Regionalisierungsmittel zur Verfügung gestellt werden, um zusätzliche Züge zu bestellen. Schon zu heutigen Preisen sind an sonnigen Wochenenden die Züge von den Großstädten zu touristischen Zielen stark besetzt und zum Teil übergelastet, z.B. Berlin–Ostsee, Hamburg–Sylt, München–Alpen. Ohne zusätzliche Regionalzüge, die mit Regionalisierungsmitteln bestellt werden müssen, sind hier chaotische und abschreckende Zustände zu erwarten. PRO BAHN erwartet, dass die Politik einen Erfolg von „9 für 90“ nicht durch zu geringe Kapazitäten gefährdet.

Andreas Schröder, Pressemitteilung PRO BAHN

9-Euro-Ticket versus Bahnausbau?

Die Corona-Einschränkungen werden weniger. Es wird wieder gereist. So planen auch unsere bahnaffinen und klimamotivierten Freunde eine Fahrt nach Spanien. Die Bahnverbindungen dorthin sind in den letzten Jahren erheblich besser geworden. So erreicht man Nordspanien an einem Tag, Südspanien an 1 1/2 Tagen, sogar ohne Nachtzug. Trotzdem flogen die Freunde. Der Grund: Die Bahnfahrt wäre auf 150 Euro gekommen. Der Flug kostete nur etwa 50 Euro. Die Differenz reichte, alle Klimabedenken zur Seite zu schieben.

Es ist grotesk, dass das Flugzeug, und oft auch das Auto, immer noch viel

billiger sind als die klimafreundlichen Öffis. Und das obwohl der Energieverbrauch pro Personenkilometer bei einer Reise mit dem Flugzeug oder dem Auto um ein Mehrfaches höher ist als bei einer Reise mit der Bahn (<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/energieverbrauch/>). Dabei werden Flugzeug und Auto immer Energiefresser bleiben, auch wenn sie ihr CO₂-Problem mittelfristig in den Griff kriegen. Wir sollten deshalb froh sein, wenn die Politik das Preisproblem erkennt und es wie derzeit, zumindest im Nahverkehr, mit den 9-Euro-Tickets abmildert.

Wir Bahnexperten mögen bedauern, dass das viele Geld, das da hinein fließt, nicht zum dringenden Ausbau der Öffis genutzt wird. Die Erfahrung zeigt aber, auch mit der Diskussion zu den 365-Euro-Tickets, dass die Politik sehr kurzfristig denkt und daher für Tarifmaßnahmen viel leichter zu motivieren ist als für langfristige Infrastrukturprojekte.

Die Erfahrung, wie zum Beispiel bei der zweiten Stammstrecke in München oder der Diskussion zur 1000er Grenze bei Reaktivierungen, zeigt aber auch, dass die Politik durchaus auch für Infrastrukturprojekte motiviert werden kann, wenn die Züge voll sind oder zumindest volle Züge zu erwarten sind. So günstig die Reihenfolge: Erst Ausbauen und dann mit günstigen Tickets die Züge füllen, in der Theorie auch sein mag, in der Praxis funktioniert es leichter anders herum: Erst die Züge mit Sonderangeboten füllen und dann ausbauen. Wir sollten daher die 9 Euro-Tickets unterstützen und versuchen, damit die Züge zu füllen, und dann mit dem Argument voller Züge den Ausbau der Öffis einfordern.

Andreas Schulz

Fehlplanung bei der Nordtangente

PRO BAHN kritisiert die Planung der Stadt, die geplante Tram-Nordtangente südlich der Münchner Freiheit durch den sogenannten „Mischverkehr“ massiven Störungen durch den Autoverkehr auszusetzen, und die heutige Busspur ersatzlos abzuschaffen. Besonders negativ wird sich auswirken, dass die Tram in Richtung Süden nicht in der Straßenmitte fahren wird, sondern direkt neben den Logistikparkplätzen und der Abbieger in die Seitenstraßen. Jedes Ein- und Ausparken von Lieferdiensten kann sich damit negativ auf die Fahrgäste auswirken. Dieser Vorschlag würde bewirken, dass die Fahrgäste unter einer unnötig unpünktlichen und unzuverlässigen Tram leiden müssen.

Erschwerend kommt hinzu, dass der angerichtete Schaden weit ins Stadtgebiet ausstrahlen würde. Es ist sehr bedauerlich, dass diese Planung nicht bei den Planungsworkshops zur Nordtangente vorgestellt wurde, und damit die Kritik frühzeitig abgefragt und aufgegriffen wurde. Denn durch die geplanten Linien von Schwabing Nord über die Leopoldstraße zur Barer Straße und Landsber-

ger Straße nach Laim sowie über die Leopoldstraße zum Max-Weber-Platz und weiter über die Osttangente nach Giesing und Harlaching werden die Verspätungen und Probleme über ganz München weitergetragen. Diese Planung gefährdet damit den zuverlässigen Trambetrieb in großen Teilen der Stadt.

Dabei hat der Stadtrat längst die Verwaltung beauftragt, den MIV in diesem Bereich der Leopoldstraße zu reduzieren. Wörtlich steht in der Stadtratsvorlage vom 29.9.2021 (20-26 / V 02721): „... schlägt das Mobilitätsreferat vor, Teile des auf die Ludwigstraße zufließenden Verkehrs bereits an der Ingolstädter und Ungererstraße auf den Mittleren Ring abzuleiten. Dazu wird parallel zur weiteren baulichen Planung ein Konzept entwickelt, welcher Anteil des Verkehrs dort reduziert wird.“. Mit der Umsetzung dieses Arbeitsauftrags sind die heute dort vorhandenen zwei MIV-Spuren je Richtung nicht mehr nötig. Der große Platzanteil für den MIV widerspricht auch der vom Stadtrat beschlossenen Mobilitätsstrategie, die eine Flächenumverteilung zugunsten des ÖVs und zu Lasten des MIV fordert.

Wie angesichts der vom Stadtrat beschlossenen ÖV-Offensive vorgeschlagen werden kann, eine heute gut funktionierende Busspur abzuschaffen, ist nicht nachvollziehbar. Richtig ist es, eigene Gleise – möglichst als Rasengleis – in der Leopoldstraße und in beide Richtungen zu bauen. Zumindest aber müssen die Gleise in beide Richtungen in der Fahrbahnmitte liegen, um nicht mehr von den Abbiegern und Parkern direkt gestört werden zu können.

PRO BAHN fordert außerdem, die Haltestelle Hohenzollernstraße zu erhalten und die geplante Tram über die Leopoldstraße auch dort halten zu lassen. Dies ist eines der belebtesten Viertel Münchens, gerade dann sind kurze Entfernungen zum ÖV sinnvoll.

Andreas Barth

Doch kein 365-Euro-Ticket in Nürnberg

Bereits in den Ausgaben 1/2021 und 2/2021 wurde das Thema 365-Euro-Ticket in der PRO BAHN Post diskutiert. Damals schrieb ich, dass Nürnberg als erste deutsche Großstadt die Einführung des 365-Euro-Tickets für Normalzahler ab 2023 beschlossen hatte. Was ist seitdem passiert?

Das Hinauszögern des 365-Euro-Tickets auf das Jahr 2023 hatte ja Gründe, und das dürfte unter anderem die noch nicht geklärte Finanzierung gewesen sein. Zwischenzeitlich wissen wir mehr. Der Stadtrat hat am 30.3.2022 den Beschluss gefasst, das 365-Euro-Ticket für Normalzahler erst einmal nicht umzusetzen. Grund dafür sind die geschätzten jährlichen Einnahmeverluste von 23,6 Millionen Euro, die aufgrund der aktuellen Haushaltslage der Stadt Nürnberg nicht finanzierbar seien. Außerdem stand auch das bayerische Verkehrsministerium

dem 365-Euro-Ticket von Anfang an skeptisch gegenüber und wollte sich an der Finanzierung nicht beteiligen.

Ein weiterer Grund für die Ablehnung war die fehlende Einbeziehung der Nachbarstädte Fürth, Erlangen und Schwabach. Wobei im Jahre 2021 noch die Hoffnung bestand, dass sich die Nachbarkommunen noch an dem Projekt 365-Euro-Ticket beteiligen würden, was aber nicht geschehen ist. Insofern hätte das Ticket zunächst nur für die Stadt Nürnberg gegolten, was aufgrund der engen Verkehrsbeziehungen mit den Nachbarkommunen wenig Sinn ergeben hätte.

Die Stadt Nürnberg hatte eine Studie zum 365-Euro-Ticket in Auftrag gegeben, die ernüchternde Zahlen geliefert hat. Laut dieser Studie würden Einnahmen in Millionenhöhe wegbrechen, gleichzeitig würden kaum neue Fahrgäste gewonnen.

Fazit: Auch wenn bei PRO BAHN unterschiedliche Meinungen zum 365-Euro-Ticket bestehen, vertrete ich nach wie vor die in der PRO BAHN Post 1/2021 vertretene Auffassung, dass ohne alternative Finanzierungskonzepte das 365-Euro-Ticket für Städte, die größer sind als Görlitz, leider nicht umzusetzen ist. Und das Hauptargument der Nürnberger Studie gegen das 365-Euro-Ticket, hohe Kosten und nur wenige Neukunden, vermag ich auch nicht zu entkräften.

Frank Lipke

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.

PRO BAHN in den sozialen Medien:

<https://www.facebook.com/pro.bahn/>, https://twitter.com/PRO_BAHN

<https://www.linkedin.com/company/fahrgastverband-pro-bahn>

https://www.instagram.com/pro_bahn_oberbayern/

Termine anderer Veranstalter

- So. 01.05., So. 08.05., So. 15.05., So. 22.05., Do. 26.05. und So. 29.05. Obing(8:55, 10:55, 14:20, 16:20 Uhr) / Bad Endorf(9:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr); **Fahrten mit Dieseltriebwagen beim LEO**; Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/>.
- Mi. 04.05. 18:00 Uhr; Freilassing, Gasthof Weißbräu, Bräuhausstr. 5; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**; Weitere Informationen <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

- Mi. 04.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 06.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**: Schwerpunktthema „Machbarkeitsstudien 2023 aus dem Planungsprogramm“; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Sa. 14.05. 13:30 Uhr; Murnau, Bahnhof; **Exkursion zum historischen Bahnkraftwerk Kammerl**; Exkursion im Rahmen des Klimafrühlings 2022; Zugfahrt nach Saulgrub, Wanderung; Anmeldung bis 12.05.; Anmeldung erforderlich: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2502&app=obb, n.moy@bayern.pro-bahn.de.
- Mi. 18.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Mi. 25.05. ab 19:00 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**. Anmeldung erwünscht (e.lauterbach@gmx.de). Endgültige Bekanntgabe eine Woche vorher unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb.
- Mo.30.05. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: K.-P. Naumann, Ehrenvorsitzender PRO BAHN: „Ist TSI.PRM-konform auch barrierefrei?“; 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. 01.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 03.06. 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>.