

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2023



Die erste Betriebsstufe des „1. Münchner S-Bahn-Vertrags“ brachte 2021 kleinere Verbesserungen und zum Fahrplanwechsel im Dezember wurden zahlreiche Lücken im 20-Minuten-Takt der Außenstrecken geschlossen. Für das Ziel einer deutlichen Erhöhung der Fahrgastzahlen sind jedoch bereits vor der Eröffnung der zweiten Stammstrecke mehr und wirksamere Maßnahmen im S-Bahn-Netz nötig, als bisher zugesagt wurden. Bild (S6 in Tutzing): Renate Forkel

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Wie soll der nächste S-Bahn-Vertrag aussehen? – *Seite 4*
- Neigetechnik in Bayern bleibt – *Seite 6*
- Bayerischer Eisenbahnpreis für Matthias Wiegner – *Seite 8*
- ÖPNV-Planungen für München-Freiham korrigieren – *Seite 9*

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 2023 die Papierversion weiterhin beziehen möchten und noch nicht bezahlt haben sollten, so überweisen Sie bitte bis zum 20. Januar 16 Euro auf unser Konto bei der Sparda-Bank München (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). 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 für 2023 bereits bezahlt haben.

Buslinie 9562 fährt nicht mehr zum Bahnhof Fischhausen-Neuhaus

Seit dem 11. Dezember gilt der neue Fahrplan. Leider haben sich durch Änderungen der Fahrpläne für Wintersportler, die mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln zum Skigebiet Spitzingsee anreisen, Verschlechterungen ergeben. So ist es nun nicht mehr möglich, am Bahnhof Fischhausen-Neuhaus auf den Skibus umzusteigen. Dies geht in dieser Saison bei fast allen Verbindungen nur noch in Schliersee. PRO BAHN empfiehlt deshalb, vor der Anreise die entsprechenden Fahrpläne nochmals zu prüfen und eventuell mehr Umsteigezeiten einzuplanen. PRO BAHN Oberbayern hat sich in einem Schreiben an das Landratsamt Miesbach und den Regionalverkehr Oberbayern (RVO) gewandt und Verbesserungen vorgeschlagen.

München: Vorhaltebauwerk Hauptbahnhof und MVG-Leistungsprogramm

In einer Pressemitteilung lobt PRO BAHN die Ende November gefassten ÖPNV-Beschlüsse des Münchner Stadtrats (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20221130.html>). Die Stadträte haben zugestimmt, das Projekt der neuen U-Bahn-Linie U9 weiterzuverfolgen und das im Zuge des Baus der zweiten S-Bahn-Stammstrecke notwendige Kreuzungsbauwerk am Hauptbahnhof vorzufinanzieren. Außerdem wurden Kürzungen im Leistungsprogramm der Münchner Verkehrsgesellschaft vermieden. PRO BAHN München will aber nicht nur, dass Kürzungen vermieden werden, sondern hält die Ausweitung des Bus- und Bahnangebots für notwendig, wenn man das Ziel einer Verkehrswende nicht aus den Augen verlieren will. Das seit den 1990er-Jahren im Münchner ÖPNV angewandte Finanzierungsmodell hält PRO BAHN für ungeeignet, den Herausforderungen von Klimawandel und Stadtentwicklung zu begegnen. Dass die Fahrgasteinnahmen die Betriebskosten zu decken haben, ist ein Ansatz der neoliberalen Markthypothesen, aber keineswegs zwingend. In vielen anderen Bereichen wie dem Straßenunterhalt oder auch der Kultur wird allgemein akzeptiert, dass öffentliches Geld gut eingesetzt ist, da damit München zu einer attraktiven Großstadt gemacht wird. Dies gilt auch für den Öffentlichen Verkehr, hier muss die Stadt auch in ein attraktives Angebot investieren.

ÖPNV-Strategie Bayern 2030

Bayerns Verkehrsminister Bernreiter hat eine bayerische ÖPNV-Strategie für die Jahre bis 2030 vorgelegt (<https://www.stmb.bayern.de/med/aktuell/archiv/2022/221208oepnvstrategie/>). Ziel ist es, die Fahrgastzahlen im ÖPNV gegenüber 2019 bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Wie man das erreichen will, bleibt aber unklar. Zu Streckenreaktivierungen im SPNV will man nicht nur ökonomische Vorbehalte prüfen (man beharrt auf dem berechtigten Kriterium „1000 Personenkilometer pro Streckenkilometer“), sondern auch ökologische. Spürbare Steigerungen bei den Fahrgastzahlen in Bayern sind schon deshalb schwierig, weil wegen des Desasters rund um die zweite Stammstrecke im Raum München jahrelanger Stillstand zu befürchten ist, während gleichzeitig Autobahnen ausgebaut werden, und das Ministerium gerne Geld für Straßenbauförderung verteilt.

Finanzierung Deutschlandticket

Bundeskanzler und Ministerpräsidenten haben am 8. Dezember einen weiteren Beschluss zum Deutschlandticket/49-Euro-Ticket gefasst. Kernsatz ist: „Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund und Länder je zur Hälfte tragen.“ Dadurch soll nun sichergestellt sein, dass die für eine Tarifgenehmigung „notwendige Auskömmlichkeit des Tarifs“ in jedem Fall sichergestellt ist. Das Ticket soll „schnellstmöglich im Jahre 2023“ realisiert werden (<https://kurzelinks.de/j3z1>).

Verkehrswegeplan wirklich modernisieren!

Am 7. Dezember startete der sogenannte Infrastrukturdialog des Bundesverkehrsministeriums. Der Dialog wurde im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien vereinbart. Nach Meinung der Verbände Allrail, Mofair, DBB Beamtenbund und Tarifunion, der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen („Die Güterbahnen“) und des Fahrgastverbands PRO BAHN entspricht das nun gestartete Verfahren nicht dem Koalitionsvertrag. Eine Wirkung auf die laufende Bedarfsplanüberprüfung wurde durch Ministeriumsvertreter ausgeschlossen, der Input der Verbände soll stattdessen erst für den Bundesmobilitäts- und -verkehrswegeplan 2040 genutzt werden. In einer gemeinsamen Pressemitteilung kritisieren die Verbände die Auftaktveranstaltung des Infrastrukturdialogs und fordern einen echten Dialog sowie eine Anpassung der Verkehrswegeplanung an moderne Mobilitätsbedürfnisse und die Herausforderungen des Klimawandels (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=468).

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.

Bahnausbau zwischen Zielen und Versäumnissen

Wie soll der nächste S-Bahn-Vertrag aussehen?

Ende 2020 ist der „1. Münchner S-Bahn-Vertrag“ in Kraft getreten. Zurzeit läuft die erste Betriebsstufe dieses Verkehrsvertrags, die 2021 schon kleinere Verbesserungen brachte, und die seit Dezember 2022 dazu führt, dass zahlreiche Lücken im 20-Minuten-Takt der Außenstrecken geschlossen wurden. Die zweite Betriebsstufe des Vertrags sollte dann die Nutzung der zweiten Stammstrecke durch die Münchner Innenstadt umfassen. Der ursprünglich ins Auge gefasste Zeitraum der zweiten Betriebsstufe lag zwischen 2026 und 2034. Wie sich im vergangenen Sommer herausstellte, wird die zweite Stammstrecke aber weder 2026 noch 2034 fertig werden.

Was also tun? Eine einfache und bequeme Möglichkeit wäre natürlich, den Vertrag um fünf bis acht Jahre zu verlängern. Aber wäre ein solcher Schritt auch angemessen? Was erwarten wir für die Zukunft? Die Antwort ist doch: Wir erwarten höhere Fahrgastzahlen und ein Verkehrssystem, das mit diesen Fahrgastzahlen gut zurechtkommt. Das Betriebsprogramm für die zweite Stammstrecke ist aber für die zweite Hälfte des aktuellen Jahrzehnts entworfen worden, und nicht für die Zeit nach 2035 oder 2038. Der S-Bahn-Vertrag sieht im Vergleich zu heute eine Steigerung der Zugzahlen im Bereich der Innenstadt um etwa 38 Prozent vor. Das hört sich zunächst nach viel an, in der Hauptverkehrszeit sind aber nur sechs zusätzliche Züge pro Stunde und Richtung vorgesehen, wenn man alte und neue Stammstrecke zusammen betrachtet. Genaues ist im Artikel „Fünf Jahre zweite Stammstrecke“ vom Mai 2022 ausgeführt (http://www.myway.de/e.lauterbach/publik/2021-2023/5J_Stamm2.html).

Sechs Züge mehr pro Stunde würden bei heutigen Fahrgastzahlen zunächst für etwas Entspannung sorgen, vorausgesetzt das Betriebsprogramm klappt wie geplant. 2026 würde man das vielleicht auch noch so sehen. Aber was wir wollen, ist eine Verkehrswende. Und das möglichst noch in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts. Eine Verkehrswende setzt aber voraus, dass die Fahrgastzahlen schon 2030 deutlich gestiegen sind, von 2035 oder 2040 ganz zu schweigen. Sowohl im Bund als auch in Bayern hat man Ziele verkündet, die eine Verdopplung von Fahrgastzahlen bis 2030 enthalten (im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019). Auch wenn man davon ausgeht, dass die Lastspitzen etwas flacher werden, und sich Fahrgastzahlen teilweise von der morgendlichen Spitzenstunde weg mehr auf den ganzen Tag verteilen, dürften sechs Züge mehr in der Münchner Hauptverkehrszeit dazu bei Weitem nicht ausreichen.

Als erstes muss man ganz klar feststellen, dass das Desaster der zweiten Stammstrecke dazu führt, dass das Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 nicht mehr zu erreichen ist. Das gilt nicht nur für München, sondern aufgrund des hohen Anteils des ÖPNV im Raum München auch bayernweit. Und es gilt

nicht nur für 2030, sondern auch für die Jahre danach zeichnet sich kein Weg zu diesem Ziel ab. Das ist eine verkehrspolitische Katastrophe, weil als Ausgleich die Zahl der Autofahrten in Bayern und insbesondere in der Region München überproportional steigen wird – mit allen negativen Konsequenzen. Die Zeitverzögerung kann aber nicht heißen, die Hände in den Schoß zu legen. Im Artikel „The Great Munich S-Bahn-Desaster“ vom November 2022 (<http://www.myway.de/e.lauterbach/publik/2021-2023/sbahnd.html>) ging es unter anderem um Maßnahmen, die der Freistaat aufgrund des Versagens bei der Stammstreckenplanung wieder aus der Schublade geholt hat. Auch dazu muss man feststellen, dass diese Maßnahmen für das Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen völlig ungeeignet sind. Man kann vielleicht dadurch, dass man den S-Bahn-Betrieb an der ein oder anderen Stelle etwas stabilisiert, einige wenige Prozent mehr Fahrgäste erreichen. Schlechte Infrastruktur der DB, Personalprobleme oder auch der weiter ausufernde Straßenbau führen aber gleichzeitig zu negativen Effekten.

Wenn jetzt noch von der Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 gesprochen wird (siehe Kurzmeldung auf S. 3), ist das politische Propaganda, oder vielleicht ein frommer Wunsch konservativer Politiker. Verkehrspolitik besteht aber nicht aus dem Aufstellen von Wunschlisten (die in Wirklichkeit nur Listen von Versäumnissen sind, wie die Süddeutsche Zeitung am 9. Dezember richtigerweise feststellt), sondern aus der Umsetzung konkreter Maßnahmen. Für eine deutliche Erhöhung der Fahrgastzahlen ist es wichtig, dass Strategiepapiere nicht einfach in die Schublade gelegt werden. Bis zur Eröffnung der zweiten Stammstrecke sind mehr und wirksamere Maßnahmen im S-Bahn-Netz nötig, als bisher zugesagt wurden. Verkehrsminister und DB müssen handeln: Projekte vorziehen, Planungen umsetzen. Worauf wartet man – beispielsweise bei der seit Jahren versprochenen Bahnsteigquerung am Hauptbahnhof? Nach Eröffnung der zweiten Stammstrecke muss die Verdopplung der Fahrgastzahlen im Vergleich zu 2019 möglichst schnell erreicht werden.

Dazu braucht es allerdings einen anderen Verkehrsvertrag mit einem deutlich ambitionierteren Betriebsprogramm. Man kann und muss nicht sofort die von der DB in Aussicht gestellte theoretische Kapazität der beiden Stammstrecken von 60 Zügen pro Stunde und Richtung ausreizen. Aber 36 Züge sind für 2035 und später keine Perspektive. Ein Betriebsprogramm, das etwa mit 42 Zugfahrten startet und ein Aufwuchspotenzial bis 2040 (von vielleicht 48 Zugfahrten) enthält, ist eher angemessen. Und für die Zeit danach muss neben der ersten und zweiten Stammstrecke der Südring für S-Bahnen ausgebaut werden. Entsprechende Konzepte sollten jetzt entwickelt werden. Eine unausgelegene Planung rund um den neuen Haltepunkt Poccistraße ist dabei wenig hilfreich.

Die verlorene Zeit ist äußerst tragisch (insbesondere da das Thema zweite Stammstrecke schon zu Beginn des Jahrhunderts zu 15 Jahren Zeitverlust führ-

te), man muss die Zeit aber nutzen. Dazu gehört neben der Konzeption eines erweiterten Betriebsprogramms auch, die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen. Der Ausbau weiterer Außenstrecken muss viel energischer angegangen werden. Weiterhing gehört dazu auch die Verlängerung von Bahnsteigen, um nicht in der Hauptverkehrszeit mit zu kurzen Zügen unterwegs zu sein. Fehlerquellen im Bahnnetz müssen eliminiert werden, indem beispielsweise Bahnübergänge beseitigt werden. Das Trauerspiel um den Bahnübergang Fasanerie mitten in der Landeshauptstadt führt das Problem überdeutlich vor Augen. Die Kommunalpolitik wirkt leider allzu oft als zusätzliche Bremse beim Bahnausbau. Völlig ungelöst sind die Probleme im Bereich Daglfing/Johanneskirchen im Osten Münchens. Der Abschnitt ist auch wegen kreuzender Güterzüge ein Flaschenhals im S-Bahn-Verkehr. Wie man dort den Betrieb während einer zwölfjährigen Tunnelbauzeit angemessen aufrechterhalten kann, ist unbekannt. Selbst eine Verlagerung von Flughafenfahrten nach Westen ist kaum vorstellbar, weil man entlang der hochbelasteten Strecke der S1 jede Art von Ausbau seit Jahrzehnten verschläft.

Wichtig ist, dass die Region zusammenhält. Freistaat, Stadt, Umland, der MVV und die DB müssen gemeinsam die Projekte voranbringen – und zwar nicht durch Schaffung neuer Gremien, sondern durch Handeln. Der Zeitverlust und die Kostensteigerungen führen neben allem anderen Ungemach zu mehr Konkurrenz um die Finanztöpfe des Bundes. Die Stimmen, dass zu viel Geld nach München fließt, mehren sich. Dem entgegen steht, dass München mit seiner hohen Bevölkerungsdichte, als größte deutsche Kommune, bei der Stadtpolitik und Landespolitik getrennt sind, mit seinem Zuwachs und seiner Attraktivität auch besondere Probleme hat. Es braucht wieder bessere und zukunftsweisendere Planungen. In den letzten Jahrzehnten haben wir zu viel Abschreckendes gesehen, und dadurch den im vorigen Jahrhundert erarbeiteten Status gefährdet. München war oft die Zuglock für positive Entwicklungen über die Region hinaus – das sollte man nicht leichtfertig aufgeben. Guter ÖPNV ist überall eine Herausforderung, und wenn München nicht vorangeht, wer dann?

Edmund Lauterbach

Teuer und billig zugleich

Neigetchnik in Bayern bleibt

Als 1992 die Neigetchnik in Bayern mit den Linien von Nürnberg nach Bayreuth und Hof startete, war dies ein großer Erfolg. Die Fahrzeuge VT 610 mit Fiat-Technologie (heute Alstom) liefen ohne Prototyp-Erprobung nach nur einer Woche fast ohne Kinderkrankheiten. Die Fahrgastzahlen stiegen um ca. 35 Prozent. Der Erfolg führte dazu, dass nach und nach alle Bundesländer mit kurvenreichen Mittelgebirgsstrecken auf diese Technik setzten. Bayern wurde mit

etwa hundert Fahrzeugen das größte Neigetechnik-Land. Auch DB-Fernverkehr beschaffte mit den ET 411, 415 und VT 605 Neigetechnik.

Mit den Nachfolgefahrzeugen VT 611 und VT 612 (mit neuartiger Spindel-Technik aus dem Panzerbau), die von der DB in großer Stückzahl beschafft wurden, kam eine Wende. Die Fahrzeuge erwiesen sich in der Anfangsphase über mehrere Jahre als extrem störanfällig. Die Laufruhe ist deutlich schlechter als beim VT 610. Gelobt werden die Fahrzeuge nur von Fahrplan-Machern wegen ihrer sehr kurzen Fahrzeiten und einigen Werkstatt-Mitarbeitern, da es sich um die letzten Fahrzeuge ohne komplizierte Digitaltechnik handelt. In der Wahrnehmung geriet nicht nur der VT 611/12 in Verruf, sondern häufig, zu Unrecht, auch gleich die ganze Neigetechnik. In der Folge beschlossen die Bundesländer nach und nach, aus der Neigetechnik wieder auszusteigen, zuletzt auch Thüringen und Baden-Württemberg, wo heute noch VT 612 auf einigen Linien eingesetzt werden. Sie nahmen damit oft sogar empfindliche Anschlussverluste, z.B. in Dresden und Leipzig, und spürbare Rückgänge der Fahrgastzahlen in Kauf. Auch DB Fernverkehr will längerfristig wieder aus der Neigetechnik aussteigen.

Nur in Bayern, in dem etwa zehn Prozent der Regionalzugleistungen mit Neigetechnik erbracht werden, blieb die Frage der Zukunft der Neigetechnik offen. Jetzt hat der Ministerrat am 6. Dezember 2022 beschlossen, langfristig auf Neigetechnik zu setzen und die Entwicklung eines neuen, modernen und barrierefreien Neigetechnik-Fahrzeuges anzustoßen (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2022/213/index.php>).

Zur Neigetechnik gibt es viele Missverständnisse. Einerseits gilt sie als teuer, was insofern richtig ist, als Neigetechnik-Fahrzeuge aufgrund der erforderlichen zusätzlichen Technik in Investition und Unterhaltung etwas aufwendiger sind. Auch die Gleise werden durch die höhere Seitenbeschleunigung am Rad stärker abgenutzt, weshalb die Achslast nur max. 16t betragen darf. Meist sind auch kleinere Infrastrukturinvestitionen erforderlich, z.B. die Anpassung von Übergangsbögen und Außenbogenweichen oder Ergänzungen der Zugsicherung. Andererseits ermöglicht die Neigetechnik etwa zehn bis fünfzehn Prozent kürzere Fahrzeiten. Wollte man diese mit konventionellen Fahrzeugen erreichen, wären in der Regel aufwendige Kurvenbegradigungen und oft sogar Tunnel erforderlich. Die Neigetechnik ist daher meist die mit Abstand billigste und schnellste Möglichkeit, Fahrzeitverkürzungen zu realisieren.

Ein weiteres Missverständnis besagt, dass Neigetechnik durch Elektrifizierung überflüssig wird. Dies ist allenfalls bei Strecken mit sehr wenig Kurven der Fall. Als Beispiel einer kurvenreicheren Strecke wurde Nürnberg–Marktredwitz gerechnet. Die Neigetechnik bringt hier gegenüber der Fahrt mit VT 612 ohne Neigetechnik etwa zehn Minuten Fahrzeitverkürzung. Ein elektrischer Zug würde nur etwa eine Minute Fahrzeitverkürzung schaffen.

Wir können daher die Staatsregierung für ihre Entscheidung nur loben und hoffen, dass sie Neid bei anderen Ländern und auch beim DB-Fernverkehr auslöst.

Überrascht hat, dass der Ministerrat gleich einen Wasserstoff-Antrieb mit beschlossen hat. Das klingt natürlich aus der Perspektive des Klimaschutzes positiv. Auch die Idee, die Wasserstoff-Technik bei späterer Elektrifizierung auszubauen und die Fahrzeuge als Akku-Hybrid auch mit klassischer Oberleitung betreiben zu können, ist grundsätzlich richtig. Technisch dürfte dies aber sehr anspruchsvoll sein, insbesondere im Hinblick auf die geforderten niedrigen Achslasten. Auch sollte zumindest annähernd die Motorleistung des VT 612 (1126 kW) erreicht werden. Bisher war angedacht, ein diesel-elektrisches Fahrzeug zu entwickeln, bei dem später der Dieselmotor durch einen Transformator ersetzt werden kann. Eine deutlich einfachere, aber nicht so klimafreundliche Lösung.

Aber selbst wenn die technischen Probleme lösbar sein sollten, bleibt das zentrale Problem des Wasserstoffantriebs, nämlich sein meist sehr hoher Preis, der schon zum Absturz vieler Wasserstoff-Projekte im Bahnsektor geführt hat, so in Bayern im Raum Mühldorf. Ein weiteres finanzielles Risiko könnte sich durch Monopol-Situationen ergeben, wenn sich nur ein Hersteller findet, der Neigetechnik anbietet oder nur ein Verkehrsunternehmen, das bereit ist, Neigetechnik zu betreiben. Früher galt deshalb in Bayern recht erfolgreich die Formel: „Wir wollen Neigetechnik, aber nicht um jeden Preis“. Das Thema Neigetechnik bleibt damit wohl auch in Bayern spannend.

Andreas Schulz

Anerkennung für konstruktive Kritik

Bayerischer Eisenbahnpreis für Matthias Wiegner

Am 07. Dezember wurde der 2020 viel zu früh verstorbene langjährige Vorsitzende von PRO BAHN Bayern, Dr. Matthias Wiegner, posthum für sein langjähriges Wirken für die Bahn in Bayern mit dem Bayerischen Eisenbahnpreis ausgezeichnet. Der Bayerische Eisenbahnpreis wird im Rahmen des Bayerischen Eisenbahnpflegs vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr verliehen. Die Laudatio, aus der eine hohe persönliche Wertschätzung sprach, hielt Ministerialdirigent Dr. Johann Niggel, der von 2013 bis 2018 Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft war. Den Preis nahmen der aktuelle PRO-BAHN-Landesvorsitzende Dr. Lukas Iffländer und Wiegners Ehefrau Dr. Renate Forkel entgegen.

Matthias Wiegner war sicher niemand, den man im Verkehrsministerium als „einfach“ beschreiben würde. Dass er nun für sein langes Wirken – oft auch im Konflikt mit dem Verkehrsministerium – ausgezeichnet wird, zeigt, dass seitens der Landesregierung eine Wertschätzung für die langjährige Arbeit besteht.

Uns als Verband bestärkt dies, den von Matthias eingeschlagenen, konstruktiv kritischen Weg auch in Zukunft zu beschreiten. Wir werden weiter, durchaus auch mit harten Bandagen, gelegentlich provokativ, aber dennoch fair, für den öffentlichen Verkehr in Bayern kämpfen. Dabei werden wir Matthias nicht nur als guten Freund und Mitsreiter, sondern stets auch als Vorbild, was Ausdauer und Durchsetzungsvermögen angeht, in Erinnerung halten.



Entgegennahme des Bayerischen Eisenbahnpreises. V.l.n.r.: Dr. Johann Niggel, Dr. Lukas Iffländer, Dr. Renate Forkel, Staatsminister Christian Bernreiter. Das projizierte Bild im Hintergrund zeigt Dr. Matthias Wiegner. (Bild: Norbert Moy)

Ebenfalls ausgezeichnet wurden die Bayerische Oberlandbahn für kontinuierliche Qualitätsverbesserungen im Netz Oberland – ein Thema, das auch durch den Fahrgastverband stets konstruktiv begleitet wurde – und ein Team um das Bahnhofsmanagement München und die Bahnmissionsmission München, die bei der Hilfe für die am Münchner Hauptbahnhof ankommenden Ukraine-Flüchtlinge über sich selbst hinausgewachsen sind.

Lukas Iffländer

Verkehrswende umsetzen statt autogerechter Verkehrspolitik

ÖPNV-Planungen für München-Freiham korrigieren

Die Stadt München will die U-Bahn-Linie U5 bis in den neuen Stadtteil Freiham verlängern. Der Bauausschuss hat am 6. Dezember entschieden, dass der Bahnhof dort bereits jetzt geplant und zeitnah als Vorhaltemaßnahme errichtet werden soll (<https://www.merkur.de/-91960406.html>).

Angesichts des Beschlusses des Bauausschusses zum Vorhaltebauwerk Freiham der U5 fordert PRO BAHN von der Stadtpolitik, sich keinen Illusionen mehr

hinzugeben sondern endlich Lösungen für die massiven Verkehrsprobleme in Freiham zu schaffen. Ob die U-Bahn nun 10 oder 15 Jahre zu spät kommt, wird in Freiham nur noch wenig Unterschied machen. Wichtiger ist, dass schon von Anfang an eine gute ÖV-Anbindung geschaffen wird, damit sie beim Einzug der Bürger zur Verfügung steht.

Außerdem müssen die auch bei der Bürgerbeteiligung einhellig kritisierten Straßenbaupläne endlich im Sinne der Verkehrswende entschlackt werden. Die U-Bahn allein wird die Verkehrswende nicht erreichen, erst recht nicht, wenn man weiterhin immer mehr neue breite Straßen baut. Will man sich durch den Fokus auf die teure U-Bahn davon freikaufen, endlich die Frage „wem gehört der öffentliche Raum“ zu Gunsten der Bürger zu entscheiden? Der Beschluss im Bauausschuss ist daher Teil des Problems und nicht der Lösung. Ein Negativ-Beispiel für die derzeitige Planung ist der vierstreifige Autobahnzubringer direkt über dem zentralen Platz sowie an der Grundschule. Ebenso haben die Bürger bei den Bürgerbeteiligungen die neue Straße von Freiham nach Aubing im Norden klar kritisiert. Hier auf die Bürger zu hören und die Straßenbaupläne aufzugeben ist weitaus wichtiger als nur auf die U-Bahn zu schießen.

Werden die Probleme konsequent angepackt, ändert sich auch die Reihenfolge der Maßnahmen: Entfällt die dritte Autobahnzufahrt, so kann die darunter geplante U-Bahn auch ohne voriges Vorhaltebauwerk gebaut werden. Das ermöglicht dann, die gesamte U-Bahn nach Freiham nach Durchfinanzierung und nach Vorliegen der Bundesfinanzierung zu bauen, statt jetzt den Stadthaushalt zu belasten. Mit den freiwerdenden Mitteln kann dann sofort der Schnellbus X5 von Freiham zur Westendstraße eingerichtet werden und nicht erst ab frühestens Ende 2024. Zudem muss die Stadt beim Freistaat Bayern darauf drängen, dass die S-Bahnen nach Freiham ganztägig im 10-Minuten-Takt fahren (Takt 10 bis 10), und zuverlässiger werden. Auch die Umsteigesituation an beiden S-Bahn-Stationen muss verbessert werden und die illegale MIV-Durchfahrt an der Nordseite der Aubinger Allee abgestellt werden. Diese Maßnahmen sind zwar nicht perfekt, angesichts der fortgeschrittenen Zeit und der Baudauer einer U-Bahn jedoch die wichtigsten noch sinnvoll zu ergreifenden Maßnahmen.

In Freiham wird sich zeigen, ob die neue Mobilitätsstrategie der Stadt auch das Papier wert ist, auf dem sie steht. Oder wird weiter im Sinne der autogerechten Stadt der 1960er gebaut, und mit einer viel zu späten und teuren U-Bahn schafft man sich dann lediglich die Illusion, man hätte ja auch genug für den ÖV und die Verkehrswende getan?

Unabhängig von der hier dargestellten Situation ist auch der Beschlussvorschlag an sich problematisch: So wird als wesentlicher Einsparungseffekt beim Vorhaltebauwerk die allgemeine Preiskostensteigerung angegeben, die jedoch auf alle Projekte zutrifft. Der zweite wesentliche Kostentreiber ist der Autobahnzubringer, dessen Notwendigkeit jedoch nicht diskutiert wird. Nicht hinterfragt wurde

auch, wieso die U-Bahn unbedingt unter einem Neubau errichtet werden muss, statt den freien Platz wenige Meter weiter im Süden zu nutzen.

Während es bei anderen Strecken intensive Diskussionen über die Notwendigkeit und Zuschüsse des Bundes gibt, wird das Thema hier nur am Rande gestreift und ein großes Risiko für den Münchner Steuerzahler geschaffen, am Ende alles alleine zahlen zu müssen. Ebenso besteht ohne Finanzierungskonzept ein hohes Risiko für die Münchner Fahrgäste, dass wichtige Projekte wie die U9 und der Tramausbau unter dem Bau dieser Strecke leiden. Dass der Beschluss nicht wie sonst üblich vom Mobilitätsreferat und von SWM/MVG mitgezeichnet wurde oder zumindest eine Stellungnahme vorlag, ist bezeichnend und deutet auf einen unausgegorenen Schnellschuss hin. Erforderlich ist zudem, dass vor dem Bau des Vorhaltebauwerks die komplette Strecke ins Mehrjahresinvestitionsprogramm aufgenommen wird, die Finanzierung durch den Bund geklärt ist, sowie eine Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) vorliegt.

Aus gesamtstädtischer Sicht und mit der Leichtigkeit, mit der Kosten im hohen zweistelligen Millionenbereich ohne große gesamtstädtische Diskussion genehmigt wurden, sieht PRO BAHN ein klares Signal: für den ÖV steht trotz des Sparprogramms jederzeit ausreichend Geld zur Verfügung. Der Fahrgastverband PRO BAHN erwartet daher eine umfangreiche Fahrplanausweitung zum nächsten Fahrplanwechsel in ganz München, sowie eine beschleunigte Realisierung aller Maßnahmen im ÖPNV-Bauprogramm. Alles andere würde auf einen massiven Priorisierungsfehler hinweisen.

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 16 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. 04.01. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr; Videokonferenz und Präsenzooption in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8.

Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, üblicherweise im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

Mi. 04.01. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 13.01. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 18.01. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 25.01. ab 19:00 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**.

Mo.30.01. 19:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: vsl. J. Lange, PRO BAHN: „SPNV in der Finanzierungsklemme“ (kurzfristige Themenänderung möglich); 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. 01.02. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 03.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 04.02. 14:00 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Regionalgruppe Allgäu**; Zugangsdaten: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus; Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

- Der PRO BAHN Treff Region München im Januar wird wegen des Feiertags um eine Woche verschoben.

Das PRO BAHN-Post-Team

wünscht allen Lesern

ein gutes Neues Jahr 2023!