

Standpunkte

Online-Magazin

2./3.2018

MÜNCHNER
FORUM e.V.
1968 bis 2018



FOTO: © RICHARD BARTZ (CC BY-SA 2.5)



Liebe Leserin, lieber Leser,

seit fast 50 Jahren bildet die S-Bahn das Rückgrat des regionalen Öffentlichen Personen-Nahverkehrs im Großraum München. Das in der Mitte Münchens gebündelte monozentrale Liniennetz, das eingebunden ist in den nationalen und internationalen Schienenverbund und an das sich andere regionale Verkehrsträger wie U-Bahn-, Tram- und Buslinien hier und da angedockt haben, wurde seither kaum erweitert und wenig ertüchtigt. Unser Schwerpunktthema „Bahnverkehrsknoten München“ nimmt sich den Schienenverkehr im Verkehrssystem der Großregion vor. Die Entscheidung von Deutscher Bahn und Politik, die deutlich erhöhten Anfälligkeiten des in die Jahre gekommenen Schienenverkehrssystems mit dem Bau eines Tieftunnels als Bypass zur sog. Stammstrecke beheben zu wollen, womit auf die Münchner Innenstadt zusätzlicher Entwicklungsdruck geleitet wird, statt auf den regional erweiterten und verdichteten Münchner Siedlungsraum mit dezentralen, flächenschließenden Netzergänzungen zu antworten, könnte sich als Pyrrhussieg einer auf Machbarkeit getrimmten Verkehrsdenke erweisen, die der Hybris des desolaten Bahnprojekts „Stuttgart 21“ am Ende nur wenig nachstehen dürfte.

Das Münchner Forum feiert in diesem Jahr sein 50jähriges Bestehen. Unser Logo, wie oben rechts zu sehen, haben wir dem Ereignis angepasst. Es soll uns dieses Jahr begleiten. In den nächsten Ausgaben werden wir ankündigen, was wir uns anlässlich des Geburtstags ausgedacht haben.

Das vorliegende Standpunkte-Heft ist eine Doppelausgabe. Ein Mitarbeiterwechsel in der Geschäftsstelle erlaubt uns leider nicht, ein separates März-Heft zu erstellen. Die nächste Ausgabe erscheint Anfang April.

Wir hoffen, unseren Leserinnen und Lesern auch mit diesem Heft erkenntnisreiche Lektüre zu liefern, und erwarten uns kritische, gerne auch wohlwollende Reaktionen.

DETLEV STRÄTER

1. VORSITZENDER DES PROGRAMMAUSSCHUSSES DES MÜNCHNER FORUMS

JUDITH OECHSLE
Nachgeschaut beim Mitgliederladen ÖkoEsel 2

Bahnverkehrsknoten München

HEINER MONHEIM
Die Zukunft des Schienenverkehrs in deutschen Großstädten 3

WOLFGANG HESSE
Schnellbahnen für die Metropolregion 7

CHRISTOPH GÖBEL
Neue Wege in der Verkehrsplanung 11

ROBERT NIEDERGESÄSS
Agil – mobil – fragil? 13

GEORG DUNKEL
Leistungsfähiger Öffentlicher Verkehr als Grundgerüst des Verkehrsangebotes in Stadt und Region 16

WOLFGANG HESSE
Anmerkungen zu den Beiträgen 18

KARL-DIETER BODACK
Zügige Pläne: Fernverkehr auf der Schiene von und nach München im Jahr 2030 19

MATHIAS HINTZEN
Der 10-Minuten-Takt – ein Opfer für den Tieftunnel 21

WOLFGANG BEYER
S-Bahn-Ausbau vor S-Bahn-Tieftunnel 22

GEORG KRONAWITTER
Der Tunnel kommt – die Frage bleiben 25

GEORG KRONAWITTER
Nur noch ein paar Monate bis zur MUC-Express-S-Bahn 27

KLAUS BÄUMLER
Fluss-Film-Fest München – Chance für Obere und Mittlere Isar gemeinsam nutzen! 28

KARL KLÜHSPIES
Max-Joseph-Platz 31

Pressemitteilung: Alte Akademie 33

Das Letzte - Honi soit qui mal y pense 34

Ankündigungen:

Arbeitskreise im Februar/März 30

Bürgergutachten Viktualienmarkt 32

Hochschulpreis 2018 32

Radio Lora 32

Impressum 31

Nachgeschaut beim Mitgliederladen ÖkoEsel

JUDITH OECHSLE

Im Oktober 2016 berichteten wir von dem Versuch zweier Münchner, einen Mitgliederladen zu gründen. Mithilfe von monatlichen Beiträgen sollte Nahversorgung auf ein gemeinschaftliches Fundament gestellt werden. Das ehrgeizige Ziel: Einen Raum zu schaffen, der sich voll und ganz auf eine gute Versorgung konzentrieren kann, ohne dass dabei profitbedingte Zwänge eine Rolle spielen.



FOTO: © JUDITH OECHSLE

Ein gutes Jahr später befindet sich der „ÖkoEsel“ in Neuhausen-Nymphenburg offenbar auf dem richtigen Weg: „Unsere Mitgliederzahl ist im vergangenen Jahr stark angestiegen. Immer mehr Menschen sind vom herkömmlichen Handel enttäuscht und suchen nach Alternativen“, so Johannes Schmidt, der Mitinitiator des Projekts. Während die Mitglieder zu Beginn noch vorab im Onlineshop bestellen mussten und die Einkaufskiste dann einmal die Woche per Fahrrad geliefert bekamen, kann inzwischen montags und freitags auch vor Ort eingekauft werden. Seit diesen Neuerungen geht es steil bergauf. Doch sicher ist die Zukunft noch lange nicht. Langsam wird es eng in der aktuellen Räumlichkeit. Eine größere Fläche soll die Platzprobleme lösen und gleichzei-

tig Weiterentwicklung ermöglichen. „Wir möchten durch häufigere Öffnungszeiten und ein größeres Sortiment die Versorgung verbessern. Außerdem wird ÖkoEsel momentan als eine Art Nachbarschaftstreffpunkt genutzt. Das wollen wir mit einigen Sitzgelegenheiten noch ausbauen.“

Da die Pläne durchaus kostspielig sind, hofft das Team auf breite Unterstützung aus der Stadtgesellschaft. Mit viel Einsatz und einer Spur Optimismus haben sie hierzu eine Crowdfundingkampagne erstellt. Diese kann noch bis Ende Februar unterstützt werden.

Judith Oechsle ist Sozialwissenschaftlerin und lebt in Frankfurt am Main.

Die Zukunft des Schienenverkehrs in deutschen Großstädten

Lehren aus der Netzentwicklung in München

HEINER MONHEIM

I Die Entwicklung kommunaler Schienennetze in Deutschland im Allgemeinen

Stürmischer Ausbau des Autosystems

Die Verkehrsentwicklung deutscher Großstädte in den 1960er Jahren ist ausgehend von der beginnenden Massenmotorisierung geprägt von einem stürmischem Ausbau der Straßennetze (Autobahnen und großzügig dimensionierte Ring- und Radialstraßen, seit den 1980er Jahren vielfach auch mit Tunnelabschnitten in städtebaulich und verkehrlich kritischen Bereichen) und einem stetigen Ausbau der Parkraumkapazitäten durch viele neue Parkhäuser und Tiefgaragen in den Zentren und Nebenzentren. Hinzu kam der noch viel weitergehende Ausbau großflächiger Parkieranlagen im sog. Speckgürtel in den großflächigen Gewerbegebieten, Einzelhandelsagglomerationen und Großwohnsiedlungen.

Benachteiligter ÖPNV-Ausbau, vielfacher Niedergang der Tram- und Kreisbahnsysteme

Gegenüber diesem sich immer weiter beschleunigenden Ausbau der Autoverkehrssysteme blieb der ÖPNV-Ausbau (Öffentlicher Personen-Nah-Verkehr) weit zurück. Zunächst erfolgte seit Mitte der 1950er Jahre sogar ein starker Netzzabbau, weil zahlreiche Straßenbahn- und O-Bus-Netze und zudem Kreisbahnnetze und ländliche Regionalbahnstrecken stillgelegt wurden. Die Tram hatte damals einen schweren Stand. Sie galt als veraltet, langsam, unflexibel und daher im Vergleich zum auch von der Autolobby präferierten Bus als unwirtschaftlich. Die großen Metropolen (Hamburg, West-Berlin) schafften ihre Straßenbahnen genauso ab wie ein Teil der übrigen Großstädte. Die verbleibenden Bussysteme erwiesen sich bald als weniger ÖPNV-attraktiv. Folglich kam es zu starken Nachfrageeinbrüchen nach den Einschnitten in die Schienennetze.

S-Bahn Ausbau als partielle Erfolgsgeschichte

Mit Beginn der neuen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz- (GVFG)-Förderung konnte ein Teil des Attraktivitätsverlustes im Schienenverkehr der

Kernstädte durch Ausbau von S-Bahnstrecken kompensiert werden. Die S-Bahninvestitionen erfolgten in der Regel auf bereits vorhandenen Schienenstrecken. Im Kernstadtbereich wurden die S-Bahnnetze teilweise durch neue Tunnelstrecken ergänzt (z.B. Frankfurt, Stuttgart, München). Die neuen S-Bahnsysteme waren relativ erfolgreich, weil sie durch den Einsatz neuer, langer Triebzuggarnituren mit vielen Automatik-Türen, hoher Beschleunigung, großen Plattformflächen und stufenfreien Einstiegen sowie Taktverkehr (wenn auch oft nur 20-Minuten-Takt) die Kapazität im Vergleich zu den früher auf den gleichen Strecken verkehrenden alten Regionalbahnen erheblich steigerten. Ihr Aktionsradius war regional. Parallel dazu kam es zur Gründung regionaler Verkehrsverbünde, die die Zersplitterung in viele kleine ÖPNV-Systeme beendeten. Mit den vielen neuen Haltepunkten erreichten die neuen S-Bahnen im schnell wachsenden suburbanen Speckgürtel eine sehr viel größere Kundennähe als der vorherige Schienenverkehr der Bundesbahn. Die hohe Bedienungsqualität führte in den S-Bahn-Korridoren zu großer Akzeptanz. Weniger erfolgreich war der Flächeneffekt im Umland, weil vielfach die anschließenden Bussysteme der dortigen Klein- und Mittelstädte nicht angemessen mitentwickelt wurden. Deswegen setzten damals die S-Bahn-Planer im Umland stark auf Park & Ride, später auch Bike & Ride.

Aber der Netzfortschritt reicht nicht, die Netze müssen weiter entwickelt werden

Trotz dieser beachtlichen S-Bahn-Investitionen wurde allerdings die vorher hohe Netzdichte, Haltestellendichte und Fahrplandichte der alten Straßenbahnnetze und Überlandstraßenbahnen nicht erreicht. Immerhin, der Aktionsradius des kommunalen Schienenverkehrs konnte durch den S-Bahnausbau beträchtlich erweitert werden. Das förderte verkehrliche Verflechtungen in den Regionen und stärkte die Oberzentren. Und es forcierte die periphere Siedlungsentwicklung längs der S-Bahnstrecken.

Weil aber der S-Bahnausbau wegen der hohen Standards extrem teuer und langwierig war und im



Vergleich zum Ausbau der Stadtschnellstraßen deutlich weniger Geld erhielt, blieb in den meisten S-Bahn-Regionen die flächendeckende Komplettierung der S-Bahnnetze durch angemessen viele tangentiale und Ringverbindungen und Anbindung aller Siedlungsschwerpunkte ans S-Bahnnetz aus.

Vor allem reichte die Netzkapazität nicht aus für ergänzende Regionalbahn- (RB) und RegionalExpress- (RE) Angebote, die für Nutzer auf langen Strecken die Reisezeit gegenüber den oft haltenden S-Bahnen verkürzen müssten. Nur so könnte man auch im zweiten und dritten Siedlungsring um die Ballungkerne dem Auto wirksam Konkurrenz machen.

(Straßen-) Bahnstädte mit Stadt-Umland-Strecken im klaren Vorteil

Heute haben Städte, die ihre Straßenbahnen behalten und später weiter ausgebaut haben wie Freiburg, Bremen, Leipzig, Kassel oder Karlsruhe eine positive Verkehrsentwicklung, zumal wenn sie nach dem Karlsruher Modell einen Teil ihrer Straßenbahnlinien als Stadt-Umlandbahnen S-Bahn-ähnlich in die Region verlängert haben (Regio Tram Kassel, Saarbahn, Chemnitz) oder ihre alten Kreisbahnnetze zu leichten S-Bahn-Systemen weiterentwickelt haben (Breisgau-S-Bahn, Regiotram Basel, Bremen). Besonders erfolgreich sind seit 30 Jahren die neuen französischen Straßenbahnstädte, die ihre neuen Niederflurbahnen immer in integrierten Ausbauprogrammen mit überzeugender Straßenraumgestaltung, Fuß- und Radverkehrsförderung sowie Stadterneuerung kombiniert haben.

Stadtbahnphilosophie als Hemmschuh der Netzentwicklung

Bisher führte der vom Fördersystem des Bundes und der Länder präferierte Systemwechsel von der Trambahn zur sog. Stadtbahn trotz der milliardenschweren

Investitionen meist zu Verlusten an Netz- und Haltestellendichte. Denn die Stadtbahn bedingte als „schwere Hochflurbahn“ weit höhere Standards, Kosten und längere Planungs- und Bauzeiten. Stadtbahnen sollten ausnahmslos auf eigenem Gleiskörper geführt werden. Und weil das in den Zentren der Kernstädte aus Platzgründen nicht ging, wurden dort die Stadtbahnen meist im Tunnel geführt. Diese sehr teure und langwierige Strategie konnte nie Schritt halten mit dem stürmischen Ausbau der Straßennetze. Also geriet der ÖPNV ins Hintertreffen. Die Potenziale eines schnellen Netzausbaus mit modernen Niederflurbahnen, den die Franzosen so vorbildlich schafften, wurden

dadurch in Deutschland in den 1970er bis 2010er Jahren weitgehend verpasst. Die Siedlungsentwicklung enteilte dem Netzfortschritt des Schienennetzes.

Netz-Diskrepanzen im Wettbewerb Schiene-Straße

Die ehemals primär radial ausgerichteten Hauptverkehrsstraßennetze wurden schon seit den 1960er Jahren durch engagierte Neu- und Ausbauplanung immer weiter ausdifferenziert – mit vielen tangentialen und ringförmigen Schnellstraßen. Vergleichbare Netzkonzepte wurden bei den kommunalen Schienennetzen dagegen meist nicht verfolgt, obwohl Ansätze dafür oft aus der historischen Schienennetzentwicklung (z.B. durch alte Gütergleise oder ehemalige Kreisbahnstrecken) vielfach vorhanden waren. Der Grund lag in der stark monozentrischen Netzphilosophie der ÖPNV-Planer. Lediglich Berlin hat einen kompletten S-Bahn-Ring. Ab den 1980er Jahren wurde dann der S-Bahn-Ausbau in Deutschland wegen unzureichender Investitionsmittel wieder vernachlässigt. Die letzten Projekte verliefen planerisch und baulich extrem schwerfällig (z.B. Stuttgart im Zusammenhang mit S 21). So gerieten die S-Bahnnetze gegenüber den Straßennetzen weiter ins Hintertreffen.

Dabei hätte es in Städten, die noch Straßenbahnen hatten, Alternativen gegeben. Man hätte straßenintegriert auch tangentiale und ringförmige Verbindungen aufbauen können. Und man hätte die radialen Straßenbahnlinien auch verlängern können, um so aus den Straßenbahnen weiter ins Umland fahrende Stadtumlandbahnen zu machen, idealerweise unter Nutzung noch vorhandener Eisenbahngleise wie in Karlsruhe, Kassel, Saarbrücken, Bremen oder Chemnitz. Aber diese beachtlichen Beispiele blieben leider die Ausnahme und führten nicht zu einer generell veränderten Förderstrategie.

Fördersysteme behindern Netzausbau

Im Gegenteil, das Fördersystem des GVFG blieb auf die hohen Stadtbahn- und U-Bahn-Standards fixiert und forderte durchweg eigene Gleistrassen. Damit blieb die städtebaulich viel besser integrierbare und kostengünstiger erstellbare (Niederflur-)Straßenbahn in der Förderung chancenlos, obwohl sie dank beachtlicher technischer Entwicklungen der Stadtbahn ziemlich gleichwertig war. So blieben verschiedene Neu- und Ausbauprojekte aus Kosten- und Akzeptanzgründen „auf der Strecke“, z.B. in Aachen oder Bielefeld. Die wenigen nach 1990 noch realisierten Stadtbahnprojekte gerieten extrem teuer und dauerten in der Planung und im Bau viel zu lange, um den nötigen Netzausbau am Rand und im Umland und die nötige Netzverdichtung in der Kernstadt zu bewältigen (z.B. in Düsseldorf oder Köln, wo auf der Bonner Straße über 300 stattliche Linden im Herbst 2017 [!] dem Stadtbahnausbau weichen mussten).

Neuer Handlungsbedarf der Umwelt- und Klimaprobleme erzwingt neue Netzansätze

So wurden am Ende auch in den Stadtbahn- und S-Bahn-Metropolregionen die Staus immer länger, und es gelang nicht, die Modal-Split-Anteile des Autoverkehrs auf wünschenswerte 20, max. 30 Prozent zu reduzieren. Stattdessen haben auch die Metropolen Autoverkehrsanteile um 40 Prozent, teilweise sogar 50 Prozent. Das führt zu Straßenbelastungen von vielfach 40.000 täglichen Kfz auf den meisten Hauptverkehrsstraßen und bis zu 120.000 täglichen Kfz auf den Hauptmagistralen. Die Folgen sind extreme Umweltprobleme (Feinstaub, NO_x, CO₂, Lärm). Die zulässigen Grenzwerte werden vielfach überschritten. Das werden die zunehmend umweltsensibel agierenden Gerichte mit Blick auf den Gesundheitsschutz nicht mehr tolerieren. Also müssen die Metropolen deutlich mehr auf den Ausbau der Alternativen setzen. Damit stellen sich auch neue Herausforderungen an den Ausbau der Schienennetze. Der Schienennetzausbau muss viel mehr auf schnelle Netzkomplettierung und damit einfache technische Standards bei hoher städtebaulicher Qualität achten. Das führt zu einer breiten Renaissance der modernen Niederflur-Tram und der Stadt-Umland-Bahnen. Die Gleiskapazität bestehender Mischverkehrsgleise muss durch viel mehr Weichen und eine leistungsoptimierte Betriebssteuerung gesteigert werden. Zudem müssen die Potenziale urbaner Seilbahnen viel stärker genutzt werden, weil sie viel schneller und kostengünstiger als konventionelle Schienenprojekte realisiert werden können. Damit kann man Netzlücken schnell schließen.

II Die Münchner Schienennetzentwicklung im Besonderen

München ist vor diesem Hintergrund ein hochinteressanter Beispielfall, an dem man nahezu alle oben dargestellten Fragen deutscher Schienenverkehrsentwicklung exemplarisch studieren kann.

Straßenbahn abschaffen oder ausbauen?

Historisch überkommen war ein dichtes Straßennetz mit vielen Knoten und dadurch sehr guter Erschließungswirkung. Die Tram hatte bis in die 1960er Jahre eine hohe Akzeptanz und Leistungsfähigkeit. Sie wurde dann ab ca. 1960 vom schnell wachsenden Autoverkehr bedroht. Auch in München tobte damals der ideologische Streit, ob die Tram abgeschafft werden sollte, weil mehrere parallele Systeme unwirtschaftlich wären. Mit dieser stark von der Autolobby forcierten Argumentation sollte das „Verkehrshindernis Straßenbahn“ eliminiert werden. Zum Glück kam es aber anders als in Hamburg und Westberlin nicht zur gänzlichen Abschaffung der Tram. Dafür hatte sie eine zu starke kulturelle Verankerung.

U- und S-Bahn als „olympisches Geschenk“

Dann veränderte die Olympiaplanung alles. Wegen des hohen Zeitdrucks mussten einmalig schnell und prioritär das S-Bahn- und U-Bahn-Netz in ihren noch heute maßgeblichen Grundformen realisiert werden. Aber wie sollten S-Bahnnetz und U-Bahnnetz aussehen? Mehr polyzentrisch mit vielen Knoten oder mehr monozentrisch mit einer Hauptachse (Stammstrecke) und einem zentralen Achsenkreuz (Marienplatz)?

Polyzentrische Theorie

Das Stadtentwicklungskonzept der Stadt war eigentlich zu OB Vogels Zeiten polyzentrisch angelegt. OB Vogel hatte die Experten vom Stadtentwicklungsreferat weltweit auf Erkundungstour geschickt, um die Vorteile polyzentrischer Schienenverkehrsnetze zu studieren. Danach sollte eine übergroße Konzentration von U- und S-Bahn auf die City vermieden werden. Stattdessen sollte der Südring als zweite Stammstrecke für die S-Bahn genutzt werden. Zudem sollte die im Norden verlaufende Güterverkehrsstraße für einen S-Bahn-Nordring genutzt werden (und sie wurde es vorübergehend während der Olympischen Spiele 1972), dann aber verschwand diese wichtige Netzoption als Dauerlösung aus den Betriebskonzepten. Mit einem polyzentrischen Entwicklungskonzept hätte die Massierung von Entwicklungsdruck auf die City gebremst werden können. Es hätten sich weitere dezentrale Entwicklungsbereiche an den Knoten von S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn ergeben. Je

mehr solche Knoten entwickelt worden wären, desto ausgewogener wäre die Stadt- und Verkehrsentwicklung ausgefallen. Soweit die Theorie.

Monozentrische Praxis

In der Praxis wurde das Gegenteil vollzogen. Die Ring-Idee wurde nicht weiter verfolgt. Die Schienenknoten wurden ausschließlich auf die City konzentriert. Die Stammstrecke bündelte alle Linien auf einer Achse. Die U-Bahn bekam nur wenige Verknüpfungen zur S-Bahn. Der Straßenbahn-Ausbau entfiel erst einmal völlig. Er bekam erst seit den 1990er Jahren neue Impulse.

Das Ergebnis der Konzentrationsstrategie waren massive Kapazitätsprobleme bei der S-Bahn auf der Stammstrecke. Sie wurde ein Flaschenhals mit extremer Störanfälligkeit. Ihre Kapazitätsgrenzen machten weitere Angebotsverdichtungen schwer.

Und dass nun wiederum nach der monozentrischen Philosophie die zweite Stammstrecke unter die erste gelegt wird, mit genau den gleichen Knotenengpässen am Rand der City, während die kapazitätserweiternden, netzergänzenden und hohe Flexibilität sichernden Investitionen in den anderen Netzbereichen unterbleiben, ist angesichts der riesigen Summen, die dort vergraben werden, tragisch. Leider hat man sich in der aktuellen Debatte an die seinerzeitigen stadtentwicklungspolitischen Überlegungen nicht erinnert. Die „Interessen der City“ wurden gegen die Interessen der Gesamtstadt und der Region durchgesetzt. Es ist beklemmend, dass München im Abstand von knapp 50 Jahren den gleichen Fehler noch einmal macht.

Nach langem Stillstand endlich wieder Ausbau der Tram

Nach dem Gewaltakt des U- und S-Bahnbaus und der Zerstörung bedeutender Netzteile durch den U-Bahnbau lag das Straßenbahnthema dann für ca. 20 Jahre brach. Trotz der glücklichen Rettung der verbliebenen Strecken gab es keine weiteren Ausbaupläne, und vor allem wurde das überkommene Rollmaterial, der Fahrzeugpark, lange nicht modernisiert bzw. ersetzt. Stattdessen wurde ein wichtiger Betriebshof im Westen stillgelegt. Erst seit den 2000er Jahren nahm in München die Tram wieder Fahrt auf, gab es neue Planungen für Streckenverlängerungen. Neue Fahrzeuge wurden beschafft und in eine moderne Logistik investiert. Jetzt wäre es an der Zeit, mit aller Kraft die aus den Fehlentscheidungen zur zweiten Stammstrecke resultierenden Netzre-



Tram in Staßburg, Frankreich

FOTO: © HEINER MONHEIM

striktionen durch ein offensives Tram-Ausbaukonzept zu kompensieren, viele neue Ausbauprojekte an der Peripherie und möglichst viele tangentielle Verbindungen anzugehen. Ziel sollte sein, möglichst viele Netzknoten zu schaffen und an diesen dann auch wieder eine geordnete Stadtentwicklung einzuleiten. Das dafür nötige Geld hätte man durch den Verzicht auf die zweite Tunnelstrecke und das Umschwenken auf den Südring gut sichern können. Aber die Politik hat sich für das teuerste und am wenigsten netzwirksame Großprojekt entschieden, und die Stadt ist nach anfänglicher Skepsis auf das Großprojekt umgeschwenkt. „München 21“, den Umbau des Hauptbahnhofs von einem Kopf- zu einem Durchgangsbahnhof wie in Stuttgart, hat die Stadt in weiser Voraussicht nicht ernsthaft weiterverfolgt, aber die zweite Stammstrecke hat durchaus das Kaliber von Stuttgart 21 mit maximalen Kosten und minimaler Netzwirkung. Noch wäre Zeit, sich neu zu besinnen und auf das weitaus schneller machbare Ringkonzept umzuschwenken, so wie in Stuttgart es noch Zeit wäre, mit dem Konzept „Umstieg 21“ das Schlimmste zu verhindern.

Heiner Monheim (Jg. 1946) hat sich als Werkstudent im Münchner Stadtentwicklungsreferat Mitte der 1960er Jahre an den Debatten zum Stadtentwicklungskonzept und zur Schienennetzentwicklung in München beteiligt. Er hat in Bonn und München Sozial- und Wirtschaftsgeographie sowie Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung studiert und später in der Bundesraumordnung (1972-1985) und im Landesverkehrsministerium NRW (1985-1995) gearbeitet, ehe er bis 2011 Professor für Raumentwicklung an der Universität Trier wurde. Er bearbeitet gerade im VAS Verlag eine vierbändige Serie zur zukunftsfähigen Verkehrswende. Band 1 zur Fahrradstadt ist im Oktober 2017 erschienen, Band 2 zur Fußgängerstadt folgt im April 2018, Band 3 zur Stadt der Busse und Bahnen im Oktober 2018 und Band 4 zu den Auswegen aus der Autostadt im April 2019.

Schnellbahnen für die Metropolregion – München braucht ein zukunftsweisendes Schienenverkehrskonzept

WOLFGANG HESSE

Die Münchner Bevölkerung wächst seit Jahren rapide – allein innerhalb der Stadtgrenzen um ca. 20.000 (entsprechend 1,5 Prozent) pro Jahr. Heute hat die Stadt München ca. 1,5 Mio. Einwohner, der umliegende Großraum noch einmal so viel, und bei anhaltendem Wachstum könnten beide zusammen um 2050 ca. 4 Mio. Bewohner aufweisen. Mit der Bevölkerung hat auch der Verkehr ständig zugenommen – in der Vergangenheit sogar überproportional. – Das Münchner Verkehrssystem, das aufgrund des Olympia-Schubes um 1972 lange als vorbildlich galt, ist in die Jahre gekommen und hat sich seitdem nur unwesentlich verbessert. Viele Gelder flossen in den Straßenbau – z.B. in den Ausbau des Autobahnringes und des Mittleren Rings mit vielen aufwändigen Tunnelbauten. Der öffentliche Verkehr und speziell der Schienenverkehr wurden dagegen meist stiefmütterlich behandelt: Nach dem weiteren Ausbau des U-Bahn-Netzes in den 1980/90er Jahren, der leider mit einem großen Kahlschlag in dem früher fast flächendeckenden Tram-Netz einherging, passierte in über 30 Jahren nicht sonderlich viel.

Vor allem die Münchner S-Bahn konnte – abgesehen von der neuen Flughafen-Anbindung und dem Ausbau einiger Außenäste für den 10-Minuten-Takt – wenig profitieren. Das lag nicht zuletzt an der nun fast 20 Jahre andauernden Blockade durch das umstrittene Tieftunnel-Projekt (von den Betreibern „2. Stammstrecke“ genannt), das auch nach dem „Spatenstich“ im April 2017 frühestens in 10 Jahren (2026) Verbesserungen verspricht. Von der damaligen Bundesbahn schon vorgeplante Ausbauten des vorhandenen Bahnringes um München (Süd- und Nordring) für S-Bahnverkehr wurden dagegen torpediert und damit der dringend notwendige Ausbau des Münchner Schnellbahnsystems sträflich verzögert.

Die dramatischen Folgen dieser Hinhalte-Strategie sind heute unübersehbar: Das öffentliche Verkehrssystem stößt an seine Kapazitätsgrenzen, viele Straßen sind von ständigen Staus chronisch verstopft, und Maßnahmen im Rad- und Fußgängerverkehr können zwar punktuelle Erleichterungen bringen, aber die großen Verkehrsprobleme einer dynamisch wachsenden Metropole und der umliegenden Region nicht lösen.

Ein zukunftsfähiges S-Bahn-Netz für München

Dabei sind die topographischen und infrastrukturellen Gegebenheiten in München für einen Schienenverkehrs-Ausbau hervorragend: Stadt und Region liegen in der Ebene und werden lediglich von der Isar durchschnitten, die aber nur im südlichen Bereich wegen ihrer Hochufer ein gewisses Verkehrshindernis darstellt. Dazu haben die Eisenbahn-Ingenieure in den vergangenen 150 Jahren nicht nur

ein vergleichsweise großzügiges radiales Streckennetz aufgebaut, sondern auch zwei um das Zentrum herumführende Ringlinien:

1. die Südumfahrung, die von allen Zügen in Richtung Rosenheim und Mühldorf genutzt wird, sowie
2. den heute ausschließlich von Güterzügen befahrenen Nordring.

Stellt man diese für einen S-Bahn-Betrieb prädestinierte Infrastruktur den heutigen Verkehrs-Anforderungen gegenüber, so kommt man zu einer überraschenden Passung:

- Auf der bestehenden Stammstrecke zwischen Pasing und dem Ostbahnhof ist die jetzige Streckenkapazität nahezu ausgereizt – bei einer 2-minütigen Zugfolge ist das Angebot für den innerstädtischen Quell- und Zielverkehr jedoch völlig ausreichend.
- Chronisch überlastet und deshalb mittelfristig für einen durchgehenden 10-Minuten-Takt auszulegen sind dagegen die meisten der S-Bahn-Außenäste wie z.B. nach Dachau, Fürstenfeldbruck oder Markt Schwaben.
- Vordringlicher Bedarf besteht vor allem für verkürzte und direkte Verbindungen aus dem Umland in die zentrumsfernen nördlichen und südlichen Stadtteile, wo sich u.a. ein großer Teil der Arbeitsplätze befindet (wie z.B. in dem Gewerbegebiet längs des Nordrings oder im Bereich der Großmarkthalle).

Die einzig logische Folgerung in dieser Situation lautet:

- Bestehende 10-Minuten-Takte auf den Außenästen sind beizubehalten bzw. zeitlich und örtlich (auf weitere Außenäste) auszudehnen.



Abb. 1: Münchens S-Bahn-Netz 2030 – wie es sein sollte

- Die zusätzlich erforderlichen Züge sind über den Süd- und Nordring um das Zentrum herumzuleiten und stellen damit attraktive tangentielle Direktverbindungen her.

Damit würde für München ein entscheidender Schritt von einer aus den Nähten platzenden Provinzstadt zu einer echten Metropole getan: Weltstädte wie Berlin, Paris, London oder Moskau sind selbstverständlich ringförmig angelegt und profitierten von ihren auf viele Subzentren verteilten Verkehrsverbindungen. Ein Berlin, in dem nahezu sämtlicher öffentlicher Verkehr über den Alexanderplatz oder den Bahnhof Friedrichstraße lief (wie das mit dem Münchner Marienplatz z.Zt. der Fall ist), wäre schon vor 100 Jahren undenkbar gewesen.

Wie damit ein künftiges S-Bahnnetz auszusehen hat, zeigt Abbildung 1. Fünf oder sechs zusätzliche S-Bahnlinien verstärken die Außenäste im Westen und Osten und werden im Stadtbereich wahlweise über den Süd- bzw. Nordring geführt. Bei 2 bis 3 Linien pro Ringstrecke (und vorausgesetztem 20-Minuten-Grundtakt für alle Linien) ergibt sich dort ein 6 bis 7- bzw. 10-Minuten-Takt.

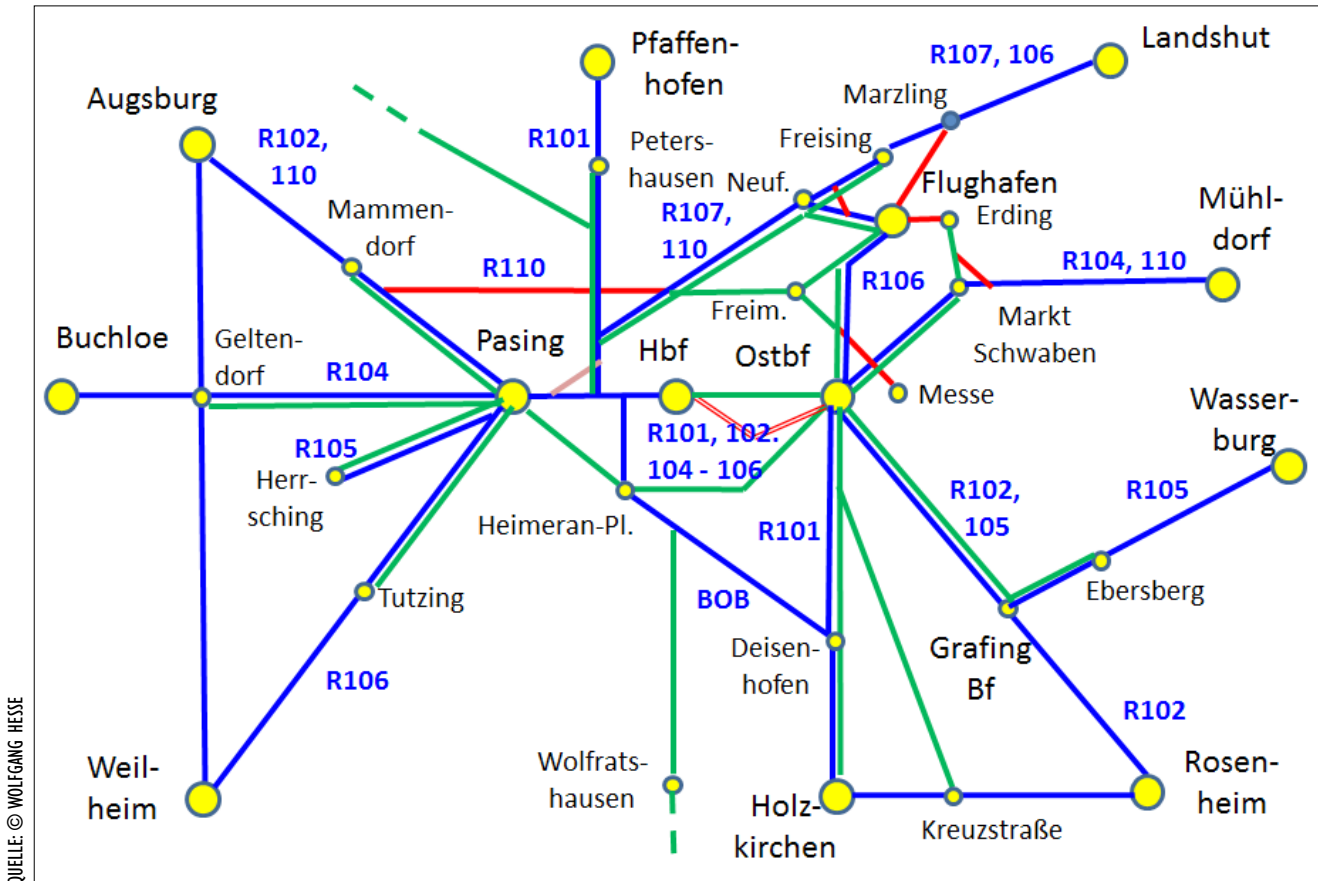
Schnelle Regionalbahnen statt störungsanfälliger „Express-S-Bahnen“

Eine weitere wichtige Frage betrifft den regionalen Schnellverkehr. Für Fahrgäste, die von entfernteren auswärtigen Stationen wie Geltendorf, Ebersberg oder gar Landshut oder Rosenheim nach München wollen, ist eine S-Bahnfahrt mit Halt an allen

Zwischenbahnhöfen schwer zumutbar, deswegen sind schnelle Regionalbahnen, die nur an wichtigen Knoten und Übergangspunkten halten, unverzichtbar. In dem offiziell geplanten S-Bahnsystem der 2030er Jahre sollen sogenannte „Express-S-Bahnen“ diese Aufgabe übernehmen.

Abgesehen davon, dass die dafür notwendigen Fahrzeuge bislang nicht existieren, ist diese Planung mit dem schweren Geburtsfehler des „Mischverkehrs“ belastet. Sollen Züge mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf den selben Gleisen verkehren, so führt dies, wenn man zeitraubende Überholvorgänge vermeiden will, zwangsläufig zu relativ großen Taktabständen. Noch schlimmer ist allerdings die enorme Verspätungs- und Störanfälligkeit eines solchen „auf Kante genähten“ Systems. Für jeden auch nur halbwegs mit der Eisenbahnmaterie Vertrauten sind Mischverkehre deshalb als Takt-Killer verpönt. Bei den Münchner Planungen haben sie zu der fatalen Fehlentscheidung geführt, die bereits teilweise bestehenden 10-Minuten-Takte auf 15-Minuten-Takte auszudünnen und zudem ein undurchsichtiges Mischsystem von Linien einzuführen, die zum Teil im 15-Minuten-Takt und zum Teil im 20-Minuten-Takt verkehren sollen.

Dabei liegt die Lösung auf der Hand: „Express-S-Bahnen“ gibt es bereits – nämlich in Form der verkehrenden Regionalbahnen auf den entsprechend (4-gleisig) ausgebauten Außenstrecken wie z.B. nach Mammendorf oder Grafing. Selbst auf 2-gleisigen Strecken verkehren sie schon jetzt – nur dort mit den



QUELLE: © WOLFGANG HESSE

Abb. 2: Mögliches R-Bahn-Netz München 2050

Tücken des Mischverkehrs belastet. Vordringlich ist also deren 4-gleisiger (oder streckenweise wenigstens 3-gleisiger) Ausbau, wie er z.B. von Pasing nach Fürstenfeldbruck schon lange gefordert wird und mit Bau der Gröbenzeller Spange (sogar mit Anschluss an den Münchner Nordring) auch sehr effektiv möglich wäre. So könnte ein weiträumiges Schnellbahnnetz für den Großraum München entstehen, das etwa von den Eckpunkten Augsburg, Landshut, Rosenheim und Weilheim begrenzt ist und ein Gebiet von mehr als 15.000 km² (entspricht einem Fünftel der Fläche Bayerns) abdecken würde (vgl. Abb. 2).

Seine volle Wirkung entfalten könnte ein solches System tatsächlich durch einen verbindenden Innenstadt-Tunnel vom Hauptbahnhof zum Ostbahnhof. Allerdings müsste dafür die gegenwärtige (Tunnel-)Planung in zwei wesentlichen Punkten geändert werden:

1. muss der Tunnel Regionalzug-tauglich sein – was Anpassungen bezüglich Bahnsteiglängen, -höhen und -breiten erforderlich macht und
2. sollte der Ostbahnhof als wichtigster Knotenbahnhof rechts der Isar direkt angefahren werden – und nicht in 40 m Tieflage weitab vom sonstigen Bahngeschehen.

Dazu wäre es wünschenswert (und würde die Kostenrechnung wahrscheinlich wesentlich entlasten), den Tunnel nicht in 40 m Tiefe (und mehr) voranzu-

treiben, sondern etwa in der Lage des früher (weiter südlich) geplanten sog. City-Tunnels. Diese zwischenzeitlich verworfene Variante müsste unbedingt wieder in Erwägung gezogen werden.

U-Bahn und Tram ergänzen das vierstufige Schnellbahnnetz

Ein großstädtisches Schnellbahnnetz entfaltet seine Wirkung vor allem durch die größtmögliche Verknüpfung der vorhandenen Linien. Für den U-Bahn-Ausbau sind daher die schon lange geplanten Lückenschlüsse vom Laimer Platz nach Pasing und vom Arabellapark nach Engelschalking (mit Verlängerungsmöglichkeit in das östliche Neubaugebiet) vorrangig. Dazu kommen die Ausbauten der Kreuzungsbahnhöfe zum Südring (Poccistraße und Kolumbusplatz) sowie zum Nordring (Berduxstraße, Lassallestraße – mit U1-Verlängerung eventual bis Fasanerie, Lerchenau, Knorrstraße, Ingolstädter Straße, Freimann-Süd, Unterföhring-West).

Eine U9 vom Hauptbahnhof nach Schwabing braucht es dagegen nicht, ihre Funktion kann viel besser, Fahrgast-freundlicher und vor allem wirtschaftlicher von der Tram mit Widmung der Barer Straße zur „Tram-Magistrale“ und einem kurzen Lückenschluss vom Elisabethplatz zur Münchner Freiheit wahrgenommen werden.

Für die kleinräumige Bedienung, bequemen und

Barriere-freien Zugang mit (relativ) vielen Haltestellen bietet sich die Tram als ideales Beförderungsmittel an – vor allem in eng besiedelten Stadtbereichen, aber auch im Vorortbereich als „Stadt-Umland-Bahn“. Nach der glücklichen Rettung der Tram vor ideologisch verblendeter Zerstörungssucht hat München hier ein Pfund, mit dem sich in der Zukunft wuchern lässt.

Insgesamt ergibt sich ein vierstufiges Netz von Schienenverkehrslinien, wie es (schematisch verkürzt) in Abbildung 3 angedeutet ist.

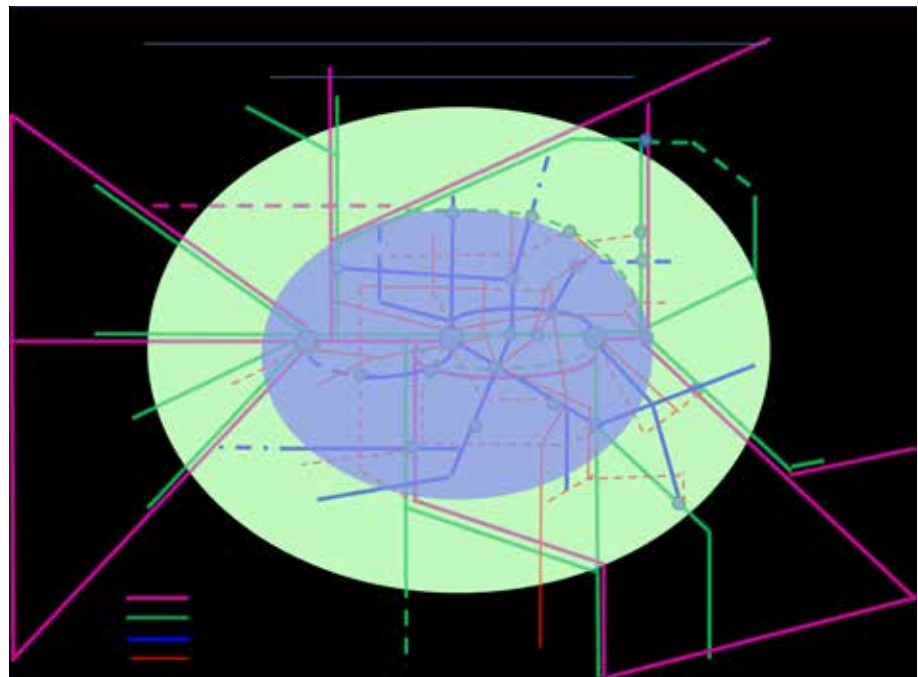


Abb. 3: Metropol-Netz München 2050 (schematisch)

Folgerungen für den Güterverkehr

Planungen für den weiteren Schnellbahnausbau müssen den Güterverkehr mit einbeziehen. Dieser wird zur Zeit über den ihm vorbehaltenen Nordring und im Mischbetrieb mit den Fern- und Regionalzügen über den Südring abgewickelt. Da diese Ringstrecken eigentlich vordringlich für den Regionalverkehr und vor allem für den S-Bahnbetrieb benötigt werden, sollte der (Fern-) Güterverkehr mittelfristig weiträumig um München herumgeleitet werden, etwa auf der Achse Rosenheim-Mühldorf-Landshut-Regensburg. Der Südring sollte ganz dem Personenverkehr gewidmet werden, der Nordring könnte ausgebaut und beiden Verkehrsarten zugeordnet werden.

In Anbetracht der auf unsere Region zukommenden Verkehrsströme über die ausgebaute Brennerstrecke sind hier vorausschauende Weichenstellungen dringend angesagt.

Fazit

- München braucht ein zukunftsweisendes, großräumiges Schienenverkehrskonzept. Dafür müssen die Zuständigkeiten (Freistaat für R- und S-Bahnen, Stadt und Landkreise für den Rest) besser gebündelt werden.
- Die Grundstruktur wird sinnvollerweise durch ein 4-stufiges Netz aus R-, S-, U- und Tram-Bahnen gebildet, „Express-S-Bahnen“ im Mischverkehr sind dagegen kontraproduktiv und kein zukunftsträchtiges Konzept. Der 10-Minuten-Takt muss (zumindest als Option) für alle S-Bahnlinien erhalten bleiben bzw. hergestellt werden.

- Für eine Metropolregion von der Größe und dichten Besiedlung Münchens ist eine Verkehrsstruktur mit radialen und tangentialen Verbindungen unabdingbar, die Schienen-Ringe müssen daher vordringlich für den S- und R-Bahnverkehr ausgebaut werden.
- Dabei sind die Bedürfnisse des regionalen Güterverkehrs (im Falle Nord- und Ostring) zu berücksichtigen, der Fern-Güterverkehr ist dagegen weiträumig um München herumzuleiten.
- U-Bahn und Tram haben wichtige, vor allem innerstädtische Zubringer- und Verteilerfunktionen. Im Vergleich schneidet die Tram wegen der niedrigeren Baukosten, besseren Erschließungswirkung und leichteren Zugängen oft wesentlich besser ab. Die Wiederherstellung vieler unbedacht zerstörter Tram-Strecken im Innenstadtbereich könnte Gegenstand eines vordringlichen, vergleichsweise kostengünstigen und hocheffektiven Programms sein.
- Mittel- bis langfristig ist eine innerstädtische Tunnelverbindung vom Haupt- zum Ostbahnhof für Regionalzüge wünschenswert. Deren Stationen sollten jedoch leicht erreichbar und mit den bestehenden Stationen eng verknüpft sein, um den Fahrgästen an jedem Ort und zu jeder Zeit die größtmögliche Flexibilität zu eröffnen.

Prof. Dr. Wolfgang Hesse hat am Fachbereich Mathematik und Informatik der Philipps-Universität Marburg gelehrt und hält weiter Vorlesungen an der LMU München. Er ist Bahn- und Fahrplanexperte und arbeitet im Arbeitskreis „Schienenverkehr“ des Münchner Forums mit.

Neue Wege in der Verkehrsplanung

Zur Studie „Perspektiven im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis München“

CHRISTOPH GÖBEL

Ein Zuwachs von rund 17 Prozent in den nächsten 20 Jahren – das ist die Prognose für den Bevölkerungsanstieg im Landkreis München. In absoluten Zahlen bedeutet dies: Bis 2035 werden voraussichtlich knapp 400.000 Menschen im Landkreis leben. Hinzu kommen aktuell bereits ca. 170.000 werktägliche Einpendler, die in über 26.000 Unternehmen im Landkreis München arbeiten. Wie mobil sie alle dabei sein werden, hängt wesentlich von der Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs ab. Denn der motorisierte Individualverkehr stößt mit den kontinuierlich wachsenden Pendlerströmen und dem allgemein steigenden Bedürfnis nach Mobilität schon heute an seine Grenzen. Um die Bewegungsmöglichkeiten – und damit den Lebensstandard und die Prosperität der Region – langfristig zu sichern, bedarf es passgenauer zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte.



FOTONACHWEIS: © LANDRATSAMT MÜNCHEN

Die Öffentlichkeit machte reichlich Gebrauch von der Möglichkeit, sich in die Erarbeitung der Studie „Perspektiven im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis München“ einzubringen. Sowohl an einer Online-Umfrage als auch an einem Workshop nahmen viele Bürgerinnen und Bürger teil.

Dazu wurde im Herbst 2015 die Studie „Perspektiven im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis München“ in Auftrag gegeben. Ziel dieser Untersuchung war es, langfristige Perspektiven und Visionen zur Weiterentwicklung und Ergänzung der bestehenden ÖPNV-Infrastruktur im Landkreis zu erarbeiten. Der Fokus lag dabei insbesondere auf den Schienenverkehrsmitteln sowie den tangentialen Verkehrsbeziehungen, welche die im Nahverkehrsplan des Landkreises beschlossene Weiterentwicklung der MVV-Regionalbuslinien ergänzen sollen. Bewusst wurde dabei über die Grenzen der Zuständigkeiten des Landkreises hinausgeblickt.

Für die Untersuchung untergliederten die Planer den Landkreis München in insgesamt fünf Teilräu-

me: den Münchner Norden, den Osten, das Hachinger Tal, das Isartal sowie das Würmtal. Bestehende Planungen, wie etwa der Bau einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke oder das Projekt „Bahnknoten München“, aber auch die Konzepte des Nahverkehrsplans gaben der Studie einen groben Rahmen. Erklärtes Ziel war es, ausgehend von dieser Basis möglichst frei und visionär zu denken und neue Mobilitätskonzepte zu entwickeln.

Der Norden

Für den Münchner Norden, dessen Entwicklung insbesondere durch die Nähe zum Flughafen sowie den weiter anwachsenden Wissenschaftsstandorten geprägt ist, stellten die Planer zum einen eine neue Stadtbahn zur Diskussion, die die Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorte

Ober- und Unterschleißheim sowie Garching miteinander verbinden soll. In einer zweiten Ausbaustufe könnte eine Weiterführung bis Ismaning erfolgen. Darüber hinaus wurde eine Verlängerung der U6 bis nach Neufahrn angedacht, die regional eine zusätzliche attraktive öffentliche Flughafen-Anbindung darstellen würde. Vorbehaltlich einer Freigabe des derzeit für den Güterverkehr genutzten Münchner Nordrings könnte zudem eine S-Bahn-Tangente errichtet werden, die von Dachau über Unterföhring weiter in den östlichen Landkreis München führt.

Der Osten

Auch der Münchner Osten steht unter dem Einfluss des Flughafens. Darüber hinaus spielen die Verbindungen

dungen in die Nachbarlandkreise Erding und Ebersberg eine besondere Rolle. Ein überregionaler Anziehungspunkt ist die Messe München, für die eine bessere Flughafenanbindung wichtig wäre. Für den Münchner Osten stellten die Experten zwei neue S-Bahnverbindungen vor: Neben der auch im Norden angedachten „Nordring“-Tangente von Unterföhring in Richtung Haar käme auch eine zweite Linie in Frage, die die Messe über Aschheim mit Pliening im Landkreis Ebersberg verbinden könnte. Auch eine Erweiterung in Richtung Markt Schwaben und (in Kombination mit dem Erdinger Ringschluss) weiter zum Flughafen wäre denkbar. In beiden Fällen würden sich die Reisezeiten zwischen der Messe und dem Flughafen verringern und sich auch auf andere Beziehungen zeitlich positiv auswirken. Einen Reisezeitgewinn zwischen zehn und zwanzig Minuten halten die Planer dabei für realistisch.

Hachinger Tal, Isartal und Würmtal

Für den Münchner Süden und Südwesten, in dem die Pkw-Motorisierungsrate besonders hoch ist, entwickelten die Planer neben dem wichtigen Bestandsausbau der S3 und S7 vielfältige Ideenskizzen, wie zum Beispiel den Anschluss einer Schienenverkehrsverbindung an das bestehende U- und Trambahn-Netz an der südöstlichen Stadtgrenze, die Reisende weiter bis nach Ottobrunn bringen könnte. Auch für Martinsried erachten die Verkehrsexperten die Fortsetzung der Bahnverbindung für sinnvoll. Sie könnte über Planegg bis nach Germering führen und als Verlängerung der U6 dienen, die bekanntlich bis zum Forschungscampus in Martinsried weitergeführt werden wird. In Germering könnte eine solche Stadtbahn dann an die S8 anschließen. Für das Isartal stand bei der Betrachtung der Potenziale neben dem Bestandsausbau der S7 der bessere Zugang zum S-Bahnhof Pullach – z. B. in Form einer Fahrrad- und Fußgängerbrücke – im Vordergrund, um die trennende Wirkung der Isar abzuschwächen.

Nächste Schritte

Potenziale, Chancen und Möglichkeiten, den öffentlichen Personennahverkehr im und um den Landkreis München auszubauen, gibt es viele, das hat die Studie gezeigt. Um einige der vielversprechenden Projektideen weiter voranzutreiben, lässt der Landkreis nun weitere vertiefende Untersuchungen durchführen. Insgesamt sind es sieben ganz konkrete Verkehrsbeziehungen, die eine detaillierte Prüfung erfahren werden.

Es handelt sich dabei um eine tangentielle Stadt-



FOTONACHWEIS: © LANDRATSAMT MÜNCHEN

bahn zwischen Oberschleißheim, Unterschleißheim und Garching, eine neue S-Bahn-Tangente in Fortführung des Münchner Nordrings über Unterföhring bis nach Haar und eine weitere neue S-Bahn von der Messe über Aschheim nach Pliening. Zusätzlich zu dieser soll eine neue schienengebundene Linienführung zur Anbindung der Messe dergestalt geprüft werden, dass die Bahnlinie nach einem Schwenk zur Messe in östlicher Richtung weitergeführt wird und dann südöstlich von Heimstetten wieder auf die heutige Trasse der S2 führt. Des Weiteren möchten die Kreisräte eine neue Stadtbahn zwischen Martinsried, Planegg und Germering untersucht wissen. Auch eine Verlängerung der U6 über Garching-Forschungszentrum bis nach Neufahrn steht auf der Agenda zu untersuchender Verkehrsbeziehungen. Näher geprüft werden soll auch die Verlängerung der U5 ab Neuperlach-Süd und alternativ dazu eine oberirdische Bahnverbindung nach Süden in Richtung Neubiberg, Ottobrunn und Taufkirchen. Wichtig ist den Kreisräten vor allem, dass auch die Universität der Bundeswehr in Neubiberg sowie AIRBUS und der Ludwig-Bölkow-Campus in Taufkirchen/Ottobrunn angebunden werden. In diesem Zusammenhang möchte man auch untersuchen, inwieweit der U-Bahnhof Neuperlach-Süd noch genügend leistungsfähig ist.

Aufnahme in die Projektliste fand darüber hinaus eine neue tangentielle Straßenbahnverbindung im Bereich der Messe und der Ortschaften Dornach, Aschheim und Kirchheim, gegebenenfalls auch Ismaning und Unterföhring. Schließlich sollen die vertieften Überlegungen auch fortschrittliche Potenziale weiterer Verkehrsmittel betrachten, etwa den Einsatz moderner Seilbahntechnik.

Christoph Göbel (CSU) ist seit 2014 Landrat des Landkreises München. Von 2002 bis 2014 war er Kreisrat und Erster Bürgermeister der Gemeinde Gräfelfing, zuvor Mitglied des Gemeinderates. Er studierte Jura und Verwaltungswissenschaften in München und Speyer, dort ist er Lehrbeauftragter für Kommunalrecht und Kommunale Selbstverwaltung.

Agil – mobil – fragil?

ROBERT NIEDERGESÄSS

Funktionierende Mobilität ist eine wesentliche Rahmenbedingung für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region – und damit auch gleichermaßen Basis für den Wohlstand und die Lebensbedingungen der Menschen im Großraum München. Dabei löst sie auch Probleme, die man ansonsten mit viel Geld anderweitig lösen muss. Aber sie muss funktionieren – täglich, im Echtbetrieb und nicht nur im Idealfall, gewissermaßen theoretisch, unter Laborbedingungen. Nur so können wir Wachstum und Energiewende schaffen und dauerhaft Wohlstand und Lebensstandard sichern.

Die Verbundlandkreise im Münchner Verkehrs-Verbund (MVV) haben im März 2017 ein vielbeachtetes Positionspapier zu den Zukunftsperspektiven für die S-Bahn München aus ihrer Sicht verfasst. Seit der Bahnreform von 1994 sind die Landkreise und kreisfreien Städte als sogenannte Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), d.h. die Beförderung mit U-Bahnen, Tram und Bussen zuständig. Demgegenüber umfasst der Schienen-Personennahverkehr (SPNV) die Nahverkehrsbeförderung in Zügen der Eisenbahnen, also auch die S-Bahn München. Der dafür zuständige Aufgabenträger ist der Freistaat Bayern.

Warum also verfassen die Verbundlandkreise, trotz offensichtlicher Unzuständigkeit, ein Positionspapier zur S-Bahn? Die S-Bahn München ist das Rückgrat der Verkehrsbedienung im öffentlichen Verkehr in Stadt und Umland. Das System stößt jedoch seit längerem an seine Leistungsgrenzen. Um auch künftig einen attraktiven Nahverkehr in der Metropolregion München zu gewährleisten und die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele zu erreichen, muss das System dringend in vielen Bereichen ertüchtigt werden.

Der MVV geht 2018 in das 47. Jahr seiner Geschichte. Die ursprünglich 360 Millionen Fahrgäste im Jahre 1973 sind beständig auf mittlerweile rund 700 Millionen Fahrgäste jährlich gestiegen. Basis dieses Erfolgs ist neben dem einheitlichen MVV-Tarif zum einen ein nahezu flächendeckendes S-Bahn-Netz mit zwölf Linienästen und 150 Bahnhöfen, das bis zu 45 Kilometer in die Region reicht und getaktete, direkte Verbindungen in die Münchner Innenstadt bietet. Nicht zuletzt ist es aber auch das kontinuierliche Wachstum an Einwohnern und Arbeitsplätzen in der Region München, in der mittlerweile 2,9 Millionen Menschen wohnen, das auch im ÖPNV zu Rekorden führt. Und bis 2035, so sagen jüngste Prognosen, soll die Bevölkerung noch einmal um rund 400.000 Einwohner wachsen.

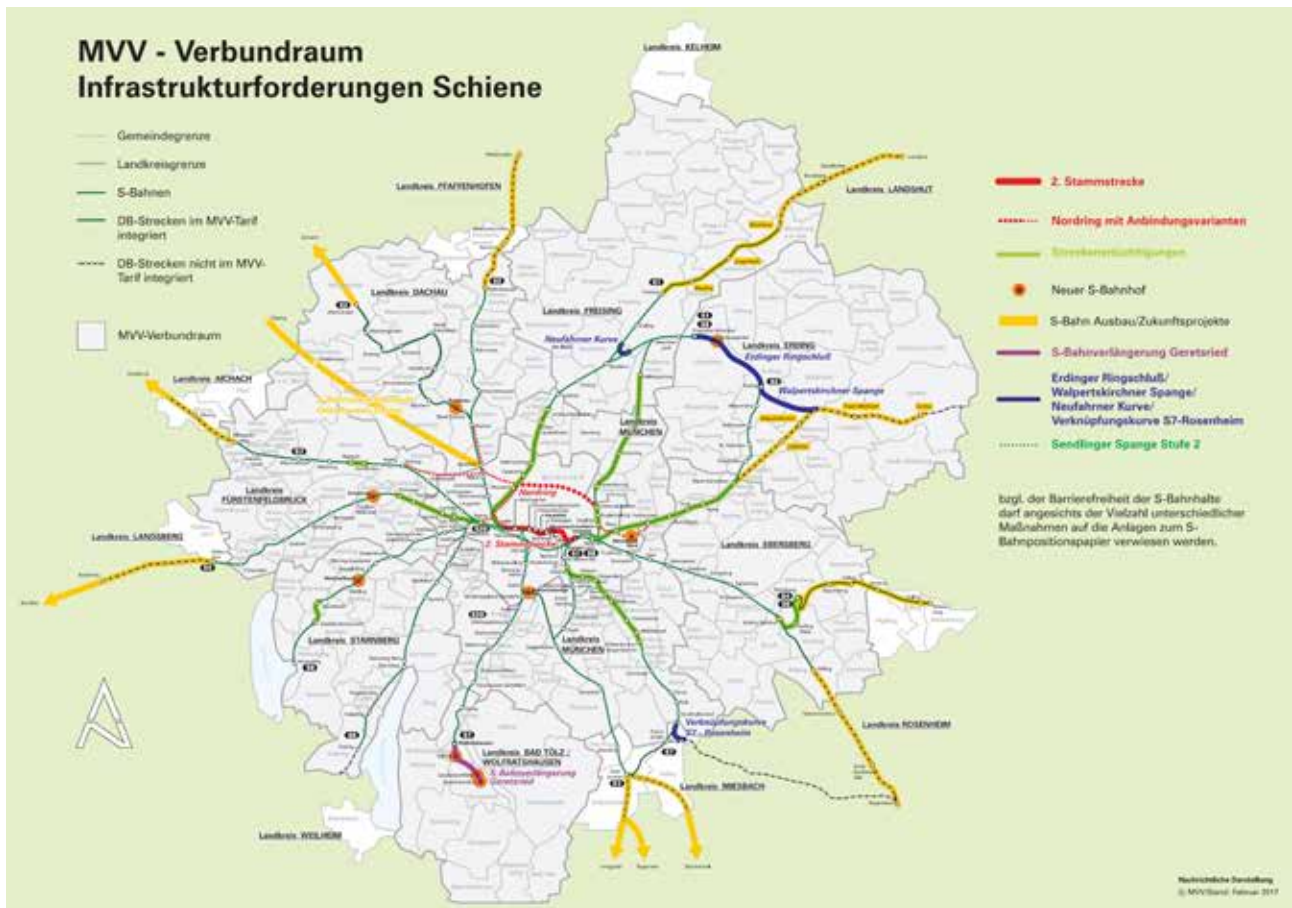
Angesichts des zunehmenden demografischen Drucks werden Fragen der Verkehrspolitik und der Daseinsvorsorge zunehmend wichtig. Daneben gibt

es mit Klimaschutz-, Umweltschutz- und Energiefragen weitere den Verkehr bestimmende Faktoren. Die anhaltende Steigerung des Straßenverkehrs wird zu nachhaltigen Verkehrskonzepten im Stadt- und Umlandbereich von München zwingen. Für die sich verändernden Fahrgastbedürfnisse müssen angepasste, zukunftsweisende Angebots- und Informationsformen entwickelt werden.

Die Verbundlandkreise stellen die bewährten Organisationsstrukturen des öffentlichen Personennahverkehrs mit ihrem S-Bahnpositionspapier nicht in Frage, sondern regen vielmehr an, aufgrund der faktisch engen Vernetzung von SPNV und ÖPNV die Abstimmung der Zuständigkeitsstränge zu intensivieren, um so zu einem optimalen Zusammenspiel aller Akteure zu kommen. Es geht also schlicht um die gemeinsame Beantwortung der Frage, wie wir auch in Zukunft die Mobilität der Menschen sicherstellen und ausbauen können.

Ausgangspunkt der Überlegungen der Landkreise ist zum einen die unbedingte Befürwortung des Baus der 2. Stammstrecke und die Umsetzung der damit einhergehenden netzergänzenden Maßnahmen. Ein kontinuierlicher Ausbau der Infrastruktur der S-Bahn ist unabdingbar. Zahlreiche Vorhaben wurden hier bereits auf den Weg gebracht. Sie bündeln sich im Programm „Bahnknoten München“. Die Landkreise unterstützen den Freistaat bei diesen Infrastrukturplanungen sowohl im konzeptionellen als auch im kommunikativen Bereich.

Mit Blick auf ein nachhaltiges S-Bahn-System 2050 ist jedoch ein weiteres Bündel von Ausbaumaßnahmen erforderlich, das sowohl das S-Bahn-System als Ganzes als auch die Stationen und einzelne S-Bahn-Aste betrifft. Aufgrund der langen Vorlaufzeiten bei großen Infrastrukturprojekten ist aus Sicht der Landkreise eine „Vision 2050“ erforderlich, die alle denkbaren Infrastrukturmaßnahmen für die S-Bahn München beinhaltet, sowie ein Stufenkonzept bzw. eine Prioritätenliste, welche aufzeigt, wann welche Verbesserungen umgesetzt werden können. Die Landkreise und Gemeinden können im Gegen-



QUELLE: © MVV

Das S-Bahnpositionspapier steht u.a. auf den Homepages der Verbundlandkreise und des MVV zum Download bereit.

zug ihre langfristige Siedlungsentwicklung wie auch die mittelfristige Regionalbusanbindung und -planung gezielt daraufhin ausrichten. Einfach gesagt geht es darum, dass es angesichts der langen Planungs- und Umsetzungszeiträume wichtig ist, jetzt gemeinsam zu planen und die Weichen langfristig zu stellen.

So liefern die Landkreise Vorschläge zur mittel- bis langfristigen Entwicklung des bestehenden S-Bahnnetzes. Die S-Bahn München muss langfristig auf einem eigenen zweigleisigen S-Bahnnetz auf allen S-Bahn-Außenästen betrieben werden. Hierzu ist ein Gesamtkonzept durch den Freistaat Bayern zu entwickeln. Mit eigenen Gleiskörpern würde die Störungsanfälligkeit des S-Bahnbetriebs drastisch reduziert und gleichzeitig die zur Verfügung stehende Kapazität als Grundlage der Angebotsplanung deutlich gesteigert. Mithin würde die künftige Taktung des S-Bahnangebotes nicht mehr ausschließlich von den Vorgaben der Infrastruktur, sondern vielmehr von den Erfordernissen der Nutzer abhängen.

Weiterhin liefern die Landkreise Vorschläge zur langfristigen Entwicklung der gesamten bestehenden Schieneninfrastruktur im Großraum. Die Verkehrsströme haben sich schon seit längerer Zeit deutlich über den MVV-Raum hinausentwickelt und reichen weit in die Europäische Metropolregion München

(EMM). Dementsprechend muss auch das S-Bahn-System zukünftig verstärkt über den MVV-Raum hinaus entwickelt werden. Dazu sind die bereits existierenden ersten Überlegungen der Bedienung mit einem System von Express-S-Bahnen in die Metropolregion weiter auszubauen. Relevante Express-S-Bahn-Destinationen sind u.a. Landshut, Landsberg am Lech bzw. Buchloe, Pfaffenhofen a.d. Ilm, Rosenheim, Wasserburg oder das Oberland (Lenggries, Tegernsee, Bayrischzell). Denkbar wären auch eine Verlängerung nach Kochel sowie eine Elektrifizierung der Strecke nach Wasserburg, so dass auch diese von Express-S-Bahnen bedient werden kann.

Da sich die Zugangebote „S-Bahn“, „Express-S-Bahn“, „Regionalbahn“ und „Regionalexpress“ zunehmend überschneiden und ergänzen, sind die Vernetzung wie auch die wechselseitige Ergänzung aller Angebote im SPNV zu optimieren.

Die Landkreise liefern auch Vorschläge für neue Verknüpfungen bestehender Strecken und völlig neue Verbindungen. Derzeit noch nicht vorhandene Strecken und/oder Streckenverknüpfungen müssen hinsichtlich ihrer langfristigen Erforderlichkeit geprüft, bewertet und deren Finanzierbarkeit gesichert werden.

Die Landkreise fordern, unverzüglich und abgestimmt das Betriebskonzept der S-Bahn zu kon-

ketisieren. Es ist sowohl für die Transparenz des S-Bahn-Angebotes als auch für die Angebotsplanung beim Regionalbusverkehr in den Landkreisen wichtig, dass auch mit Fertigstellung der 2. Stammstrecke ein einheitlicher Grundtakt gefahren wird. Darüber hinaus darf es mit der Fertigstellung der Stammstrecke nicht zu Verschlechterungen oder „Unwuchten“ beim S-Bahnangebot kommen.

Schließlich verlangen die Landkreise zur sofortigen Verbesserung des S-Bahnangebotes die Schließung bestehender „Taktlücken“. Die Landkreise haben diese im bestehenden S-Bahnangebot bereits mehrfach gegenüber der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der S-Bahn München thematisiert. Seither zeichnet sich ein Dialog zwischen BEG, S-Bahn, Verbundgesellschaft und Landkreisen ab, der bereits leichte Verbesserungen zeitigt und noch deutlich zu intensivieren ist. Neben der Schließung von Taktlücken tagsüber ist auch ein 24-Stunden-Betrieb zunächst mindestens an den Wochenenden erforderlich.

Die Landkreise erwarten sich vom S-Bahn-Positionspapier kurz- und mittelfristig spürbare Verbesserungen für die Fahrgäste in der Region, eine abgestimmte Planung des öffentlichen Personennahverkehrs von Freistaat, Landeshauptstadt und Landkreisen aus einem Guss und insbesondere einen engen und zielführenden Dialog mit den SPNV-Verantwortlichen des Freistaates.

Hierzu haben bereits erste Gespräche stattgefunden und über den sogenannten „Verkehrspakt Großraum München“, der Ende 2017 auf Einladung des bayerischen Ministerpräsidenten erstmals tagte, verbinden die Landkreise die große Hoffnung, gemeinsam mit dem Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München eine „Aufwertungsoffensive Mobilität“ für den Großraum München zu starten und kontinuierlich umzusetzen. Gemeinsames Ziel dieser Offensive muss es sein, den Menschen in Stadt und Land eine moderne und gut ausgebaute Infrastruktur bereitzustellen.

Robert Niedergesäß war von 2001 bis 2013 Erster Bürgermeister der Gemeinde Vaterstetten. Seit 2013 ist er Landrat des Landkreises Ebersberg und seit 2014 Sprecher der MVV-Verbundlandkreise. Als solcher setzt er sich für den Ausbau des ÖPNV im Landkreis und in der Region ein.

Auszug aus dem Positionspapier der Verbundlandkreise im MVV

Zukunftsperspektiven für die S-Bahn München aus Sicht der Verbundlandkreise
der Landräte der Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg

Ziel des Positionspapiers

„Die S-Bahn München ist das Rückgrat der Verkehrsbedien­dung im öffentlichen Verkehr in Stadt und Umland. Das System stößt jedoch seit längerem an seine Leistungsgrenzen. Um auch künftig einen attraktiven Nahverkehr in der Metropolregion München zu gewährleisten und die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele zu erreichen, muss das System dringend in vielen Bereichen ertüchtigt werden.

Wesentliche, bereits vom Freistaat Bayern beschlossene Maßnahmen sind in den Infrastrukturplanungen zum Bahnknoten München (2. Stammstrecke und netzergänzende Maßnahmen) sowie im sogenannten 13-Punkte-Sofortprogramm formuliert. Mit der Unterzeichnung einer Realisierungsvereinbarung zur zweiten Stammstrecke durch den Freistaat Bayern und das Bundesverkehrsministerium am 25.10.2016 und der Finanzierungserklärung am 22.12.2016 wurde der zentrale Baustein der Infrastrukturplanung für die Zukunft des S-Bahn-Systems auf den Weg gebracht. Dies begrüßen die Verbundlandkreise außerordentlich, da hierdurch eine wesentliche (innerstädtische) Voraussetzung geschaffen wird, die die weitere Ertüchtigung des schienengebundenen ÖPNV in der Region München erst ermöglicht bzw. sinnvoll macht. Diese Ertüchtigung ist mehr denn je erforderlich, wie die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen. Das S-Bahn­system arbeitet bereits im alltäglichen Betrieb seit Jahren an der absoluten Belastungsgrenze und nahezu jede beliebige Störung führt den zumindest kurzzeitigen Kollaps herbei. Die Verbundlandkreise erwarten sich von der zeitnahen Realisierung der Infrastrukturplanungen zum Bahnknoten München, sowie den im 13-Punkte-Sofortprogramm aufgeführten Maßnahmen, dass der öffentliche Personennahverkehr im gesamten Verbundgebiet leistungsfähiger, zuverlässiger und attraktiver wird.

Doch inzwischen sind die Wachstumsprognosen der vergangenen Jahre durch die tatsächlich eingetretenen Entwicklungen längst überholt und man wird nicht umhinkommen, für die kommenden Jahrzehnte, auf der Basis der genannten Infrastrukturplanungen weitergehende Verbesserungen zu entwickeln, um den Standort attraktiv für die Wirtschaft und die Menschen zu halten.

Im Bereich der öffentlichen Mobilität leisten die Verbundlandkreise als Aufgabenträger mit der Organisation des MVV-Regionalbusverkehrs ebenfalls einen wesentlichen Beitrag. Sind in den Verbundlandkreisen 1994 gut 15 Mio. Buswagenkilometer pro Jahr angeboten worden, so waren es 2015 mit bereits rund 33 Mio. Kilometer pro Jahr mehr als doppelt so viel.


Vor dem dargestellten Hintergrund sehen die Landkreise weiteren erheblichen Verbesserungsbedarf und möchten ihre Anregungen einfließen lassen, sowie Wege aufzeigen, wie die S-Bahn München zukunftsfähig gemacht und das S-Bahnsystem kurz-, mittel- und langfristig verbessert werden kann.

Dies soll unter Wahrung der bestehenden Rahmenbedingungen geschehen. Die Verbundlandkreise stellen die gesetzlichen Zuständigkeiten mit dem Freistaat Bayern als Besteller und der BEG als primär zuständiger Regieebene und Geschäftsbesorgerin für den Freistaat nicht in Frage und wollen diese beibehalten. Das neue Verständnis von Freistaat, Landeshauptstadt München und Verbundlandkreisen einer verbesserten, sich ergänzenden Zusammenarbeit bietet derzeit gute Voraussetzungen zur Ertüchtigung des Systems.

Die Verbundlandkreise sehen dabei die MVV GmbH, gewissermaßen als überregionale Klammer, als geeignete Fachinstanz und Kommunikator für die Interessen aller am ÖPNV Beteiligten. Ziel muss es letztlich sein, das S-Bahnsystem München wieder als Ganzes zu begreifen und möglichst viele Schwachstellen abzustellen.

Die Verbundlandkreise sind dafür bereit, den Freistaat und die BEG bei den anstehenden Aufgaben aktiv zu unterstützen.“

In Abschnitt 2 wird die Ausgangslage, in Abschnitt 3 die kurz- und mittelfristigen Handlungsoptionen und in Abschnitt 4 der notwendige Infrastrukturausbau dargestellt.

Das vollständige Papier kann **hier**  heruntergeladen werden.

Leistungsfähiger Öffentlicher Verkehr als Grundgerüst des Verkehrsangebotes in Stadt und Region

GEORG DUNKEL

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) ist heute und zukünftig das Rückgrat der Mobilität der dichten und weiter wachsenden Metropolregion München. Seine Stärkung wird bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt München ein zentrales Ziel sein. Das Bahnknotenkonzept München des Freistaates Bayern bildet dabei in Kombination mit dem Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München eine wichtige Grundlage für eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖV in Stadt und Region auch über die derzeitigen Planungen hinaus. Die notwendige Weiterentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe aller Beteiligten in der Region München, insbesondere Freistaat, Landkreise, Landeshauptstadt München, MVV GmbH und DB AG.

München und die Region befinden sich seit über 10 Jahren in einer rasanten Wachstumsphase. Damit verbunden ist ein Anstieg der Mobilität. Unmittelbar mit dem dringenden Thema der Schaffung von neuem Wohnraum ist daher der Erhalt bzw. die Schaffung einer stadtverträglichen Mobilität verknüpft.

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur sowohl für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) gerät zunehmend an die Grenzen der Leistungsfähigkeit bzw. hat diese teilweise erreicht. Somit gilt es, einerseits Lösungen zu finden, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effizienter zu nutzen und sie weiter auszubauen. Nur dadurch kann die Attraktivität der Verkehrssysteme auch künftig gewährleistet werden.

Die Organisation des ÖV in Bayern sieht vor, dass für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), d.h.

Nahverkehrszüge und S-Bahnen, der Freistaat Bayern mit seiner Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) zuständig ist. Der allgemeine ÖPNV, d.h. U-Bahnen, Tram und Busse, liegt in der Aufgabenverantwortung der Landkreise und kreisfreien Städte. Damit ist die Landeshauptstadt München als Aufgabenträger für U-Bahn, Tram und Bus innerhalb der Stadtgrenzen verantwortlich.

Für die Fahrgäste sind diese Unterscheidungen unerheblich. Sie wünschen sich ein attraktives Angebot im ÖV, um in Stadt und Region mobil sein zu können. Für die Planung und Realisierung eines solchen großräumig attraktiven Mobilitätsangebotes ist das Zusammenwirken der verschiedenen Träger von großer Bedeutung. Daher wurden und werden die regionalen Konzepte des SPNV mit dem Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München kontinuierlich abgestimmt. Die aktuellen Aktivitäten



S-Bahnhof Pasing

rund um die Themen „Bahnknoten München“ und „Verkehrspakt Großraum München“ intensivieren die Zusammenarbeit nochmals und sind aus Sicht der Landeshauptstadt München zur Weiterentwicklung des ÖV in Stadt und Region sehr zu begrüßen.

Der Verkehrspakt Großraum München ist eine Initiative von Bayerns Innen- und Verkehrsminister mit dem Ziel, Lösungen für die Verkehrsprobleme im Großraum München zu erarbeiten. Hierzu wurde im November 2017 vom Freistaat Bayern ein Lenkungskreis unter Beteiligung der Landeshauptstadt München, aller Landkreise des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundraums (MVV) sowie des MVV und der Deutschen Bahn AG gegründet. Neben großen Infrastrukturprojekten im ÖV und MIV werden dabei auch stadt- und landkreisübergreifende Verbindungen sowohl per Rad als auch per Bus als sinnvolle Maßnahmen betrachtet. So wird z.B. die Landeshauptstadt München die bereits vorliegende Machbarkeitsstudie des Landkreises München zu einer Radschnellverbindung von der Münchner Stadtgrenze nach Garching bzw. Unterschleißheim noch in diesem Jahr mit einer Studie zur Fortführung dieser Verbindung in die Münchner Innenstadt ergänzen.

Die 2. Stammstrecke soll neben der wichtigen Erhöhung der Betriebsstabilität und der Bypass-Funktion im Störfall auch Freiheitsgrade zur Ausweitung des Verkehrsangebotes eröffnen. So sind in Verbindung mit den netzergänzenden Maßnahmen Expressverbindungen aus dem weiteren Umland geplant, die für viele Pendlerinnen und Pendler aus der Region deutliche Verbesserungen bringen. Zudem stellt die 2. Stammstrecke eine Voraussetzung für eine schnellere Anbindung des Münchner Flughafens dar (Express-S-Bahn-Bedienung auf der im Bereich Daglfing-Johanneskirchen 4-gleisig auszubauenden S8).

Über den Bau der 2. Stammstrecke und die bislang vorgesehenen Maßnahmen hinaus muss aus Sicht der

Verkehrsplanung der gesamte Bahnknoten München weiterentwickelt werden, um den zukünftig zu erwartenden Verkehrszuwachs verträglich zu bewältigen. Dazu gehören neben dem Ausbau der S-Bahn-Außenäste (u.a. S4-West, S8-Ost) auch tangentielle Bahnverbindungen, wie z.B. die Sendlinger Spange, die Pasinger Kurve und der bisher nur vom Güterzugverkehr genutzte DB-Nordring.

Für die Landeshauptstadt München hat die Stadtspitze aktuell wichtige Zielsetzungen für den weiteren Ausbau des Münchner Schienennetzes sowohl im Bereich der U-Bahn als auch im

Bereich der Trambahn definiert, darunter

die Entlastungsspanne U9 in der Innenstadt, die Verlängerung der U5 nach Freiham sowie die Tram Nord- und Westtangente. Darüber hinaus laufen derzeit die Untersuchungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Auf Grundlage der bereits abgeschlossenen Schwachstellenanalyse sowie der Module „Netzstandards und kundenrelevante Standards“ sollen im Weiteren Szenarien für die zukünftige Verkehrsentwicklung untersucht werden, um weitere erforderliche Maßnahmen zur Bewältigung des zu erwartenden Zuwachses im ÖPNV identifizieren zu können. Im Stadtrats-Hearing „Mobilität“ am 7. Februar 2018 wird der Münchner Stadtrat Fragen und Ziele zur Zukunft der Mobilität in München und zum weiteren Prozess zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans diskutieren.

Neben den klassischen Verkehrsinfrastrukturprojekten im ÖV, im MIV und im Radverkehr laufen derzeit in der Landeshauptstadt München drei wichtige Forschungsprojekte (City2Share, Smarter Together und Eccentric), bei denen innovative Mobilitätskonzepte getestet, bewertet und im Erfolgsfall auf das Stadtgebiet ausgedehnt werden.

Ein wesentliches Anliegen aus Sicht der Landeshauptstadt München ist die Frage der künftigen Finanzierung des ÖV-Ausbaus. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass es im Rahmen der derzeitigen Regelungen immer schwieriger wird, eine Förderung des Bundes für geplante und hochgradig kostenintensive Maßnahmen zu erhalten. Die 2017 eingeführte neue Verfahrensanleitung zur „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“ ist nach ersten Erfahrungen nicht geeignet, in München, insbesondere wegen der gravierenden Baukostensteigerungen, künftig positive Bewertungsergebnisse zu erzielen. Insofern ist aus Sicht der Landeshauptstadt München – neben einer grundsätzlich erforderlichen massiven Aufsto-

ckung der Bundesmittel – eine Überarbeitung der Fördertatbestände und der gesetzlichen Rahmenbedingungen von herausragender Bedeutung. Dabei wäre die Anerkennung des gestiegenen Stellenwertes von ÖV-Projekten gerade in Wachstumsregionen wie München wichtig, so dass z.B. ähnlich wie bei städtischen Hauptverkehrsstraßen nicht die hohe Hürde des Nutzen-Kosten-Faktors von 1,0 genommen werden muss, der weder die Notwendigkeit einer verkehrlichen Entlastung noch die täglichen Vorteile der Fahrgäste oder die Bedeutung einer ÖV-Anbindung eines neuen Stadtteils ausreichend in Rechnung stellt.

Nur auf einer solchen Grundlage scheint die Realisierung von ÖV-Projekten – insbesondere im Schnellbahnbereich – in stark prosperierenden Räumen wie der Europäischen Metropolregion München künftig noch möglich. Zudem sollte es den Kom-

munen künftig ggf. unter Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen ermöglicht werden, zusätzliche Finanzierungsformen einzuführen.

Vor dem Hintergrund, dass der Öffentliche Verkehr heute und zukünftig das Rückgrat der Mobilität in einer wachsenden Metropolregion bildet und damit dessen Erhaltung und Stärkung ein zentraler Grundsatz bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt München ist, sind die aktuellen Aktivitäten zur Weiterentwicklung des Bahnknotenkonzeptes München und des Verkehrspaktes Großraum München unter Einbeziehung der staatlichen, regionalen und städtischen Gremien ausdrücklich zu begrüßen.

Georg Dunkel ist Leiter der Abteilung Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München

Anmerkungen zu den Beiträgen:

„Agil – mobil – fragil?“, „Leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ...“ und zum Auszug aus dem Positionspapier der Verbundlandkreise im gelben Kasten

WOLFGANG HESSE

Die Initiative der zum Münchner Verkehrsverbund gehörigen Landkreise ist sehr zu begrüßen, lenkt sie doch den Blick über die zur Zeit lautstark propagierten Tieftunnel-Perspektiven hinaus auf die Wünsche und Anforderungen der (aktuellen und potentiellen) Fahrgäste aus der Region. Diese richten sich nicht auf eine Verdichtung auf der im 2-Minuten-Takt bestens bedienten Innenstadtstrecke, sondern vor allem auf Verbesserungen in den Außenbereichen, wo fehlende Gleise, unzureichende Taktichte, Taktlücken und Verspätungen im Mischbetrieb mit Schnell- und Güterzügen eher die Regel als die Ausnahme bilden.

Deshalb: Bei allem Verständnis dafür, dass es für Akteure und Mitarbeiter in öffentlichen Positionen schwer ist, Entscheidungen ihrer Dienstherrn in Frage zu stellen, sollte hier doch zumindest die Prioritätenfrage deutlicher gestellt werden. Statt der „unbedingten Befürwortung“ einer sehr fragwürdigen politischen Entscheidung, die fast alle der geforderten Maßnahmen um mindestens 10 Jahre hinausschiebt, wäre hier der Ruf nach einem Sofortprogramm mit den Schwerpunkten stufenweiser Ausbau der wichtigsten Außenstrecken sowie Öffnung des Süd- und Nordrings für den S-Bahn-Verkehr am Platz. Mit der (schrittweisen) Beseitigung des Mischverkehrs auf den Außenstrecken ließe sich auch das Problem der „Fragilität“ lösen, nämlich


der „Überschneidung“ verschiedener, semantisch verschwurbelter und im Mischbetrieb gefangener „Expressbahn“-Typen. Die natürlichen schnellen Vorortbahnen sind die (bereits existierenden) Regionalbahnen, die aber nur auf eigenen Gleiskörpern effektiv und verspätungsfrei verkehren können.

So wird die Behauptung, eine „2. Stammstrecke“ sei eine „Voraussetzung für die schnellere Anbindung des Münchner Flughafens“ auch durch häufige Wiederholung nicht richtiger: Am Ostbahnhof enden 2 Linien, die sich für eine solche Anbindung anbieten würden – aber der fehlende Ausbau auf dem Ostring und daraus resultierende Mischverkehr stehen dem entgegen!

Müssen wir jetzt das Betriebskonzept für die S-

Bahn „nach der Fertigstellung der 2. Stammstrecke konkretisieren“, d.h. für die Zeit nach 2027 oder 203x? Nein, vielmehr braucht es einen Stufenplan für 2022, 2025, 2030 etc. mit schrittweiser Eröffnung der Ringstrecken und weiterer Außenäste für den 10-Minuten-Takt. Nur ein solcher Plan würde die „Ertüchtigung“ des ÖPNV-Systems „ermöglichen und sinnvoll machen“ (vgl. gelber Kasten) – nicht aber dessen Verzögerung durch eine fragwürdige politische Entscheidung und die Vertröstung auf eine „Vision 2050“.

Und – by the way – die geplante U9 als „Entlastungsspanne“ zu bezeichnen, ist ein ziemlicher Euphemismus, denn schließlich handelt es sich um eine komplett neue (vierte) U-Bahn-Schneise durch die gesamte Innenstadt, für die es wesentlich kostengünstigere und schonendere Alternativen gibt.

Das Beispiel Stuttgart 21 als ein von Grund auf fehlgeplantes und Schritt für Schritt *aus dem Ruder laufendes Großprojekt*  sollte für die Verantwortlichen aus Bahn und Politik in Stadt und Land Warnung genug sein.

Zügige Pläne: Fernverkehr auf der Schiene von und nach München im Jahr 2030

KARL-DIETER BODACK

München ist einer der wichtigsten Bahnverkehrsknoten in Deutschland. Bleibt seine Rolle erhalten? Die Landeshauptstadt bezieht ihre Attraktivität ja auch daraus, dass sie aus vielen Richtungen mit direkten Zügen erreicht werden kann. Das Umland wiederum profitiert von guten Regionalzugverbindungen – vorausgesetzt, es gibt passende Anschlüsse. Dabei spielen in Bezug auf günstige Reisezeiten die beiden Bahnhöfe München-Pasing und München-Ost eine wichtige Rolle. Auch hier ist zu fragen, welche Fernzüge an diesen beiden Bahnhöfen in Zukunft halten werden.

Im Rahmen des Bundesverkehrswege-Plans (BVWP) gibt es einen Zielfahrplan für das Jahr 2030. Er wird laufend bearbeitet von der Firma sma AG in Zürich und ist auf der Webseite des Verkehrsministeriums veröffentlicht. Er unterstellt, dass die Bau-Maßnahmen des so genannten „vordringlichen Bedarfs“ realisiert worden sind. Weiter wird dabei der „Deutschland-Takt“ angestrebt. Das bedeutet, dass die Züge nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) in den Knotenbahnhöfen rechtzeitig vor den „Knotenzeiten“ (Minute 00 und 30) ankommen und *danach* abfahren sollen, so dass passgenaue Anschlüsse erreichbar sind. Im Folgenden sind die derzeitigen Pläne für den zukünftigen Fernverkehr für das Jahr 2030 dargestellt.

Richtung Stuttgart

Hier sind 3 bzw. 4 Züge je Stunde geplant, der schnellste mit einer Fahrzeit von 1:37 Stunden, das sind gegenüber der DB im Jahre 1993 28 Minuten, gegenüber dem Fahrplan 2017 37 Minuten weniger.

Hier ist die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm vorausgesetzt. Kein Fernzug fährt mehr durch das Filstal, damit werden Geislingen, Göppingen und Plochingen vom Fernverkehr abgehängt. Alle 2 Stunden wird Paris über Karlsruhe angeboten, alle 2 Stunden gibt es Direktverbindungen nach Karlsruhe sowie

über Darmstadt nach Frankfurt. Alle Fernzüge halten in Pasing. Die Abfahrtszeiten ab München Hbf zu Minuten 10, 39, 40 könnten zu Taktknoten zur Minute 00 bzw. 30 passen, die weiteren Zeiten 47 und 50 dagegen nicht.

Richtung Nürnberg

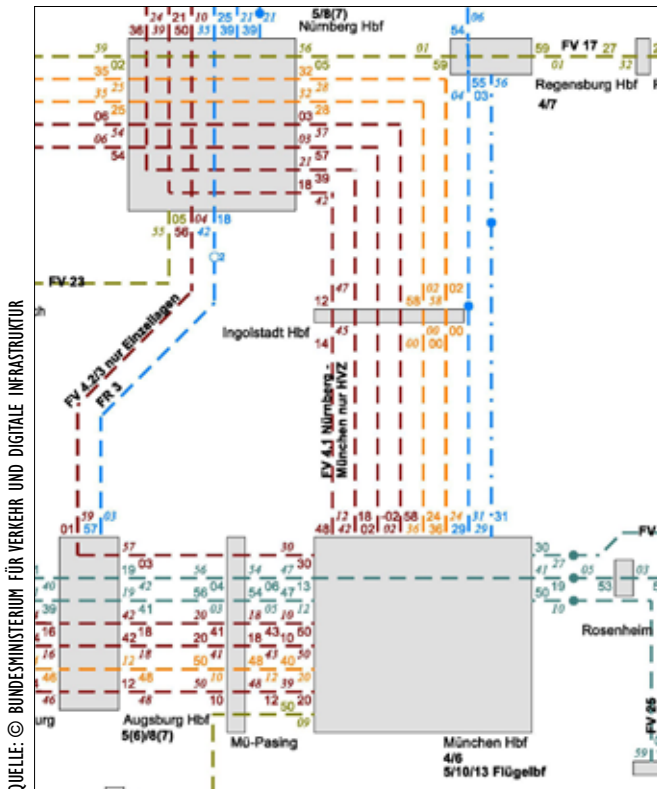
Hier fahren drei Fernzüge je Stunde, alle über Ingolstadt, kürzeste Fahrzeit ohne Zwischenhalt ist 1:03. Die Abfahrtszeiten zu den Minuten 02, 12, und 31 passen – wenn auch z.T. knapp – zu Knotenzeiten 00 bzw. 30, die übrigen Zeiten zu den Minuten 18, 24 und 58 zeigen dagegen keinen Ansatz für einen ITF. Ein Zugpaar fährt stündlich in Richtung Erfurt, zwei Zugpaare in Richtung Würzburg.

Eine weitere zweistündliche Fernverkehrslinie fährt über Augsburg nach Nürnberg und weiter über Bamberg-Saalfeld-Jena nach Halle.

Richtung Salzburg und Innsbruck

Die Relation Salzburg-Wien soll ab München Hbf zweistündlich bedient werden auf der geplanten Ausbaustrecke über Mühldorf, d.h. unter Umgehung Rosenheims, die Fahrzeit nach Salzburg beträgt dann 1:29.

Außerdem soll eine durchgehende Linie von Stuttgart alle 2 Stunden Salzburg über Rosenheim bedie-



QUELLE: © BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Erläuterung zum Linienplan der sma im Auftrag der Bundesregierung :

Gestrichelte Linien bedeuten einen Fernzug alle zwei Stunden. Die Linienbündel veranschaulichen die extreme Konzentration der Fernverkehrszüge auf die Relationen von/nach Stuttgart und Nürnberg und offenbaren die „dünnen“ Angebote in alle anderen Richtungen.

Die Linienfarben veranschaulichen die Höchstgeschwindigkeiten der Züge: Rot: 300 km/h, Gelb: 250 km/h, Blau: 160 km/h).

Wer die Fahrzeiten und die Umsteigezeiten ermitteln möchte: Die direkt an den Ortsrechtecken stehenden Zahlen stellen die Minuten der Ankunft, die weiter entfernt stehen Zahlen die Minuten der Abfahrtszeiten dar.

nen mit einer Fahrzeit von 1:36, heute beträgt die günstigste Fahrzeit 1:41. Alle zwei Stunden soll ein Fernzug ab München Hbf ohne Halt in Rosenheim in Richtung Kufstein (bis dort in 0:49)-Innsbruck und ggf. weiter nach Italien fahren. Die Strecke Kufstein-Salzburg wird von Zügen der ÖBB im Stundentakt bedient.

Richtung Lindau

Hier ist ein Zwei-Stunden-Takt über Buchloe-Memmingen-Lindau-Reutin nach Bregenz und weiter in die Schweiz geplant, die Fahrzeit bis Lindau-Reutin soll 2:00 betragen (heute bis Lindau Hbf 2:14).

Richtung Regensburg

Alle zwei Stunden fährt ein Fernzug über Regensburg nach Schwandorf; dort wird er geteilt in die Richtungen Praha und Hof-Leipzig. Chemnitz und Dresden sind nur mit Umsteigen über Nürnberg und nur alle zwei Stunden erreichbar. Einige Fernzüge

sollen zusätzlich zwischen München und Regensburg fahren – was wegen der fehlenden Weiterverbindungen wenig sinnvoll erscheint.

Fazit

Insgesamt ist ein Mehr an Fernzügen vorgesehen, wobei es ja zu Zeiten des InterRegio die Fernverkehrsrelation Dresden-Hof-Regensburg-München-Oberstdorf gab, die nun in etwa wiederkommen soll.

In Anbetracht des Zieles „Mehr Verkehr auf der Schiene“ muss festgestellt werden, dass auf den Magistralen München-Allgäu-Schweiz und München-Regensburg-Hof/Praha ein Fernzug pro zwei Stunden völlig unzureichend erscheint: Hier muss nachgebessert werden, indem z.B. im stündlichen Wechsel Oberstdorf über Kempten und Lindau über Memmingen erschlossen wird.

Die Relation Hof-Plauen-Leipzig/Chemnitz-Dresden erfordert auf alle Fälle Stundentakt. Zumindest sollten die im Plan vorgesehenen Fernzüge nach Regensburg weiter nach Chemnitz und Dresden fahren. Gerade auf diesen Relationen ist der Marktanteil der Bahn so gering, dass nennenswerte Zuwächse an Fahrgästen zu erwarten sind, wenn das Angebot marktgerecht ist.

Ob und wie oft München-Ost Halt für Fernverkehrszüge sein soll, lässt sich aus dem vorliegenden Plan nicht erkennen: Auch hier ist zu prüfen und ggf. überzeugend darzustellen, welchen Nutzen solche Halte haben.

Allerdings ist kaum ein „Integraler Taktfahrplan“ (ITF) in diesen Plänen erkennbar: Dessen Realisierung ist ein eigenes Projekt, das im Rahmen des ausgelaufenen Koalitionsvertrags ebenfalls von sma bearbeitet wird. In dem hier beschriebenen Zielfahrplan für den Hbf München gibt es leider noch weitgehend unkoordinierte Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Es ist zu prüfen, ob in den anderen beiden Fernverkehrsbahnhöfen Pasing und Ostbahnhof die fehlenden Anschlüsse wenigstens teilweise hergestellt werden können.

Dagegen erscheint ein ITF auf alle Fälle für Ulm, Augsburg und andere Orte, die Nahverkehrsangebote nur im Stundentakt haben unabdingbar.

Zweifellos erfordert der ITF Investitionen, um Knoten-gerechte Fahrzeiten und damit gute Anschlüsse zu erhalten. Sie wären in großem Umfang verfügbar, würden nicht Milliarden Steuer-Investitions-mittel in unsinnige, d.h. dem Bahnkunden gar nichts nutzende Projekte gesteckt: Vor allem Stuttgart 21 und die sogenannte 2. Stammstrecke in München schlucken Milliarden Euro, die manche Bahnverbindungen voraussichtlich sogar verschlechtern werden!

Ein aktueller Mangel sollte unbedingt behoben wer-

den: Die weiten Wege im Münchner Hauptbahnhof, vor allem bei langen Fernzügen und Anschlüssen zu den beiden „Flügelbahnhöfen“. Hier existiert ein Quertunnel im Bereich des Hallenendes, der seinerzeit für den Transfer von Gepäck und Post zwischen den Zügen genutzt wurde: Er sollte unbedingt mit Treppen (und Aufzügen?) für umsteigende Fahrgäste erschlossen werden, da damit die Wege und Umstei-

gezeiten verkürzt werden könnten.

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S. bekleidete 23 Jahre Stab- und Führungspositionen bei der DB und DB AG, gründete an der Hochschule Coburg einen interdisziplinären Studiengang und arbeitet als freiberuflicher Berater im Management- und Verkehrssektor. Zahlreiche Publikationen, Bücher: „InterRegio, die abenteuerliche Geschichte...“ und „Sich selbst entdecken – Andere verstehen“.

Der 10-Minuten-Takt: ein Opfer für den Tieftunnel

MATHIAS HINTZEN

Erfreulicherweise werden aus dem Landkreis München vermehrt Stimmen laut, die eine Beibehaltung des 10-Minuten-Takts bei der S-Bahn auch nach Inbetriebnahme des Tieftunnels fordern. Bekanntlich hatte im vergleichenden Gutachten von 2009 aus den vier Varianten Tieftunnel vs. Südring und 10-Minuten-Takt vs. 15-Minuten-Takt nur die Kombination aus Tieftunnel mit 15-Minuten-Takt einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor, also einen Wert über 1 erzielt.



ÖPNV- Nutzungshäufigkeit nach subjektiver Einschätzung der ÖPNV-Anbindungsqualität

Dabei wurde aber nie thematisiert, dass ein 10-Minuten-Takt eben nur auf eigenen S-Bahn-Gleisen stattfinden kann. Werden die Außenstrecken nicht ausgebaut, so können keine zusätzlichen 10-Minuten-Takte eingeführt werden – mit einer einzigen Ausnahme: nach Gauting. Dorthin gibt es schon seit 117 (einhundertsiebzehn) Jahren vier Gleise. Da diese Strecke unter den 12 Münchner S-Bahn-Ästen aber mit ihren Fahrgastzahlen nur an achter Stelle steht, hat sich niemand bemüht gefühlt, dorthin einen 10-Minuten-Takt einzurichten. Täte man es dennoch, würden gegenüber dem heutigen 20-Minuten-Takt drei S-Bahnen mehr pro Stunde fahren.

Diese eigenen S-Bahn-Gleise nach Gauting sind das einzige Stückchen „Luft“, welches im Bahnknoten München vorhanden ist. Unglücklicherweise haben genau die vier stärksten Strecken keine eigenen S-Bahn-Gleise (Freising, Flughafen, Erding und Geltendorf), weshalb das S-Bahn-Angebot per definitionem nicht nachfragegerecht sein kann.

Da das Tieftunnel-Gutachten aber keine zusätzlichen Gleise auf den Außenstrecken unterstellt, ist eine Beibehaltung des 10-Minuten-Takts ausgeschlossen: ein 10-Minuten-Takt nach Gauting rechtfertigt eben keinen Bau einer zweiten Stammstrecke, ob nun über Kolumbus-, Marien- oder Anhalter Platz.

Ganz anders sieht es aus, wenn man das Takt-raster auf 15 Minuten umstellt: Rechnerisch lässt sich nämlich eine S-Bahn mehr pro Stunde auch auf nicht ausgebauten Außenstrecken unterbringen. Statt drei fahren dann vier S-Bahnen pro Stunde auf den vier ohnehin stärksten Strecken und erzeugen dort natürlich rechnerisch einen viel größeren Fahrgastzuwachs als ein schlichter Hauptverkehrszeit- (HVZ-)Verstärker nach Gauting. Auf Strecken mit bestehendem 10-Minuten-Takt wird die Taktverschlechterung durch die Einführung von zwei Expressfahrten pro Stunde kompensiert: dadurch bleibt die Gesamtzahl von sechs Zügen pro Stunde gleich, und durch die Expressfahrten, die natürlich

nur in den fettesten Speckgürtelgemeinden halten, ergibt sich automatisch ein weiterer rechnerischer Fahrgastzuwachs.

So erklärt sich ganz einfach das scheinbar widersinnige Ergebnis, ein 15-Minuten-Takt brächte mehr Fahrgäste als ein 10-Minuten-Takt. Leider wird damit auch das Potential für künftigen Außenstrecken-Ausbau ausgehebelt: Denn wenn statt einer Verdoppelung der S-Bahn-Fahrten pro Stunde von 3 auf 6 nur noch eine Erhöhung von 4 auf 6 möglich ist, so kann entsprechend weniger Nutzen eines solchen Ausbaus errechnet werden.

Beweis ist das Gutachten zum S4-Ausbau bis Eichenau vom März 2012: Die zusätzlichen zwei Express-S-Bahn-Fahrten (S14) reichen nicht aus, um den (ohnehin schon von vier auf drei Gleise geschrumpften) Ausbau zu rechtfertigen. Deswegen wird zusätzlich eine S24 nach Buchloe eingerichtet, bei der es sich aber (mit Ausnahme von acht Fahrten am Tag) um bereits heute stattfindende Regionalbahn-Fahrten handelt.

Wegen der erneuten Kostensteigerungen beim Tieftunnel mussten die Verantwortlichen aber die Fahrgastprognose weiter hochschrauben, um einen entsprechend höheren Nutzen zu erzielen. Im

neuen Tieftunnel-Betriebskonzept von 2017 werden Regionalbahnen nach Buchloe und Landshut zu S-Bahnen umdekoriert und in den Tieftunnel geschickt und als Neuheit eine halbstündliche Express-S-Bahn von Mering zum Flughafen eingeführt – ganz ohne zusätzliche Gleise auf den Außenstrecken.

Damit ist der S4-Ausbau gestorben: Denn wenn die S24 nach Buchloe auch ohne eigene Gleise auskommt, sind solche Gleise wirtschaftlich nicht mehr darstellbar. Die S14 alleine reicht dafür nicht, wie das Gutachten von 2012 feststellt.

Mehr S-Bahnen zwischen Daglfing und Johanneskirchen bedeuten, dass entsprechend weniger Güterzüge über den Nordring fahren können. Zwangsläufig werden auf dem Südring also mehr Güterzüge fahren müssen. Und die Aussage des seinerzeitigen bayerischen Verkehrsministers Wiesheu aus dem Jahre 2001 (dem Jahr seiner grandiosen Entscheidung für den Tieftunnel), ein Ausbau der Außenstrecken sei „kaum noch finanzierbar“, wird zu sich selbst bestätigender Prophezeiung.

Mathias Hintzen ist Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums und Sprecher des Arbeitskreises ‚Attraktiver Nahverkehr‘

S-Bahn-Ausbau vor S-Bahn-Tieftunnel

Das Betriebskonzept und Tunnelplanung

WOLFGANG BEYER

Ein bewährter, leider oft missachteter Ansatz guter Verkehrsplanung heißt: Betriebsorganisation vor Elektronik vor Beton. Die stärkste Maßnahme zur Verbesserung eines Nahverkehrssystems ist die Optimierung des Betriebssystems, daran schließen sich Digitalisierung und Einsatz von Elektronik an, und danach richten sich die erforderlichen Baumaßnahmen für Gleise, Brücken, Tunnel, Stationen.

Bereits 1990 wurde die Lastgrenze des zu den Olympischen Spielen 1972 in Betrieb genommenen S-Bahn-Systems München häufig überschritten. Die Fahrgastzahlen stiegen von prognostizierten 250.000 bereits im Jahr der Inbetriebnahme 1972 auf 400.000 täglich; heute, nach 45 Jahren, liegen die täglichen Fahrgastzahlen bei etwa 840.000. Der Mobilitätsbedarf wächst schneller als die Einwohnerzahlen in der Region.

Nach 1972 wurde der für die Olympischen Spiele eingerichtete S-Bahn-Betrieb auf dem Nordring wieder aufgegeben, der Ausbau blieb aus, die Stationen verfielen.

Die Projektideen eines Innentadtunnels „München 21“, der das Wenden der Züge durch „Kopfmachen“ am Hauptbahnhof überflüssig machen, und des Transrapids, der eine schnelle Verbindung vom Hauptbahnhof zum Flughafen im Erdinger Moos schaffen sollte, scheiterten als Konzept und an den Kosten.

Im Tunnel der S-Bahn-Stammstrecke wurde es mit 30 Zügen pro Richtung und Stunde eng. Karl Klühspies hatte das Potential der Eisenbahntrassen im Süden und im Norden der Stadt früh erkannt und 1973 im Beitrag zur Stadtentwicklung in Heft 9 des Münchner Forums vorgestellt (Klühspies 2016).



QUELLE: © MÜNCHNER FORUM

Vorschlag für den zweiten S-Bahn-Tunnel und eine Umlandbahn. Aus: „Öffentlicher Verkehr“, Beiträge zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes, Heft 9, Münchner Forum 08/1973

Bis zur Bahnreform 1994 hatten die S-Bahn-Planer die Verdichtung des Taktes auf 10 Minuten für den stadtnahen Bereich und auf 20 Minuten auf den Außenstrecken angestrebt und in einem Stufenplan Takt ZEHN dargestellt.

Da witterten die Tunnelbauer ihre Chance und lancierten mit vielfarbiger Propaganda und üppigen Spenden das Projekt eines parallelen Tunnels in bis zu 42 m Tiefe als sogenannte 2. Stammstrecke der S-Bahn. Bürgern und Pendlern wird vorgetäuscht, dass auf den Umfahrungen Südring nur Fernzüge und Regionalbahnen in und aus Richtung Osten und auf dem Nordring nur Güterzüge verkehren könnten.

Die Verfechter des 2. S-Bahn-Tunnels mussten ihre Planungen immer weiter nach unten korrigieren. Für die Innenstadt bleiben nur drei Stationen, an denen man mühsam aus über 40 Metern Tiefe zu anderen Linien und Nord-Süd-Verbindungen umsteigen müsste. Für den Südost-Ast nach Giesing wird ein teures Abzweigbauwerk unter den Maximiliansanlagen geplant, durch das aber wegen der Steigung am Isarhochufer womöglich nie ein Zug nach Aying oder Holzkirchen fahren wird. Der Ostbahnhof büßt durch eine schwer erreichbare Tiefstation an der 2. Stammstrecke unter dem Orleansplatz seine Funktion als problemlose Zentralstation der S-Bahnen ein.

Am Hauptbahnhof Tiefstation sind kurze Umsteigewege zu U-Bahnen und Tram und zur Stadt bisher nicht ausgewiesen, sie dürften allein schon an der außerordentlichen Tiefe eines neuen S-Bahnsteigs unter der Stadt scheitern. Das Potential der Paul-

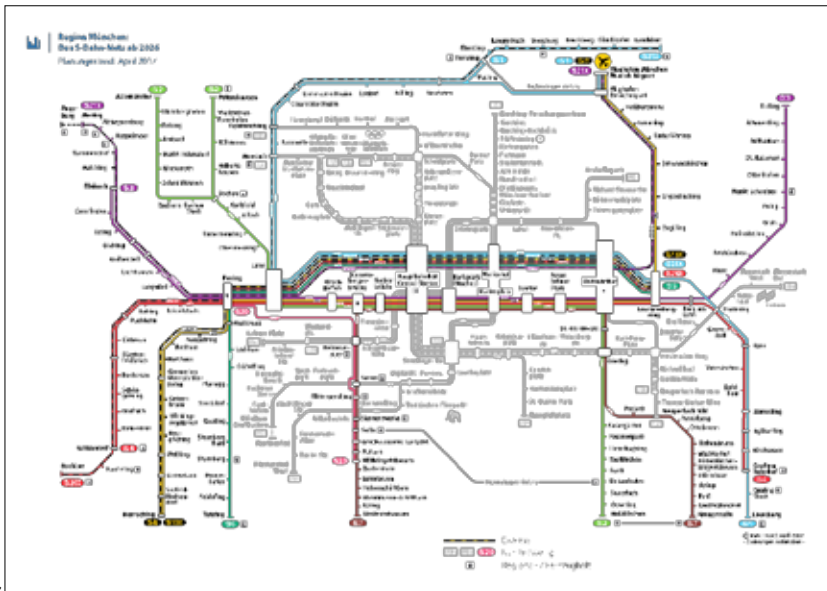
Heyse-Unterführung als Verbindung zwischen den Bahnsteigen, für einen Tramanschluss in die Stadt und für kurze Wege zum Zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB) ziehen die Planer bei DB oder Stadt nach eigener Aussage nicht in Betracht.

Von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft wurde am 30. November 2017 im Landtag ein Betriebskonzept in Anlehnung an den Linienplan des MVV vom April 2017 vorgetragen, das den Takt 10 aufgibt gegen einen Takt 15 für 5 Linien, Takt 30 für 4 Express-S-Bahnen und 4 Linien im Takt 20, was mit zu einem schwer zu beherrschenden Mischverkehr führt.

Mit dem erzwungenen Umsteigen auf langen Wegen und zusätzlichen Wartezeiten kommt es zu insgesamt längeren Reisezeiten, welche die wenigen Reisezeitgewinne aufzehren. Der Takt 20 der Fahrpläne im Umlandverkehr wird gestört. Viele Pendler werden zum Vermeiden von Umwegfahrten und trotz des täglichen Staus vermutlich wieder ins Auto steigen.

Der Nutzen des Tunnelprojekts ist nicht mehr ausweisbar. Die Kosten für Bau und Betrieb werden nach aller Erfahrung noch weiter steigen. Der Nachweis, dass der Bau des Tieftunnels einen höheren Nutzen hat, als er Kosten verursacht (nach der standardisierten Kosten-Nutzen-Berechnungsmethodik mit einem Nutzen/Kosten-Verhältnis größer 1) und damit durch den Bund förderfähig wird, gelingt nur mit rechnerischen Kunstgriffen.

Aus dem 2017 von der Obersten Baubehörde



Linienplan des MVV nach Inbetriebnahme des Tunnels [↗](#)

im Bayerischen Innenministerium vorgestellten 3-Phasen-Plan für den S-Bahn-Ausbau weiß man, dass er für keine der dringenden Ausbaumaßnahmen wie am Süd- und Nordring eine Finanzierung vor der Inbetriebnahme des Tiefentunnels in den nächsten 10 Jahren zulässt, diese also erst 2026 oder später in Angriff genommen werden könnten.

Inzwischen haben die führenden Lenker, Planer und Vordenker der S-Bahn den Betrieb verlassen, doch die Vision eines zukunftsfähigen Netzes für den öffentlichen Schienenverkehr für Stadt und Region München zeichnet sich immer stärker ab. Vorausschauende, kompetente Planer wie Martin Vieregg (Vieregg 2009), Thomas Kantke (Kantke 2011), Stefan Baumgartner (Baumgartner 2016) haben Bausteine für ein Schnellbahn-Gesamtnetz geliefert, auf dem mit den Anforderungen aus den Landkreisen und in der Verknüpfung mit neuen Planungen der städtischen MVG ein zukunftsfähiges Betriebskonzept mit allen Verkehrsträgern und ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem ausgebaut werden kann.

Der Stufenplan des Arbeitskreises Schienenverkehr (AKS) im Münchner Forum erfasst die dringenden Ausbauten bis 2025 auf den Außenstrecken nach Aying, Buchenau, Markt Schwaben und Neufahrn als Grundlage für den Takt ZEHN. Der Südring mit zwei S-Bahn-Linien auf vorhandener Trasse über die Stationen Heimeranplatz, Südbahnhof und Kolombusplatz könnte ab 2022 die 1. Stammstrecke entlasten und das Umsteigen zur U-Bahn erleichtern. Die Nutzung des Nordrings mit Stationen am Schlosspark Nymphenburg (Berduxstraße) und an der Knorrstraße (BMW FIZ) und weiteren könnte neue Verknüpfungen mit U-Bahn und Tram bieten, die bis 2030 realisiert sein könnten und damit helfen, Pkw-Staus der Pendler im Norden abzubauen. Auf

der Nordtangente bietet sich nach 2030 eine Verlängerung von Dachau und Olching nach Feldkirchen und zur Messe in Riem an, mit der die geplanten neuen Stadtentwicklungsgebiete und die wachsenden Wirtschaftsunternehmen angeschlossen werden können. Das S-Bahn-Netz wird ergänzt durch aktuelle U-Bahn-Projekte der MVG zunächst bis Pasing und Freiham und bis Englschalking oder gar Riem und die Anbindung der Tram-Tangenten im Westen, Norden und Osten.

Dieses „Schnellbahnnetz 2030“ ermöglicht eine stabile Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Außenästen der S-Bahn

bei Störungen auf der 1. Stammstrecke sowie für viele Relationen eine kürzere Reisezeit unter Vermeidung weiterer Umsteigezwänge. Die Reisezeiten im Bahnnetz nach Vieregg (2017) und Stölting (2017) können mit dem Vergleich der Reisezeiten mit den Bahnen nach dem Fahrplan des MVV (2017), dem DB-Fahrzeitrechner für 2026 und dem Schnellbahnnetz 2030 nach AKS mit den Fahrzeiten im Auto (Navigationssystem Tomtom) verglichen werden.

Dr. Wolfgang Beyer ist Mitglied im Programmausschuss und Verein des Münchner Forums und Leiter des Arbeitskreises Schienenverkehr.

Zum Weiterlesen:

Schnellbahnnetz Hesse 2030/2050 AKS (enthalten im Beitrag Hesse).

Karl Klühspies: Vorschlag für einen zweiten S-Bahn-Tunnel und eine Umlandbahn. In: „Öffentlicher Verkehr“, Beiträge zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans, Heft 9. Münchner Forum 08/1973, der Plan ist auch veröffentlicht in: Karl Klühspies: München NICHT wie geplant, Herausgeber Münchner Forum, Franz Schiermeier Verlag München 2015, S. 209

Thomas Kantke: Bahnknoten München 2011, <http://www.stadtcreation.de> [↗](#)

VRT Vieregg, Rössler: Nordtunnel Variante A1a, <http://www-vr-transpoer.de/vr/nordtunnel> [↗](#)

Stefan Baumgartner: Ingenieurstudie 2017, Zukunftskonzept S-Bahn München 2030, <http://www.sbahn2030.de> [↗](#)

Gutachten Dr. Martin Vieregg 2017 für die Bürgerinitiative Haidhausen

Gutachten Prof. Stölting 2017 für den Bund Naturschutz

Der Tunnel kommt – die Fragen bleiben

Anmerkungen zur Rolle Münchner Medien beim Projekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke

GEORG KRONAWITTER

Die Schlacht ist geschlagen. Die 2. S-Bahnstammstrecke (2. SBS) wird in München gebaut. Am 4. April 2017 fand der Spatenstich statt. Ministerpräsident Seehofer (CSU) nannte den Schritt fünf Jahre, nachdem er das „Aus“ verkündet hatte, „unumkehrbar“, womit er Recht haben dürfte, auch wenn der östliche Bauabschnitt derzeit noch vor Gericht angegriffen wird und der zuständige Richter hier „eine hochkomplizierte Materie“ konstatiert.



FOTO: © DEUTSCHE BAHN/CHRISTIAN O. BRUCH/LAIF

Kann auf U- und S-Bahnstrecken fahren: neuer Zweisystemtriebwagen ET490 für die S-Bahn Hamburg

Ende gut, alles gut? Naja – das kommt darauf an. Wenn man den Matadoren der Lokalredaktionen zuhört, ist es wohl so. Sie können zufrieden sein, denn sie trommelten schon lange für die so genannte Amtslösung eines zweiten Tunnels. Daher widmet sich dieser Artikel der Rolle der Lokalmedien und insbesondere der Lokalredaktionen der Münchner Zeitungen bei Berichterstattung und Kommentierung dieses Megaprojektes.

Als langjähriger Verfechter alternativer Lösungsansätze stehe ich natürlich im Generalverdacht, aus der Sicht einer beleidigten Leberwurst über die Rolle der Lokalmedien im jahrelangen Richtungsstreit zur Münchner S-Bahn zu rasonieren. Ich will es dennoch versuchen. Denn gerade für das bürgerschaftliche Engagement bei stadtweiten Themen bilden nach wie

vor die Lokalmedien den entscheidenden „Resonanzkörper“, auch wenn neuere Formen der Willensbildung z. B. über Online-Petitionsplattformen wichtig sind und stetig an Bedeutung gewinnen werden.

Ende gut, alles gut? Für die Projekt-Skeptiker steht hier ein dickes Fragezeichen. Sicher kann man der gesamten Kritiker-Szene zugutehalten, dass sie trotz der unterschiedlichen Lösungsansätze davon geleitet war, mit begrenzten Steuer-Geldern ein Optimum an verkehrlicher Wirkung zu erzielen. Dass eine langanhaltende Steuer-Hausse dazu führte, dass Geld und Kosten seit 2012 eine immer geringere Rolle spielten und dies letztlich zu einer breiten Stimmung „Hauptsache wir bauen, koste was es wolle“ führte, war nicht absehbar.

Der fehlende Stresstest und die Folgen

Sicherlich dürfte das aufsehenerregende öffentliche Schlichtungsverfahren zu „Stuttgart 21“ unter der Leitung von Heiner Geißler (1930-2017) in guter Erinnerung sein. Immerhin wurde hier im Herbst 2010 erstmalig ein Bahn-Megaprojekt im öffentlichen Diskurs minutiös unter die Lupe genommen. Die dabei aufgedeckten Defizite in der von allen Gremien z. T. mehrfach abgesegneten Amtsplanung führten zu deutlichen Nachbesserungen und der erstmaligen Durchführung eines „Stresstestes“. Die Zweifel an dessen Ergebnissen verstummten nie und leben angesichts der gewaltigen Kostenmehrungen bei S21 derzeit wieder auf.

Das Projekt des 2. S-Bahntunnels, das weder von seiner städtebaulichen noch seiner verkehrlichen Dimension mit S21 vergleichbar ist, musste sich nie einem vergleichbaren Stresstest unterziehen. Das ist schade, weil damit eine umfassende, ganzheitliche, öffentlich zugängliche Projektbetrachtung auf möglichst objektiver Basis bis heute fehlt.

Damit ist auch die Arbeit der Medien bei der Berichterstattung erschwert, weil es kaum objektive Bezugspunkte gibt. Dennoch verwundert es viele

engagierte Bürger, mit welcher Selbstverständlichkeit sich tonangebende Münchner Medien seit Jahren nach dem Motto „right or wrong – my country!“ als Propagandisten der Amtslösung gerieren.

Diese harte Aussage soll im Folgenden an einigen Beispielen belegt werden. Es sollen aber auch nicht die Fundstellen unterdrückt werden, wo Münchner Medien durch kritische Recherche z. T. gravierende Schwachstellen aufgedeckt haben. Wie immer im Leben, sind auch hier Licht und Schatten vertreten.

Der kritische Blick des „Münchner Merkurs“

Es ist verständlich, dass in jeder Redaktion Journalisten arbeiten, die eine konträre Sicht auf ein bestimmtes Thema/Projekt haben. Schön ist es dann für den Leser, dass er mit den unterschiedlichen Sichtweisen konfrontiert wird – und nicht ein Redaktionsmeinungsfilter vorgeschaltet wird. Man muss den „Münchner Merkur“ loben, dass sich seine Lokalredaktion in den kritischen Jahren 2005 bis 2012 mehrfach mit einer kritischen Berichterstattung hervorgetan hat.

So erfuhren die Leser am 8. August 2006, dass der Bundesrechnungshof (BRH) soeben seine Projektprüfer aus München zurückgezogen hatte, weil er die Förderfähigkeit des Projektes nicht gegeben sah – nachdem die Kosten von 600 Mio. Euro im Jahre 2002 innerhalb von vier Jahren auf 1,55 Mrd. Euro gestiegen waren. Diese wichtige Info erfolgte exklusiv vom Merkur.

Das Jahr 2006 war das erste große Krisenjahr für das Projekt Zweiter S-Bahntunnel. Der Freistaat sah sich genötigt, eine Sparversion als erste Stufe der Röhre anzustreben, wobei aber der Ostbahnhof rechts liegen gelassen worden wäre. Kein Wunder, dass diese Variante 2009 wieder kassiert wurde.

Den medialen Platzhirsch, die Süddeutsche Zeitung (SZ), focht so etwas nicht wirklich an, denn sie titelte am 9. November 2006 „Alternativen kaum verlockend – Tunnel-Gegner haben wenig brauchbare Varianten“. Die Machart dieses Kasten-Artikels ist symptomatisch: die Alternativen werden kurz vom Redakteur dargestellt, dann dürfen die üblichen Verdächtigen von Freistaat und Stadt kein gutes Haar an den Vorschlägen lassen. Diskurs auf Augenhöhe zwischen Tunnel-Befürwortern und -Gegnern – Fehlanzeige. Dieses Muster ist für die kommenden Jahre prägend für die Tunnel-Berichterstattung dieser Zeitung. Nur hin und wieder blitzte Widerstand gegen diese „right or wrong“-Haltung auf – etwa mit Frank Müllers Kommentar „Es ist Zeit für den Schlussstrich“ (SZ2015).

Müllers Kommentar ist insoweit bemerkenswert, weil er sehr deutlich macht, dass die vielen „kleinen“ S-Bahn-Störungen gerade auf den Außenästen durch

den zweiten Tunnel nicht verschwinden werden.

Aber das zehnjährige Fixieren auf ein Megaprojekt überfällige „kleine“ Verbesserungen im existierenden System verhindert hat.

Er streift insoweit auch OB Udes flapsige Aussage von 2012 Lügen, wonach es nicht damit getan sein könne, „hier mal eine Weiche und dort ein Signal“ vorzusehen. Dabei hatte die lange Diskussion nicht nur einmal eklatante Defizite im vorhandenen System aufgezeigt.

Kurz vor Weihnachten 2010 hatte der Münchner Merkur ausführlich über die von mir veröffentlichte Störstatistik der Münchner S-Bahn fürs Jahr 2009 berichtet (MM2010). Demnach treten rein zahlenmäßig die große Mehrheit der Störungen auf den Außenästen auf. Viele der hausgemachten Störungen an Gleisen, Signalen und Stellwerken könnten technisch verringert werden.

So führte der mehrjährige öffentliche Druck dazu, dass endlich der Signalrechner für die Stammstrecke 2012 redundant ausgelegt wurde. Das muss man sich mal vorstellen: um ein paar zigtausend Euro zu sparen, hatte die Bahn 2004 nur einen einfach vorhanden Steuerungs-PC beschafft und dafür täglich hunderttausende Fahrgäste zu potentiellen Geiseln gemacht! Selbst ein kurzer Reset am PC hat mehrstündige Auswirkungen auf das Fahrplangefüge.

Apropos Störanfälligkeit

Eine der ganz großen „Heils“-Erwartungen in den Zweiten S-Bahntunnel ist die Hoffnung auf eine geringere Störanfälligkeit. Leider gibt es hierzu aber keine belastbaren Prognosen. Auch die Lokalmedien scheinen sich damit zufrieden zu geben. Allerdings lassen sich schon einige Aussagen treffen:

- für die Südost-Äste nach Kreuzstraße und nach Holzkirchen wird sich nichts ändern, da sie keine Verbindung zum 2. Tunnel haben werden,
- ein einfaches „Umswitchen“ von Linien aus einem Tunnel in den anderen ist nicht möglich und in jedem Fall mit riesigen Auswirkungen auf das Fahrplangefüge, die Fahrzeugdisposition und – vor allem – auf die dynamische Fahrgast-Information verbunden.

Und genau diese letzten Punkte sind es, die die DB bekanntlich bis heute nicht beherrscht: die Klage über eine mangelhafte, irreführende oder nicht vorhandene Fahrgastinformation bei der S-Bahn will einfach nicht abreißen. Dabei herrscht gerade hier höchster Handlungsbedarf!

Eigentlich ein dankbares Thema für Qualitätsjournalismus – oder?

Epilog: Die Dauer-Mär von der Überlastung

Zum Abschluss gehe ich auf ein Thema ein, dessen

mediale Fehlinterpretation sich offensichtlich nicht ausrotten lässt: die angebliche mehrfache Überlastung der Stammstrecke.

Die Münchner S-Bahn war von Anfang an ein echtes Erfolgsmodell: Hatten die Vorort-Züge der DB bis dahin täglich gut 160.000 Fahrgäste befördert, konnte die S-Bahn schon im ersten Betriebsjahr 1972 diesen Wert auf 250.000 steigern –, 30.000 mehr, als bei der Planung prognostiziert (Pospischil 1997).

Dieser von niemandem bestrittene Sachverhalt führt erstaunlicherweise zu einem schiefen Medienecho: es ist nämlich ein nichtausrottbarer Topos bei Münchner Lokaljournalisten, dass die S-Bahn nur auf etwa 250.000 Fahrgäste ausgelegt und nun mit über 800.000 Fahrgästen mehrfach überlastet sei. Allein schon deswegen sei der 2. Tunnel überfällig, ist dann die logische Folgerung.

Klingt höchst plausibel, stimmt aber einfach nicht. Einerseits finden die 800.000 Fahrten im gesamten S-Bahnnetz statt – und nur etwa 250.000 laut MVV auf der S-Bahnstammstrecke.

Und diese Stammstrecke war schon in den 1960er Jahren als absolute Hochleistungsstrecke mit kurzen Taktzeiten und spurtstarken Triebwagen konzipiert worden. So sollte in so genannten „Flutzeiten“

sagenhaft kurze Zugfolgezeiten von 72 Sekunden realisiert werden können, also traumhafte 50 Zugpaare pro Stunde!

Auch wenn es dann an der Umsetzung deutlich haperte und die DB nun froh ist, mit 30 stündlichen Zugpaaren einen stabilen Betrieb hinzukriegen, ist die Behauptung, die S-Bahn sei von an Anfang an lediglich für 250.000 Fahrgäste ausgelegt worden, schlicht und einfach Unsinn. Dank WWW kann man das alles im Internet nachlesen, aber Wahrheit kann auch störend sein.

Dr. Georg Kronawitter ist Elektroingenieur, war Stadtrat von 2008 bis 2014 und ist Mitglied im Münchner Forum.

Quellen

MM 2010: <https://www.merkur.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/s-bahn-meisten-stoerungen-561360.html> ↗

SZ 2015: <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/kommentar-aussteigen-bitte-1.2553555> ↗

Pospischil 1997: Pospischil, Reinhard; Rudolph, Ernst: S-Bahn München. Alba-Verlag 1997

Wunder gibt es immer wieder ... Nur noch ein paar Monate bis zur MUC-Express-S-Bahn

GEORG KRONAWITTER

Was waren das für Kämpfe in den Jahren 2005 bis 2008: Ministerpräsident Stoiber für den TRANSRAPID zum Flughafen, OB Ude dagegen, weil er einen Munich-Airport-Express auf der S8-Trasse bevorzugte. Natürlich mit Untertunnelung der Trasse zwischen Daglfing und Oberföhring. Eine Kostenprognose von 3,5 Mrd. Euro brachten den neuen Ministerpräsidenten Beckstein, einen Franken, am 27. März 2008 dazu, das TRANSRAPID-Projekt für gescheitert zu erklären. Sehr zur Begeisterung seiner Münchner Parteifreunde, denen bei der Kommunalwahl wenige Tage zuvor das Projekt mächtig auf die Füße gefallen war.

Aber auch OB Ude konnte sich während seiner Amtszeit nicht über eine schnellere Flughafen-anbindung freuen. Zwar sorgte Verkehrsminister Zeil (FDP) 2009 dafür, dass jetzt auch die Staatsregierung einen konventionellen Flughafenexpress über die S8-Trasse anstrebte, aber die aus Sicht der Planer auf vier Gleise auszubauende Trasse bekam keine große Priorität, weil ja erst ein zweiter S-Bahn-Tunnel hermusste. Und die von einer breiten Stadtratsmehrheit gewünschte Tunnellösung musste von der Stadt selbst bezahlt werden. Kostenpunkt: tausend Millionen Euro.

Der Stadtkämmerer schlägt zwar vernehmbar die Hände überm Kopf zusammen, aber München hat's ja. Und die meisten, die das heute beschließen, werden in Pension oder im Landtag oder im Bundestag sein, wenn es denn konkret ans Zahlen geht. Sei's drum.

Und jetzt glaubt der einigermaßen kundige Zeitungsleser seinen Augen kaum: Die wichtige Bahnstrecke München-Landshut soll im Abschnitt Feldmoching-Freising während der gesamten Sommerferien total gesperrt werden – aber es wird einen Flughafen-Express S18 geben, der von Feldmoching

bis zum Leuchtenbergring jede Station bedient und anschließend nonstop zum Flughafen durchrauscht. Ja, gibt's denn sowas?

Wo doch bisher als eherne Tatsache dargestellt wurde, dass diese Verdichtung auf der S8-Trasse nicht möglich sei, weil die auch von Güterzügen aus Italien und Österreich mitbenutzt wird. Und in der Gegenrichtung queren diese langsamen Züge sogar alle Gleise, um nach Trudering zu kommen.

Gut, konkrete Fahrplandaten wird man erst in paar Wochen im Internet einsehen können, aber an der Tatsache an sich ist nicht zu rütteln. Es wird spannend.

PS: Vielleicht sollten sich Christian Ude und Edmund Stoiber bei der Jungfernfahrt der Flughafen-Express-S-Bahn gemeinsam zum lockeren Plausch über die Zeitläufe treffen.

Dr. Georg Kronawitter ist Elektroingenieur, war Stadtrat von 2008 bis 2014 und ist Mitglied im Münchner Forum.



Transrapid-Modell 2007 im Flughafen München

FOTONACHWEIS: © WIKIPEDIA, GEMEINFREI

Quellen

<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/bauarbeiten-bahn-sperrt-strecke-zwischen-feldmoching-und-freising-1.3834515> ↗

Fluss-Film-Fest München

Wasserkraft der Isar in finnischer Hand?

Chance für Obere und Mittlere Isar gemeinsam nutzen!

KLAUS BÄUMLER

Vom 17. bis 18. Februar findet im Gasteig das Fluss-Film-Fest statt. Die Flusslandschaften brauchen in Europa, aber auch weltweit, eine breit aufgestellte Lobby. Das Fluss-Film-Fest will dazu beitragen, den vor Ort aktiven Protagonisten Mut zu machen, sich weiterhin zu engagieren. Die Themen der Filme und der Diskussionen sind weit gefächert: Europas letzte Wildflüsse in Gefahr, Renewable oder Raubbau?, Wasserkraft- und Staudammkonflikte weltweit, Surfen gegen Plastikmüll, Lebendige Flüsse für Europa, Wohin steuert die Wasserpolitik?

Für München ist die Thematik „Alpenflüsse – Donauauen – Isar“ von besonders aktueller Bedeutung. Das Management der Uniper AG (zu Uniper s. Kasten) hatte unter dem Arbeitstitel „Wasserkraft im Dialog“ zu einer „Regionalkonferenz für die Obere und Mittlere Isar“ am 17. Januar 2018 ins traditionsreiche Walchenseekraftwerk eingeladen. Im Rahmen des „Dialogs“ referierte der Amtschef

des Bayerischen Umweltministeriums, Dr. Christian Barth, über „Die Isar – Lebensader und Energieträger“ und Johannes Durner, Leiter der Uniper-Kraftwerksgruppe Isar, über „Aktuelle Herausforderungen und Maßnahmen von Uniper an Isar und Loisach“. Bei einer kurz-bündigen Podiumsdiskussion zu „Energiegewinnung, Fischerei, Freizeitnutzung und Naturschutz Hand in Hand – eine lösbare Aufgabe?“



Querung des „Finzbaches“ bei Wallgau vor seiner „Mündung“ in die Isar am 14.08.1985.

Art. 141 Abs. 3 der Bayerischen Verfassung gestattet das Befahren der bayerischen Gewässer. An das Radfahren im Flussbett ist dabei sicher nicht gedacht.

wurden Argumente im Sinne von Konsenslösungen ausgetauscht.

Übernahme der Uniper AG durch die Fortum AG

Aktueller Hintergrund dieser „Regionalkonferenz“ war zunächst sicher die beabsichtigte Übernahme der E.ON-Tochter Uniper durch die finnische Aktiengesellschaft Fortum, bei der gegenwärtig noch der finnische Staat die Mehrheit hat. Diese Transaktion bedarf aber auch der Genehmigung der Kartellbehörde der Russischen Föderation. In den ersten Februartagen läuft das befristete Übernahmeangebot der Fortum AG an die Uniper-Aktionäre ab. Wird das Angebot angenommen, kann festgehalten werden, dass die Verantwortlichkeiten für die Wasserkraftnutzung an der Oberen und Mittleren Isar in die Hand eines ausländischen Konzerns gegeben sind, dessen Zielsetzung derzeit wenig transparent ist.

Der Freistaat Bayern hat mit der Privatisierung der Bayernwerk AG, deren Hauptaktionär er war, diese Entwicklung eingeleitet, die immer noch vielen Bürgern kritisch gesehen wird. Gegenwärtig bestehen Überlegungen, dass der Freistaat Bayern durch das Finanzministerium das von ihm noch gehaltene Paket von E.ON-Aktien abstößt (SZ vom 23.01.2018, Bayernteil). Ob und inwieweit der Freistaat Bayern sich auch von seinen Uniper-Aktien trennt und vom Übernahmeangebot zum Kurswert von 22 Euro pro Aktie Gebrauch macht, ist derzeit nicht bekannt.

Damit würde sich der Freistaat Bayern seines Einflusses auf die Energie-Politik und speziell seines indirekten Einflusses auf die Wasserkraftgewinnung an der Isar vollständig entledigen.

Auslaufen der Konzessionen für Walchensee-Kraftwerk und Kraftwerkskette Mittlere Isar: Die Chance für die Isar nutzen!

Die von der Kraftwerksbetreiberin Uniper einberufene Regionalkonferenz ist auch vor dem Hintergrund des Auslaufens der wasserrechtlichen Konzessionen für das Walchenseekraftwerk und die Kraftwerkskette der Mittleren Isar zu sehen.



Die einschlägigen Bescheide für das Walchensee-Projekt haben eine Laufzeit bis zum 30. September 2030. „Falls nicht mindestens 10 Jahre vor Ablauf der Erlaubniszeit der Freistaat Bayern der Unternehmerin den Ablauf der Erlaubnis ankündigt“, verlängert sich die

Erlaubnis ohne weiteres um weitere 25 Jahre unter gleichen Bedingungen. Das bedeutet, dass spätestens bis zum Jahr 2020 der Freistaat Bayern in diesem Sinne zum Handeln verpflichtet ist.

Dies gilt umso mehr, als sich der Freistaat im Rahmen einer Vereinbarung mit der damaligen E.ON AG über die Teiltrückleitung am Krüner Wehr zur „Wiederbelebung der Isar zwischen Krün und Sylvensteinspeicher“ von 1989 verpflichtet hat, für die Restlaufzeit des Wasserrechts bezogen auf das Walchenseekraftwerk keine Abflüßerhöhungen im Bereich der oberen Isar, also Isar, Rißbach, Finzbach, Fischbach, Kranzbach zu fordern.

Die Notgemeinschaft ‚Rettet die Isar jetzt e.V.‘ hat sich, gestützt auf diese Regelungen, bereits an die Fraktionen des Bayerischen Landtags gewandt mit dem Ziel, die drohende Verlängerung der Laufzeit über 2030 hinaus zu verhindern.

Für die Kraftwerkskette der Mittleren Isar ist ebenfalls das Auslaufen der wasserrechtlichen Konzession absehbar. Die vom damaligen Bezirksamt München (Landratsamt München) 1933 erteilte Erlaubnis läuft zum 30.09.2030 aus. Dies gilt auch für den öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen E.ON und dem Freistaat Bayern über die ökologische Verbesserung der Isar und die Abgabe von Isarwasser am Oberföhringer Wehr in das Flussbett der Isar vom Juni 2001.

Träger des **Fluss-Film-Festes** sind Grüne Liga, WWW Deutschland (im Rahmen des Projekts „Alpenflusslandschaften“) und die Stiftung Living Rivers. Tickets gibt es über www.muenchenticket.de . Das umfassende Programm ist abrufbar unter www.wrrl-info.de .

Uniper

Die Uniper SE (SE steht für Societas Europaea/Europäische Aktiengesellschaft) ist durch Abspaltung der Energieerzeugungssparten Wasser, Kohle und Gas der E.ON SE entstanden. In der Uniper-Gruppe (Uniper SE und Tochtergesellschaften) werden die konventionelle Energieerzeugung der E.ON einschließlich der Wasserkraft (ohne die deutschen Kernenergieaktivitäten), der globale Energiehandel, die Stromerzeugung in Russland sowie die Beteiligung an einem russischen Gasfeld gebündelt. E.ON wiederum entstand aus der Fusion der beiden Mischkonzerne VEBA (Vereinigte Elektrizitäts- und Bergwerks AG) und VIAG (Vereinigte Industrie-Unternehmungen AG) im Jahr 2000. Die Tochter E.ON Energie entstand dabei aus den jeweiligen Versorgungstöchtern PreußenElektra und Bayernwerk.

Die **Bayernwerk AG** war ein 1921 gegründetes Energieversorgungsunternehmen im Besitz des Freistaates Bayern. Es wurde im Zuge der Privatisierung des in öffentlicher Hand befindlichen bayerischen „Tafelsilbers“ unter Ministerpräsident Stoiber 1994 an die bereits mit Minderheit beteiligte VIAG verkauft. (DS)

Das Auslaufen dieser langfristig erteilten wasserrechtlichen Konzessionen war über Jahrzehnte hinweg von den Naturschutzverbänden und den an der Isar aktiven bürgerschaftlichen Kräften herbeigesehnt worden. Nun gilt es, die Chancen in den durchzuführenden wasserrechtlichen Verfahren zu ergreifen und die heute geltenden Parameter in Bezug auf Ökonomie, Ökologie und Sozialfunktion für

das Gewässersystem der Oberen und Mittleren Isar durchzusetzen.


Beispielhaft ist das beim Auslaufen der wasserrechtlichen Konzession für das Kraftwerk Mühlthal im Jahr 1994 gelungen. Die notwendigen Auflagen und Bedingungen für den Weiterbetrieb des Kraftwerks wurden nicht in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen E.ON und dem Freistaat Bayern geregelt, sondern in einem transparenten wasserrechtlichen Regelverfahren unter bürgerschaftlicher Beteiligung all jener Verbände und Bürger, die sich seit Jahrzehnten für ihre Isar eingesetzt haben.

Das offene Procedere bei der Neukonzessionierung des Kraftwerks Mühlthal kann und muss Vorbild sein bei der Erneuerung der Konzessionen für die Wasserkraftnutzung durch das Walchensee-Kraftwerk und die Kraftwerkskette der Mittleren Isar.

Die seit Jahren in der „Isar-Allianz“ zusammengeschlossenen Institutionen sind in den nächsten Jahren unmittelbar gefordert, ihre Belange in diesen bei den zuständigen Landratsämtern Bad Tölz-Wolfratshausen und München einzubringen.

Klaus Bäumler, Zweiter Vorsitzender des Programmausschusses, arbeitet für das Münchner Forum in der „Isar-Allianz“ mit. 1987 publizierte er unter dem Titel „Heilige Kühe für die Isar anmelken“ eine Dokumentation zur Novelle des Bayerischen Wassergesetzes von 1987 (Hrsg. Gemeinsamer Arbeitskreis Isar der CSU Kreisverbände Freising, Schwabing und München-Land).

Arbeitskreise im Februar/März

Sie haben Lust, etwas für München zu tun? Unsere Arbeitskreise stehen Ihnen offen. Eine E-Mail an info@muenchner-forum.de  genügt.

Arbeitskreis ‚Kulturbauten‘

Leitung: Udo Bünnagel, Wolfgang Zimmer
nächstes Treffen: Di. 6. Februar 2018, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch
nächstes Treffen: Mo. 19. Februar 2018, 17:30 Uhr

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer
nächste Treffen: Do. 15. Februar 2018, 18:00 Uhr
und Do. 15. März, 2018, 18:00 Uhr

Arbeitsgruppe ‚Nachhaltige Quartiere‘

Leitung: Dr. Stefan Werner
nächste Treffen: Di. 20. Februar 2018, 17:00 Uhr
und Di. 13. März 2018, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Maxvorstadt/Kunstareal‘

Leitung: Martin Fürstenberg
nächstes Treffen: Di. 20. Februar 2018, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Stadt: Gestalt und Lebensraum‘

Leitung: Wolfgang Czisch
nächstes Treffen: Mi. 21. Februar 2018, 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier und Matthias Hintzen
nächste Treffen: Do. 22. Februar 2018, 18:30 Uhr
und Do. 29. März 2018, 18:30 Uhr

München noch weiter denken

KARL KLÜHSPIES

Das Problem einer Neugestaltung des Max-Joseph-Platzes könnte die Frage aufwerfen, ob man, wie derzeit diskutiert, diese städtebauliche Problemzone durch Verschiebung in eine andere städtebauliche Problemzone lösen kann und soll? Läge ein Rückbau der Tiefgarage nicht nahe, wenn wir andererseits heute schon autofreie Stadtteile planen?

Eine zukunftsorientierte Betrachtung würde hier die Frage stellen, ob und wie die Erreichbarkeit einer Oper in anderen großen Städten gelöst wurde und welche Folgen ein grundsätzlicher Verzicht auf die vorhandene Tiefgarage hätte? Ist die Anfahrt bis zum Eingang der Oper mit der Tram 19 oder über zwei U-Bahnlinien in kurzer, fußläufiger Entfernung wirklich unzumutbar?

Sind den Opernbesuchern, die sich teure Eintrittskarten leisten können, wenn schon nicht die Öffentlichen Verkehrsmittel, so doch der Taxidienst finanziell zumutbar – zumal ja dann auch die nicht geringe Parkgebühr entfällt?

Wie attraktiv war der Opernbesuch vor dem Bau der Tiefgarage, als Einsatzzüge der Straßenbahn in der Seitenstraße (Hofgrabenstraße) bereitgestellt wurden? Könnte das künftig auch für (Elektro-)Taxis oder (Elektro-)Busse interessant sein, wobei

letztere während der Wartezeit sogar noch aufgeladen werden könnten?

Könnte eine aufgelassene Tiefgarage nicht für dringend benötigte Kulissen- und Abstellräume für die unter Raumnot leidende Oper genutzt werden?

Könnte die Maximilianstraße bei einem Wegfall der Rampe und der breiten Fahrbahnen nicht in ihrem westlichen Teil, statt Rennbahn für Angeber, eine weitere interessante Fußgängerzonenerweiterung werden?

Wäre der Wegfall der Rampe und der breiten Fahrbahnen nicht auch eine enorme Vergrößerung des für die beliebten Freiluft-Veranstaltungen zur Verfügung stehenden Platzes?

Wäre das – neben der städtebaulichen Renovierung – nicht auch ein Beitrag für die angestrebte Verkehrsberuhigung?

Abschließend noch eine Gewissensfrage: Wer hätte nach Jahrzehnten nicht immer noch den Eindruck, dass einer der schönsten Plätze der Stadt durch ein so hässliches Loch entstellt wird? Wie verträgt sich das mit dem kulturellen Anspruch der Stadt? War dies nicht schon von Anfang an eine städtebauliche Bankrotterklärung?

Karl Klühspies, Architekt (FH), Dipl.-Ing. (Univ.), ist Mitbegründer des Münchner Forums.

IMPRESSUM

STANDPUNKTE ISSN 1861-3004

Münchner Forum e.V., Diskussionsforum für Entwicklungsfragen

Schellingstr. 65, 80799 München

fon 089/282076, fax 089/2805532

email: info@muenchner-forum.de,


www.muenchner-forum.de 

V.i.S.d.P.: Dr. Michaela Schier,

Redaktionsschluss: 18.01.2018

Redaktion: Klaus Bäuml (KB), Dr. Georg Kronawitter (GK), Dr. Michaela Schier (MS), Barbara Specht (BS),

Dr. Detlev Sträter (DS), Layout: Barbara Specht

Wir verfolgen den Fortgang der von uns aufgegriffenen Themen. Der Inhalt dieses Magazins entspricht nicht zwingend dem Diskussionsstand in unseren Arbeitskreisen. Sie können Aussagen gern wörtlich oder sinngemäß mit Quellenangabe zitieren. Sollten Sie unsere STANDPUNKTE jemandem zukommen lassen oder nicht mehr erhalten wollen, genügt eine Mail an: info@muenchner-forum.de 

Ankündigung

denkmal KONTROVERS

Die Hochschule München, das Münchner Forum und das Denkmalnetz Bayern werden eine Diskussion über das Bauen im historischen Kontext am **20. März 2018, 18 Uhr**, in der **Hochschule München, Karlstraße 6**, veranstalten. Anlass ist der geplante Neubau des Museums **BIOTOPIA** im Ensemble des

Nymphenburger Schlosses. Unter der Moderation von Frau Prof. Dr. Langenberg werden hierüber u.a. diskutieren: Prof. Volker Staab, der Architekt des Neubaus, Prof. Dott. Piero Bruno, Prof. Dr. Hans Ostermeyer, Dr. Sandra Hofmeister (Detail) und Neven Denhauser (Bürgerinitiative).

Viktualienmarkt

Bürgergutachten zum Zukunftskonzept Münchner Viktualienmarkt

Der Viktualienmarkt muss saniert werden, und dazu bedarf es nun eines Konzeptes. Das Kommunalreferat der Landeshauptstadt München bat die Münchnerinnen und Münchner um ihre Mithilfe. Dieser Bitte entsprachen viele Bürgerinnen und Bürger und

engagierten sich im Rahmen des Beteiligungsinstruments Planungszelle – zum Viktualienmarkt. Dieser Aufruf geschah, als die Fachleute mit ihren Analysen fast fertig waren, der Raum für Pläne aber noch nicht abgesteckt.

Hier ist das Gutachten veröffentlicht:

<http://www.zukunft-viktualienmarkt.de/download.php> 

Hochschulpreis

Hochschulpreis der Landeshauptstadt München

Prämiert werden herausragende Arbeiten, die sich mit der Stadt München und ihrer wirtschaftlichen, strukturellen oder kulturellen Entwicklung beschäftigen.

Der Hochschulpreis der Stadt München soll die Vernetzung von Hochschulen und Stadt fördern. Ziel ist es, hervorragende Erkenntnisse aus der akademi-

schen Forschung in Stadtverwaltung, Gesellschaft und Wirtschaft zu tragen und München als Wissensstandort zu stärken.

- Preis jeweils 4.000.- Euro

- Bewerbungsfrist 10. März 2018

Weitere Informationen zur Bewerbung finden Sie hier:

https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:671600ba-6bad-4068-9c72-b27526a7bfd7/Hochschulpreis-Flyer_2018.pdf 


Forum Aktuell auf Radio Lora 92,4 UKW

Sendung verpasst? Nachhören!

Montag, 11. Dezember 2017, 19:00 bis 20:00 Uhr

Thema: Münchens Siedlungsentwicklung

Ursula Ammermann im Gespräch mit Stadtbaurätin Prof. Dr.(i) Elisabeth Merk über die Zukunft der Münchner Innenstadt und Münchens Siedlungsentwicklung zwischen Wohnungsnot, Nachverdichtung und öffentlichem Freiraum.

<http://muenchner-forum.de/im-radio/> 

Montag, 12. Februar 2018, 19:00 bis 20:00 Uhr

Thema: Denkmalschutz, Investorenverhalten und die Bewahrung lebendiger Stadtquartiere

Unter diesem Themenbogen diskutieren im Studio Frau Angelika Luible vom Bündnis HeimatGiesing und der Münchner Architekt und Stadtheimatspfleger Bernhard Landbrecht, der seit Anfang letzten Jahres dieses Ehrenamt ausübt, über Entwicklungen in der Stadt. Moderation: Detlev Sträter und Klaus Bäumler

Montag, 12. März 2018, 19:00 bis 20:00 Uhr

Thema: noch offen

Die Alte Akademie und ihre Arkaden: **Oberbürgermeister Dieter Reiter muss ein Machtwort sprechen.**

Mit Stadtratsbeschluss vom 31. Januar 2018 hat die Stadtratsmehrheit von CSU und SPD die Eckdaten für den Bebauungsplan Nr. 1975 entscheidend zu Gunsten des Investors geändert. Das Bebauungsplanverfahren für die Alte Akademie an der Neuhauser Straße wird nach dem Willen der Stadtratsmehrheit von CSU und SPD auf der Grundlage durchgeführt, dass die Arkaden, also der öffentliche Raum, zu Gunsten von Ladenflächen ganz erheblich reduziert werden: Die Arkaden im sog. Kopfbau werden geschlossen, die Arkaden entlang der Neuhauser Straße im Bereich des Hettlagebaus werden auf ein Maß von „4,00 m +“ reduziert, die Arkaden an der Kapellenstraße insgesamt geschlossen.

- Diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit steht im eklatanten Widerspruch zu den Altstadt-Leitlinien, vom Stadtrat im November 2015 beschlossen.
- Diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit schafft einen Präzedenzfall mit Dominoeffekt.
- Diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit weicht in einem wesentlichen Parameter von den Eckdaten des Aufstellungsbeschlusses ab.
- Diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit weicht von dem im Wettbewerb prämierten Entwurf ab.
- Diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit weicht von den Vergaberichtlinien des Freistaats im Rahmen des Bieterverfahrens ab.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit entledigt sich die Stadt München ihrer Verantwortung für den öffentlichen Raum und überlässt das Ringen um die Erhaltung der Arkaden im Rahmen des Urheberrechts der Tochter des Architekten Josef Wiedemann, die das Risiko einer rechtlichen Auseinandersetzung auf sich nehmen müsste.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit unterwirft sich die Stadt München den Vorstellungen des Investors ohne Wenn und Aber.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit gewährt die Stadt München dem Investor – ohne hierzu verpflichtet zu sein – eine Mehrung der Verkaufsfläche von über 400 qm zu Lasten des öffentlichen Raums.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit verschafft die Stadt München dem Investor unmittelbar den wirtschaftlichen Ertrag dieses Flächenzuwachses auf die Dauer von 65 Jahren in mehrstelliger Millionenhöhe, da der Freistaat Bayern dem Vernehmen nach im Erbbaurechtsvertrag auf die verkehrsubliche Gleitklausel bei etwaiger Mehrung der Nutzfläche verzichtet haben soll.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit lässt die Stadt München die gewinnträchtige Reduzierung der Arkaden um 400 qm auf 200 qm in ihrer eigenständigen Verantwortung als Trägerin der Planungshoheit zu.
- Im Rahmen des Bieterverfahrens hat der Freistaat Bayern auf die dauerhafte und rechtsverbindliche Sicherung der gesamten Arkadenfläche durch die Stadt München ausdrücklich hingewiesen.
- Hätte der Freistaat Bayern im Bieterverfahren einen solchen Eingriff in den öffentlichen Raum durch Reduzierung der Arkaden als möglich erachtet, hätte er sich als Grundstückseigentümer zu Recht dem Vorwurf ausgesetzt, auf Kosten der Bürgerschaft Profit zu machen.
- Durch diese Entscheidung der Stadtratsmehrheit gibt die Stadt München zur einseitigen Gewinnmaximierung des Investors eine das Stadtbild prägende Situation auf, die unter Oberbürgermeister Thomas Wimmer geschaffen und in der Ära der Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel, Georg Kronawitter und Christian Ude bewahrt wurde.

Oberbürgermeister Dieter Reiter, der – aus welchen Gründen auch immer – in der Stadtratsdebatte am 31. Januar 2018 geschwiegen hat, muss jetzt ein Machtwort sprechen, damit seine Politik im Rathaus weiterhin glaubwürdig bleibt.

DR. DETLEV STRÄTER, KLAUS BÄUMLER, 06.02.2018

„Honi soit qui mal y pense“ („Ein Schelm, der Böses dabei denkt“)



Süddeutsche Zeitung am 2. Februar 2018:

“Der Schwarz-Weiß-Ball der CSU mit gut 1000 Gästen wurde von mehreren Unternehmen aus der Immobilienbranche finanziell unterstützt, die derzeit wichtige Bauprojekte in der Stadt betreiben. Grüne und Linke im Münchner Stadtrat kritisieren das. Auch das Münchner Forum sieht dies kritisch...”

(URL: <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/schwarz-weiss-ball-muenchner-csu-laesst-sich-ball-von-bau-unternehmen-sponsern-1.3850384> ↗)

Abendzeitung am 1. Februar 2018:

“Erst finanziert die Signa einen CSU-Ball, nun darf die Immobilienfirma an der Alten Akademie die Arkaden beschneiden. Höchst fragwürdig, findet die Opposition.”

(URL: <http://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.arkade-oder-nicht-weiter-heftiger-streit-um-die-alte-akademie.fec99918-3fb1-4798-adc3-704e1ebb9e37.html> ↗)