

Standpunkte 3/ 2006

Informationsdienst des Münchner Forums e.V.

ISSN 1861-3004



Schellingstraße 65, 80799 München
☎ 089 282076, info@muenchner-forum.de

Redaktionsschluss dieser Ausgabe:
16.02.2006 Redaktion: Gernot Brauer

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Diskussion über die Zukunft Münchens läuft im Moment intensiv. Das zeigen schon die gut besuchten und inhaltsreichen Podiumsgespräche in der Ausstellung des Planungsreferats „Zukunft finden [Innen] Stadt“ in der Rathausgalerie. Aus aktuellen Gründen stellen wir die Berichte über diese Veranstaltungen aber ebenso zurück wie Berichte über die Arbeit im Münchner Forum und liefern Sie in unserer März-Nummer nach, die voraussichtlich am 1. März erscheint.

Diese zweite Februar-Ausgabe unserer Standpunkte konzentriert sich stattdessen ganz auf das Thema Verkehr. Münchens **Verkehrsentwicklungsplan** ist gewichtig. Er informiert über die Planung der Stadt bis zum Jahr 2015 und betrachtet die Zukunft der Mobilität – ohne dass wir das hier im Einzelnen darstellen können – unter drei Optionen: einer stärker auf den Pkw-Verkehr, einer stärker auf den öffentlichen Verkehr und einer stärker auf „weiche Faktoren“ des Verhaltens abstellenden Variante. Am 22. Februar wird der Verkehrsentwicklungsplan im Stadtrat diskutiert. Wir stellen Ihnen in dieser Ausgabe Auszüge vor.

Zugleich geben wir einem erfahrenen Kritiker, nämlich Karl Klühspies, Gelegenheit zu einer kritischen Bewertung.

Wie immer sind auch Sie herzlich eingeladen, in Leserbriefen, Zuschriften an das Forum oder durch Mitarbeit in einem unserer Arbeitskreise die Zukunft unserer Stadt mitzudiskutieren.

Im Anschluss bringen wir aus ebenfalls aktuellem Anlass und ebenfalls von Karl Klühspies verfasst einen Kommentar zur geplanten **Privatisierung der Bahn**.

Die nächste reguläre Ausgabe unserer Standpunkte wird über die demnächst zu treffenden Beschlüsse des Forums-Programmausschusses, über verschiedene Arbeitskreise des Forums (Stadt: Gestalt und Lebensraum, Innenstadt, Bildung) und über die Podiumsdiskussionen in der Rathausgalerie zu den Themen Stadtgesellschaft, Weltreligionen und Zukunft der Stadt informieren. Außerdem werden Sie Anfang März Beiträge zum Münchner Wohnungsmarkt lesen.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Czisch

Vorsitzender des Programmausschusses

INHALT:

Münchens Verkehrsentwicklungsplan bis 2015 nennt ehrgeizige Ziele: **180.000 Menschen zusätzlich – und alle wollen mobil bleiben** Seite 2

Ein Kenner Münchens hat den Verkehrsentwicklungsplan kritisch kommentiert: **Was soll aus München in den nächsten zehn Jahren werden?** Seite 8

Die Bahn soll komplett privatisiert werden. Hier droht ein kapitaler Fehler: **Das Bahnnetz muss auf jeden Fall öffentlich bleiben** Seite 16

Noch ein Boutiquen-Center neben der St. Michaels-Kirche? **Was wird aus Münchens Alter Akademie?**

Verträgt Münchens Fußgängerzone direkt neben der monumentalen St. Michaels-Kirche eine weitere Kommerzialisierung? Der Freistaat will bekanntlich die Gebäude des Statistischen Landesamts und von Hettlage in der Alten Akademie veräußern (wir berichteten). Falls Sie sich hierzu äußern wollen, schreiben Sie uns bitte.

Münchens Verkehrsentwicklungsplan bis 2015 nennt ehrgeizige Ziele:

160.000 Menschen zusätzlich – und alle wollen mobil bleiben

Seit dem Jahr 2004 liegt der Entwurf eines neuen Verkehrsentwicklungsplans vor. Er versucht die Entwicklung bis 2015 in den Griff zu bekommen. München soll bis dahin um 39.000 Einwohner wachsen, das Umland sogar um 120.000 Einwohner. Die Arbeitsplätze in der Landeshauptstadt München werden nach der selben Prognose bis 2015 um 36.000 und im Umland um 77.000 zunehmen. Wie muss die Stadt hierauf in ihrer Verkehrspolitik reagieren?

Sie denkt in drei unterschiedlichen Szenarien: Testszenario 1 setzt auf den Ausbau des Straßennetzes, rechnet also mit mehr Autofahrten und weniger öffentlichem Verkehr. Im Testszenario 2 steht dagegen der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Mittelpunkt. Speziell in den Stadt-Umland-Beziehungen könnten dabei noch Ansatzpunkte zur Optimierung liegen. Testszenario 3 setzt auf sogenannte „weiche“ Maßnahmen. Sie stellen allerdings keinen eigenständigen Konzeptansatz dar und brauchen immer zugehörige „harte“ Maßnahmen als Grundlage.

München rechnet mit starken Zuwächsen speziell bei den Pendlern und setzt deshalb verstärkt auf mehr öffentliche Verkehrsangebote im Stadt-Umland-Verkehr, und zwar erstens im Korridor Moosach-Entwicklungsgebiet Ludwigsfeld/Karlsfeld-Dachau mit einer denkbaren Verlängerung der bestehenden Tram-Linie 20 vom Bahnhof Moosach über die Stadtgrenze hinweg bis nach Karlsfeld für täglich 7.000 bis 11.000 Fahrgäste, zweitens im Bereich Giesing-Neubiberg/Ottobrunn durch eine Verlängerung der Tram-Linie bis zur S-Bahn-Verknüpfung in Ottobrunn für etwa 8.000 Fahrgäste pro Tag sowie drittens im Abschnitt Großhadern-Martinsried-Planegg durch eine Verlängerung der U-Bahn-Linie 6 bis zur S-Bahn in Planegg für bis zu 11.000 Fahrgäste pro Tag.

Mit den „weichen“ Maßnahmen, die dem Verkehr ebenfalls aufhelfen sollen, sind z.B. fußgängerfreundliche Signalschaltungen gemeint, das Parkraummanagement und Bewohnerparkregelungen, der Bürgerbus, der *Walking Bus* für Grundschulkinder, die City-Maut und Job-Tickets, Fahrplan-, Tarif- und aktuelle Verkehrszustandsinformationen, individuelle Verkehrsleitsysteme sowie eine umfassende schulische Mobilitätserziehung und die Mobilitätsberatung. München setzt auf verstärkte Mobilitätsberatung der Einpendler aus dem Umland und besonders auf eine gezielte Standortwahlberatung mit Mobilitätsberatung von Menschen, die aus der Stadt in das Umland ziehen. Ziel sind zwei Prozent weniger Autofahrten im Gesamtverkehr. „Weiche“ Maßnahmen verbessern das Verkehrsklima zu Gunsten des Umweltverbundes aus öffentlichem Personennahverkehr und nichtmotorisiertem Verkehr. Generell zielen sie auf das Verhalten der Menschen im Verkehr. Wenn beispielsweise statt jetzt drei von je tausend Münchnern künftig mindestens fünf von je tausend das Angebot des *Car Sharing* nutzen würden, vielleicht sogar zehn oder zwanzig, würde sich das Verhältnis von Autofahrern zu MVV-Fahrgästen schon um ein Promille bis maximal ein Prozent verschieben.

Hier ist eine Übersicht, was demnächst sicher geschieht oder schon geschehen ist:

Bei der S-Bahn, für deren Ausbau der Freistaat bzw. die Bayerische Eisenbahn Gesellschaft als Finanzier und Besteller zuständig ist, ging und geht es kurzfristig um mehr Leistung auf der Stammstrecke und um die Planung für die neue zweite Stammstrecke für das Zentrum, um die Ertüchtigung der S 8-West bis Maisach sowie der S 5-West bis Weßling durch signaltechnische Maßnahmen, um den Ausbau der stark belasteten Außenstrecken S 2-West mit neuem S-Bahn-Haltepunkt Untermenzing und S 2-Ost, um die Entflechtung von S-Bahn und Regionalverkehr im Bereich Berg-am-Laim, um die Einführung des Zehn-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit auf der S 2, 8 und 5 im Westen sowie der S 2 und 5 im Osten sowie um die Anschaffung neuer Züge und einen verbesserten Service.

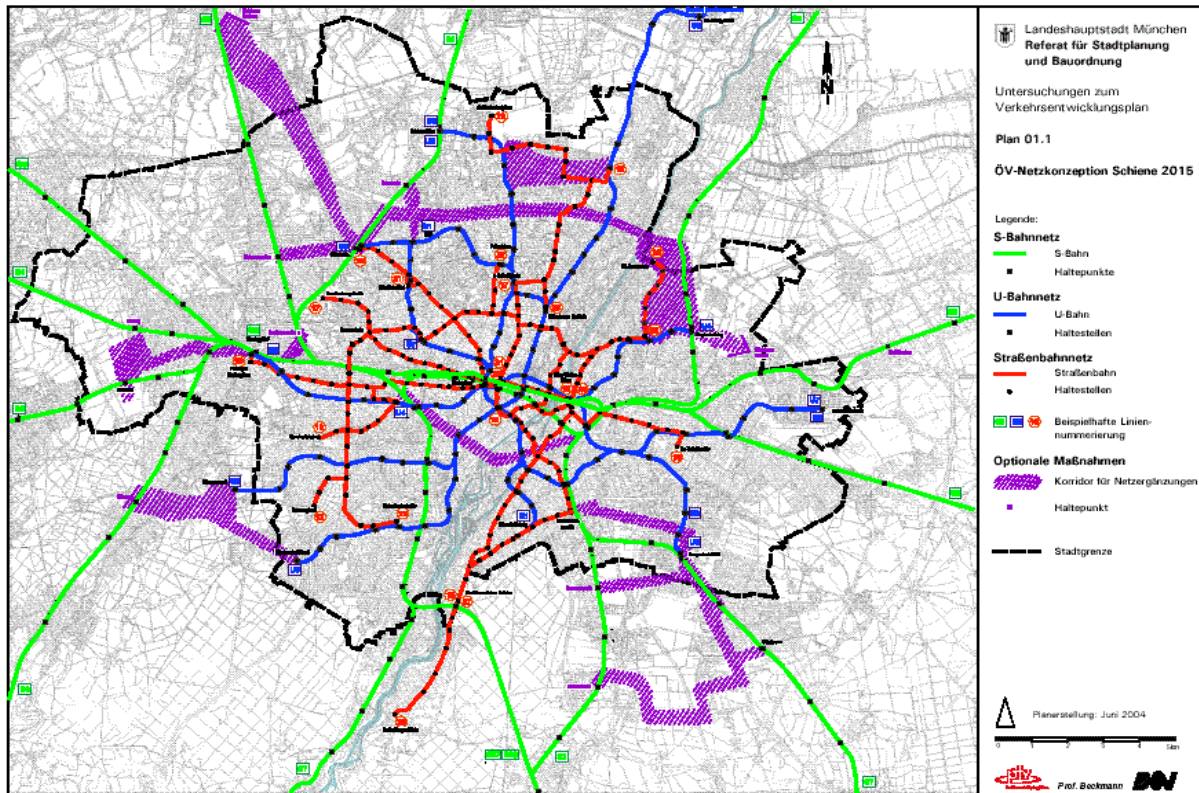
Bei der U-Bahn stehen im 3. Mittelfristprogramm bzw. auf der Grundlage des Nahverkehrsplans bekanntlich die Strecken zum Olympia-Einkaufszentrum OEZ und weiter nach Moosach sowie zum Forschungszentrum Garching auf dem Programm.

Bei der Tram geht es um die neue Linie 23 von der Münchner Freiheit zum Frankfurter Ring, von wo sie später einmal weiter ganz in den Münchner Norden verlängert werden soll (vgl. Plan-skizze). Bei den Bussen sollen nach positiven Erfahrungen mit Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit weitere Linien beschleunigt werden. Gleichzeitig verwirklicht die Stadt mit dem ZOB ein Konzept für den grenzüberschreitenden Linien- und Touristenverkehr.

Für den ruhenden Verkehr schafft München in den kommenden Jahren 10.600 zusätzliche P+R-Stellplätze sowie 13.100 zusätzliche Fahrradstellplätze (B+R). Einpendler und Besucher von außerhalb sollen möglichst schon vor bzw. kurz hinter der Stadtgrenze ein komfortables P+R-Angebot vorfinden. Als erste große P+R-Anlagen bestehen die im Münchner Norden in Fröttmaning und im Münchner Osten in der Messestadt-Ost; die P+R-Anlagen an den S- bzw. U-Bahnhöfen Neuperlach-Süd im Südosten und Harthaus im Westen sollen erweitert werden.

Und hier eine Liste geplanter Maßnahmen im Bereich des Münchner Verkehrs

Schon aufgrund der Mobilitätsentwicklung wird der Aufwand im öffentlichen Verkehr Münchens deutlich zunehmen, und zwar bis 2015 ziemlich sicher um 13, je nach Handlungskonzept nochmals um sieben, also insgesamt um rund 20 Prozent. Auf diesen Zusatzbedarf antwortet die Stadt mit dem Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke, mit der S 4-West Pasing-Buchenau, mit der S 6-Ost München-Markt Schwaben einschließlich eines neuen Haltepunkts Poing-West und mit einer Verschwenkung der S 6 zum Nordeingang der Messe Riem, mit einem S-Bahn-Haltepunkt Meterschwaige als Bestandteil des Endausbaus der Sendlinger Spange zwischen Pasing und Deisenhofen – damit soll auch eine Ableitmöglichkeit zum DB-Südring im Falle von Störungen auf der S-Bahn-Stammstrecke geschaffen werden –, mit einer Verlängerung der S 7 um neun Kilometer von Wolfratshausen nach Geretsried mit drei neuen Haltepunkten sowie mit dem Ausbau der Flughafenanbindung (S 1-West – alternativ zum Transrapid / S 6-Ost mit Ringschluss



So soll Münchens S-Bahn-, U-Bahn- und Trambahnnetz 2015 aussehen. Quelle: Verkehrsentwicklungsplan.

Erding). Zum Transrapid hat die Stadt ausgerechnet, dass ihn bei einem Zehn-Minuten-Takt und zehn Minuten Fahrtzeit täglich etwa. 33.000 Fahrgäste benutzen würden, überwiegend solche, die jetzt die S-Bahn-Verbindung zum Flughafen nutzen. Sie wechseln also künftig nur das

Verkehrssystem. Zusätzliche Fahrgäste, sagt die Stadt, würden durch den Transrapid nur in geringem Umfang gewonnen.

Eine Mini-U-Bahn unter dem Mittleren Ring wird es nicht geben

Bei der U-Bahn geht es um die Verlängerung der U 4 Ost bis zur S-Bahn in Engelschalking, bei der U 5 West um den Ausbau bis zur S-Bahn in Pasing und bei der U 6 West um die Verlängerung nach Martinsried. Eine U-Bahn-Ringlinie als Mini-U-Bahn im Bereich des Mittleren Rings mit Verknüpfungen zu den radialen Linien hat die Stadt untersucht, aber nur eine geringe zusätzliche Verkehrsnachfrage gefunden. Wie auch andere U-Bahnverlängerungen wurde diese Idee nicht in das Handlungskonzept übernommen.

Bei der Tram sind in Planung: die Linien 12/22 (Westtangente) von der Aidenbachstraße bzw. vom Lorettoplatz bis zum Romanplatz, die Linie 17/22 (Nordtangente) von Neuhausen nach Bogenhausen, die Linie 18 Effnerplatz-Arabbellapark-St. Emmeram und eine Verlängerung der Linie 19 vom Pasinger Marienplatz bis zum Pasinger Bahnhof. Als Neubaustrecken sind vorgeschlagen eine Linie 23: Frankfurter Ring-Harthof/ Hasenberg-Goldschmiedplatz bzw. Kieferngarten und eine verlängerte Linie 27: Schwannseestraße-Großhesseloher Brücke. Ein Ausbau der Linie L 18-West in die Blumenau gilt dagegen wegen der geringen Verkehrsnachfrage nicht als sinnvoll.

Optionale Maßnahmen für Korridore, die offen gehalten werden sollten

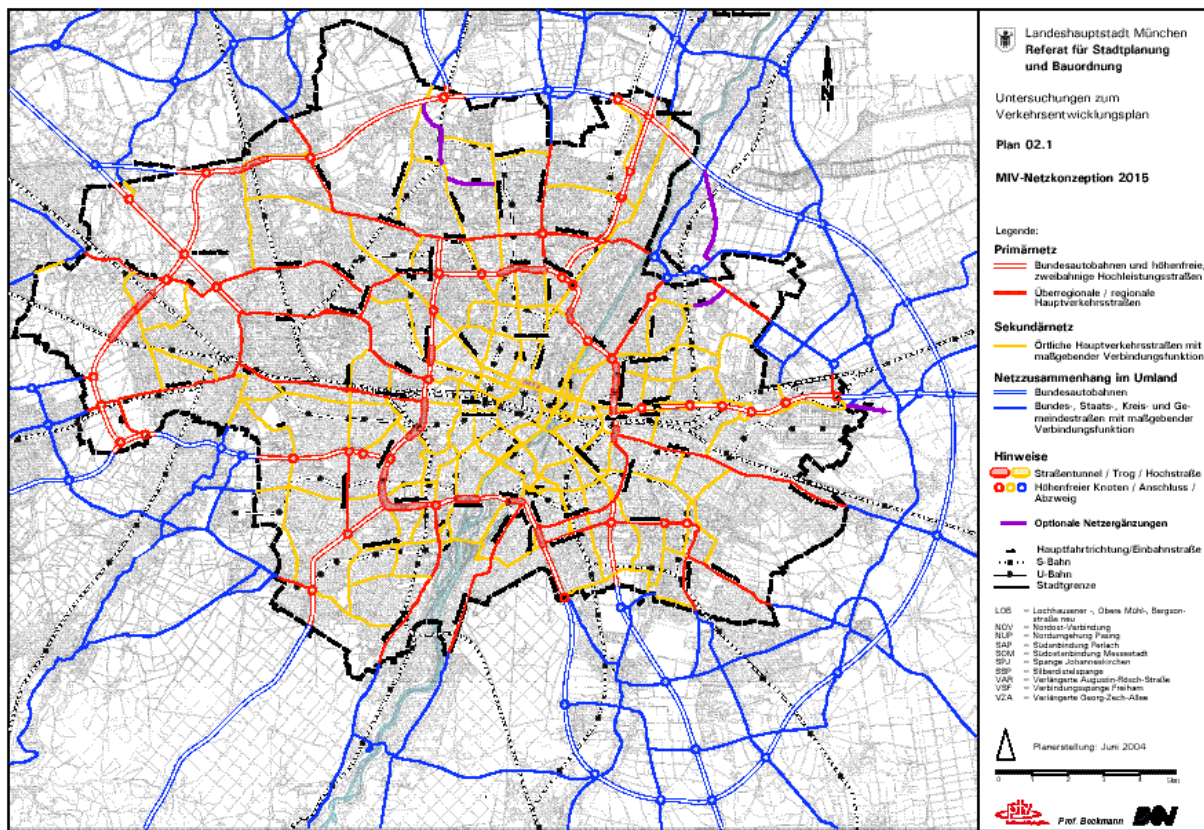
Bei der S-Bahn plädiert die Stadt dafür, einen Ausbau des DB-Südrings grundsätzlich und unabhängig von den Planungen zum zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnel offen zu halten. Ein neuer Haltepunkt Berduxstraße soll im Gleisdreieck Pasing weiter geprüft werden. Und auch ein Ausbau der Pasinger Kurve für den Regional- und Fernverkehr soll zur besseren Anbindung des westlichen Umlands an den Flughafen weiter verfolgt werden. Bei der U-Bahn geht es langfristig um eine Verlängerung der U 1 West über das OEZ hinaus in Richtung Fasanerie, bei der U 3 Nord um eine Verlängerung über den Bahnhof Moosach hinaus nach Untermenzing, bei der U 6 West um die schon angesprochene Verlängerung Martinsried-Planegg und bei der U2 / U6 um eine Verbindungsspanne nördlich des DB-Nödrings zur zusätzlichen Erschließung des Fußballstadions Fröttmaning.

An eine Stadt-Umland-Bahn denkt die Stadt bei der L 19-Weiterführung bis zum neuen S-Bahn-Haltepunkt Freiam. Neue Stadt-Umland-Bahn-Angebote sollen wie ebenfalls schon erwähnt für die Strecke Dachau-Karlsfeld/Ludwigsfeld-Moosach-Nödring-Cosimapark-Messestadt Riem, für die Strecke Giesing-Ottobrunn-Taufkirchen bzw. Fasanenpark und für die Strecke von Großhadern und/oder Fürstenried über Martinsried nach Planegg entwickelt werden.

Eine klare Rangordnung für Münchens Straßennetz: primär, sekundär, tertiär

Drei Kategorien kennzeichnen das Münchner Straßennetz. Das Primärnetz besteht im Wesentlichen aus dem Autobahnring (A 99), den Mittleren Ring (B 2 R), den auf das Stadtgebiet zu laufenden bzw. in das Stadtgebiet hinein führenden Autobahnen (A 8, A 9, A 92, A 94, A 95, A 96, A 995), weiter aus radialen Bundesstraßen (B 304, B 13-Nord, B 11-Süd und B 2-West) und wichtigen regionalen Verbindungsstraßen (St 2345, St 2078, St 2082, St 2344), dann aus tangentialen und radialen Straßenzügen wie der geplanten Nordostverbindung über Föhringer Ring

(St 2088)-Frankfurter Ring-Moosacher Straße-Max-Born-Straße sowie Fürstenrieder Straße zwischen A 96 und A 95, schließlich sonstigen Radialstraßen wie der Lochhausener Straße / Oberen Mühlstraße / Von-Kahr-Straße, Verdistraße, Effnerstraße, Putzbrunner Straße und Geiselgasteig- / Grünwalder Straße. Das Primärnetz endet stadteinwärts mit dem Mittleren Ring.



Münchens Straßennetz (Primär-/ Sekundär-/ Tertiärnetz) bis 2015. Quelle: Verkehrsentwicklungsplan.

Das sogenannte Sekundärnetz dient in erster Linie dem Binnenverkehr und verteilt Ziel-/ Quellverkehr. Das Tertiärnetz besteht aus weiteren Verkehrsstraßen ohne Tempo 30, z. B. Straßenzüge mit Bus- und Tramlinie, Gewerbegebietsstraßen, Verbindungsstraßen in freier Landschaft und Straßen mit wichtiger Sammelfunktion. Primär-, Sekundär- und Tertiärnetz zusammen machen in München etwa 20 Prozent des gesamten Straßennetzes aus. Vier Fünftel sind Erschließungsstraßen und befinden sich überwiegend in Tempo 30-Zonen.

Was auf den Straßen in den nächsten zehn Jahren geplant ist

Im Autobahnnetz geht es um den 2x4-streifigen Ausbau der A 99-Ost zwischen den Autobahnkreuzen München Nord und Ost, um die Anschlüsse von Aschheim/Ismaning und Kirchheim an die A 99, um die A 94 München-Mühlendorf, um die Staatsstraße 2063 mit Vollanschluss an die A 96, um die Nordostverbindung und den 2x2-streifigen Föhringer Ring, um die Flughafentangente Ost (Staatsstraße 2080 neu) zwischen A 92 (Anschluss Erding) und A 94 bei Anzing, um die M 4 neu, also die östliche Umfahrung von Neuried, und um die Südanbindung von Perlach.

Innerhalb des Mittleren Rings wird kein Primärnetz ausgewiesen. Denn die Ausbauten sollen erreichen, dass innerhalb des Mittleren Rings nur noch wenig Durchgangsverkehr fließt. Umbauten des Straßenraums innerhalb des Mittleren Rings sollen die Verträglichkeit dieser Straßen deutlich verbessern, vor allem in der Fürstenrieder Straße, in der Leopoldstraße, für die Nordumgehung Pasing und für die neue Verbindungsspanne Freiham. Optional, das heißt noch lange nicht beschlossen, sind im Autobahnnetz der 2x4-streifige Ausbau der A 99-Ost

zwischen den Autobahnkreuzen Ost und Süd, eine Tunnelverlängerung an der Tegernseer Landstraße zwischen Candidtunnel und St.-Quirin-Platz und ein Tunnel in der Landshuter Allee zwischen Leonrodstraße und Dachauer Straße. Zur Entlastung empfindlicher Bereiche sollten z.B. einige Ergänzungen offen gehalten werden so die Ostumgehung von Feldmoching (Staats-

straße 2342 neu) und die Verlängerung der Augustin-Rösch-Straße, die Ostumfahrung von Unterföhring und die Südostanbindung der Messestadt Riem.

Für den Wirtschaftsverkehr kommt nordöstlich der Friedenheimer Brücke ein City-Logistik-Terminal. Dort werden Güter direkt von der Bahn auf kleinere, stadtverträgliche Lieferfahrzeuge umgeladen. Damit entsteht zusätzlich zu dem bereits am Flughafen bestehenden Frachtzentrum ein weiteres Güterverkehrs- und Güterverteilzentrum in zentraler Lage in der Innenstadt. Weitere sind in München-Riem südlich des Container-Umladebahnhofes mit einem direkten Gleisanschluss sowie im Norden, Süden und Westen der Stadt vorgesehen.

Ein wichtiges Thema ist das Parkraummanagement. Geplant ist es überall innerhalb des Mittleren Ringes. In Gebieten mit großem Parkraumangel soll es differenzierte Zeit- und Preisregelungen geben. Die Gebührenregelung in der Altstadt soll in Richtung Hauptbahnhof ausgedehnt und bislang unbewirtschafteter Parkraum einbezogen werden. Ladezonen sollen stärker ausgewiesen und ein effizientes Parkleitsystem für den Bereich der Altstadt und des Hbf-Viertels mit 25 Parkierungsanlagen endlich eingeführt werden. Außerdem geht es in Gebieten mit Parkraumknappheit um den Bau von Anwohnergaragen, ggf. auch als automatische Parkgaragensysteme wie jetzt in der Donnersbergerstraße.

Ein eigenes Konzept für Radfahrer und Fußgänger mit 13.000 neuen B+R-Stellplätzen

Einen Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr hat die Stadt schon Mitte 2002 beschlossen. Das Radwegenetz soll auf 235 km Länge wachsen. Fahrradstationen am Hauptbahnhof und wohl auch anderswo sowie Fahrradstellplatzkonzepte für alle Stadtteil- und Quartierszentren sind ebenso vorgesehen wie 13.100 zusätzliche B+R-Stellplätze an Haltestellen des Schienenverkehrs. Möglichst alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs einschließlich der Freizeit- und Erholungsflächen sollen in München aber auch gut zu Fuß erreichbar sein. Aktuelle Beispiele dafür sind die Planungen der Messestadt Riem und auf den zentralen Bahnflächen. Bei zukünftigen Straßenum- und -neubauten sollen auch die Belange der Skater (Belag und Breite der Gehbahnen) so weit wie möglich berücksichtigt werden, was zu einem Großteil auch Fußgängern und Rollstuhlfahrern zugute kommt. Zur Förderung dieser neuen Mobilitätsform gibt es den „Münchener Skaterstadplan“. Er informiert über erlaubte und befahrbare Skaterouten und Skaterplätze.

In München leben 132.000 Behinderte. Bei etwa 100.000 von ihnen schränkt die Behinderung die Mobilität ein. Das sind acht Prozent der Münchner Bevölkerung. Rechnet man gebrechliche und zeitweise behinderte Menschen hinzu, ist jeder zehnte Münchner in seiner Mobilität eingeschränkt. Dieser Anteil wird wegen der zukünftigen Alterstruktur noch steigen. Barrierefreiheit betrifft auch z. B. Frauen und Männer, die mit Kleinkindern unterwegs sind, wenn die Mitnahme eines Kinderwagens im öffentlichen Verkehr Schwierigkeiten macht oder wenn Gehwege zugeparkt sind. Haltestellenzugänge der U-Bahn heute schon fast vollständig barrierefrei erreichbar. Bei den S-Bahnhöfen besteht noch Nachholbedarf. Mit dem „topbus“ wurde ein barrierefreier Haltestellentyp mit geringerem Abstand zwischen Bordstein und Bus entwickelt. Auch die Fahrzeuge werden an Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen usw. angepasst, bei den Trambahnen durch Niederflurfahrzeuge mit einer absenkbaren Eingangsplattform für Kinderwagen und Rollstuhlnutzer bei den Fahrtüren.

Verkehr und Umwelt – ein Dauerthema von unvermindertem Rang

Umweltschutz im Verkehr beginnt mit Verkehrssteuerung. Dafür arbeitet die Verkehrszentrale München mit einem Datenverbund von Individual- und öffentlichem Verkehr. Die dort

gesammelten und aufbereiteten Daten fließen in nahezu alle Teilbereiche des Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagements. Das Mobilitätsmanagement setzt standortbezogen und zielgruppenbezogen an (z.B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Job-Tickets). Das Verkehrsmanagement dient auch dazu, Störungen bei der S-Bahn schnell in den Griff zu bekommen. Im Straßen-Primärnetz ermöglicht es besonders bei Großveranstaltungen, Baustellen oder Unfällen eine dynamische

Verkehrsführung. Generell geht es darum, den Straßenverkehr im Primär- und Sekundärnetz zu bündeln, ihn verkehrssituationsabhängig zu steuern, individuelle Verkehrsinformationen zu geben, die Stadtverträglichkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes zu erhöhen, den öffentlichen Personennahverkehr auszubauen und zu ertüchtigen, das Radverkehrsnetz auszubauen, weiter um betriebliche und schulische Initiativen im Mobilitätsmanagement, um die Verkehrszentrale der Stadt sowie um eine integrierte Koordinationsstelle für das Mobilitätsmanagement. Technisch gesehen geht es auch um punktuelle Schallschutzwände und -wälle, um eine lärmabschirmende zusätzliche Bebauung und wo nötig um Tunnel.

Nicht erreicht werden laut Verkehrsentwicklungsplan die CO₂-Minderungsziele. Bei der Luftqualität sollen fahrzeugtechnische Maßnahmen die wesentlichen Minderungsziele erreichen; hier kann die Stadt kaum etwas tun; zuständig sind die EU und der Bund. Ausgebaut werden sollen jedoch die ÖPNV-Angebote, besonders im Stadt-Umland-Verkehr mit seinen weiterhin hohen Wachstumsraten. Die Siedlungsentwicklung in Stadt und Umland soll sich an schienengebundenen Achsen des öffentlichen Verkehrs orientieren, um die Verlagerung von Verkehr auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Nahraumgestaltung und Nahraumqualitäten in Quartieren sollen u.a. durch mehr Straßenraumverträglichkeit besser werden. Netze und Betriebsangebote für den nichtmotorisierten Verkehr sollen ausgebaut werden. Tempo 30 soll flächenhaft durchgesetzt werden, ergänzt um Tempo 50 auf Haupttrouten. Verkehrslenkung, Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation sollen Überlastungserscheinungen vermeiden oder verringern. Der Lkw-Verkehr soll grundsätzlich auf Hauptverkehrsstraßen laufen, stadtverträgliche Lkw sollen große Lkw ablösen und Wirkungspotentiale von Güterverkehrszentren und City-Logistik ausschöpfen. Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung sollen Verhalten, das Verkehr vermeidet, den Verkehrsaufwand reduziert und auf den „Umweltverbund“ orientiert ist, ebenso fördern wie „verträgliche“ Fahrstile im Auto.

Probleme sieht der Verkehrsentwicklungsplan bei den Lärmbelastungen kommen. Er hält daher Maßnahmen für nötig, die den motorisierten Verkehr möglichst weit auf den nichtmotorisierten und öffentlichen verlagern. Handlungsschwerpunkte sind eine koordinierte Siedlungsentwicklung München/Umland an leistungsfähigen Schienenachsen, funktionale Verkehrssysteme, bessere ÖV-Angebote München/Umland, eine Bündelung des Lkw- und Pkw-Verkehrs, eine Stärkung der Nahmobilität, eine koordinierte Verkehrslenkung sowie „weiche“ Maßnahmen. Wo nötig sollen auch Straßenbau und Verkehrstechnik helfen, vor allem auf dem Transmissionsweg („Schallschutzbebauung“) und am Immissionsort (z.B. Verglasung von Laubengängen, Schallschutzverglasung von Balkonen, Umorientierung von Wohnungen). Dieses Programm, sagt der Verkehrsentwicklungsplan, ist langfristig über den Mittleren Ring auszudehnen auf die Radialstraßen des Primärnetzes, auf weitere Ringvernetzungen des Primärnetzes und auf besonders belastete Straßen des Sekundärnetzes.

Perspektiven für einen verträglichen Verkehr in der Region München

Ein abgestimmtes Siedlungs-, Standort- und Freiraumkonzept wurde im Regionalplan gemeinsam mit den Umlandgemeinden für die gesamte Region entwickelt und beschlossen. Er zielt auf eine bevorzugte und städtebaulich hochwertige Siedlungsentwicklung an Bahntrassen und damit in der Nachbarschaft von Bahnhöfen und Haltepunkten, auf den Ausbau und auf bessere Angebote des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs, auf weiter entwickelte, städtebaulich aufgewertete und verkehrlich besser erschlossene zentrale Orte, qualitativ hohe Freiräume, mehr städtisches ebenso wie auch mehr regionales Verkehrsmanagement und

dazu gemeinsame Arbeitsgrundlagen wie Daten, Netze und Detektionseinrichtungen, gemeinsame Strategien und gemeinsame Bilanzierungen der Effekte unter Einbindung aller Verkehrsträger, d. h. der Straße, des ÖPNV, des nicht motorisierten Verkehrs und des Personen- und Güterverkehrs.

Ziel ist eine wachsende Mobilitätskultur. Sie bedeutet, dass die Bürger ebenso uneingeschränkt unterwegs sein können wie der Wirtschaftsverkehr, ohne dass beides mehr Ressourcen bean-

spricht und die Umwelt stärker belastet. Der Verkehrsentwicklungsplan setzt auf Verkehrsverminderung, auf Verkehrsverlagerung, auf verträgliche Verkehrsmittel und insgesamt auf eine effiziente und verträgliche Abwicklung des Verkehrs in der Stadt und im Umland.

Gernot Brauer

Ein Kenner Münchens hat den Verkehrsentwicklungsplan kritisch kommentiert:

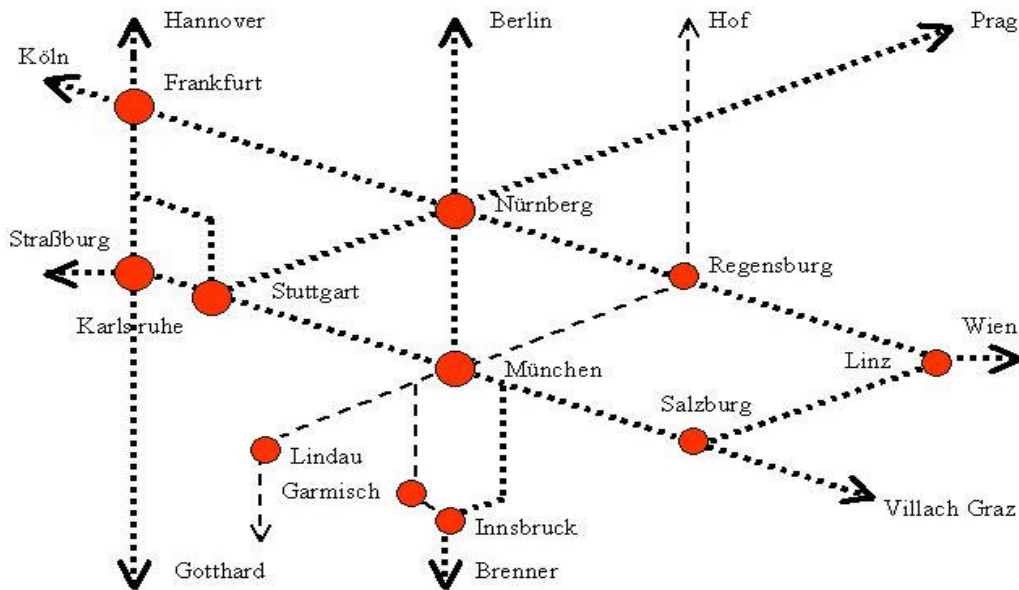
Was soll aus München in den nächsten zehn Jahren werden?

Die Stadtentwicklung wird fortgeschrieben. Ein neuer Verkehrsentwicklungsplan liegt dazu vor. Er hat mit zwei grundsätzlichen Problemen zu kämpfen: mit der immer weniger wirksamen Burgfriedens- und Zuständigkeitsgrenze zum Umland und mit dem immer schnelleren Wandlungstempo. Karl Klühspies hat sich mit dem Verkehrsentwicklungsplan für München kritisch auseinandergesetzt.

Stadtentwicklungspläne innerhalb kommunalpolitischer Grenzen sind von vornherein problematisch. Denn sie sollten auch auf die regional und überregional wirkende Entwicklung steuernd einwirken. Stadt und Umland sind immer mehr aufeinander angewiesen. Diese Einsicht fehlt jedoch oft. Planungen laufen daher eher gegen- als miteinander. Das verlangt einen kritischen Blick. Und weiter: Münchens neuer Stadtentwicklungsplan von 2004 beruht zum Teil auf Material von 2000 oder früher. Die zugrunde liegenden ökologischen und ökonomischen Zustände haben sich seither aber verändert; man denke nur an die unerwarteten gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Verwerfungen, oder an die Überschreitungen europäischer Grenzwerte für Feinstaub (gültig seit Anfang 2005), für Stickstoffdioxid (ab 2010) und für Umgebungslärm (in Kraft schon seit 2002). Wie könnte eine alternative, an ökologischen Werten orientierte Verkehrsplanung unter den heutigen politischen, gesetzlichen und ökonomischen Bedingungen aussehen? Wo und wie müssen wir umdenken, wo auf liebgewordene Gewohnheiten verzichten? Und was gewinnen wir dafür? Welche Zukunft wollen oder können wir uns für welchen Preis leisten? Die Frage ist nicht *ob*, sondern *wie* geplant und investiert werden soll.

Bleibt München ein Drehkreuz im Flug-, Bahn- und Straßenverkehr? Nicht von allein

Die Region München bleibt attraktiv. Trotz des allgemeinen Geburtenrückganges dürfte sie ihre Bevölkerungsgröße etwa halten – im Gegensatz zu fast allen Städten in Deutschland. München liegt außerdem im Schnittpunkt wichtiger Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen. München ist Drehkreuz im Flug-, Bahn- und Straßenverkehr. Mit der EU-Osterweiterung der EU rückte die Stadt wie kaum eine andere ins Zentrum der Europäischen Union. Das könnte sich jedoch ändern, weil die vorhandene, übergeordnete Verkehrsinfrastruktur seit Jahrzehnten überlastet ist und vernachlässigt wird und weil dringend nötige Maßnahmen immer wieder auf die lange Bank geschoben wurden, speziell im Hinblick auf den Alpentransit.



Das überregionale Bahnnetz mit seiner immer leistungsfähigeren Fernroute Küste-Frankfurt-Karlsruhe-Gotthard und der direktissima Frankfurt-Nürnberg-Linz gefährdet die überregionale Anbindung Münchens. Bild: Münchner Forum

Gravierende Konsequenzen für München zeigen sich am schleppenden oder überhaupt noch nicht begonnenen Ausbau transeuropäischer Strecken wie z.B. München-Lindau-Schweiz, München-Freilassing-Salzburg, München-Brenner-Italien, Straßburg-Stuttgart-München-Wien-Budapest oder München-Regensburg-Hof zur Weiterfahrt nach Nord- und Osteuropa. Die Gefahr ist real, dass die besten und schnellsten internationalen Verbindungen vielfach an München vorbei laufen werden. Die Folge wäre, dass sich noch mehr Verkehr auf die Straße verlagert - zusätzlich. Heute läuft der Ost-West-Verkehr im Zwei-Stunden-Takt schon oft auf der Strecke Frankfurt-Nürnberg-Passau, während für Straßburg-München nach neuesten Meldungen überhaupt keine ICE-Verbindung und für München-Wien nur für eine einzige täglich „angedacht“ ist. München muss aufpassen und handeln – sonst könnte es bald das Nachsehen haben. Bezeichnend ist, dass in einigen Plandarstellungen zwar kleinere Städte als Schnittpunkte transeuropäischer Ausbaustrecken bezeichnet werden, München aber namentlich nicht mehr genannt wird.

Eine offensive Marktstrategie der Bahn für den süddeutschen Wirtschaftsraum läge im Ausbau der Verbindung München-Triest. Dieser Mittelmeerhafen verbindet Kerneuropa mit dem Orient und Fernost fünf Tage schneller als die Schiffsreise von Hamburg oder Rotterdam über Gibraltar und Suez oder Cap Horn. München ist von Triest nur 400 km entfernt. Triest hat sein Interesse längst angemeldet. Doch hat diese Marktlücke bislang nur der Straßengüterverkehr erkannt und genutzt. Die Bahn dagegen umfährt München wegen des Nicht-Ausbaus der Bahnstrecken nach Süden und Osten nicht selten weiträumig im Westen, Norden und Osten. Die Erfahrung lehrt, dass eingespielte Verkehrsbeziehungen nur noch schwer veränderbar sind.

Erforderlich ist auch der zweigleisige Ausbau der Strecke nach Garmisch-Mittenwald-Innsbruck als Erschließung der erweiterten Region und als zusätzlicher Zulauf zum Brenner (Entlastung der Inntal-Strecke) sowie als Touristik-Panorama-Bahn. Zwar hat die Bahn eine Hochgeschwindigkeitsmagistrale München-Nürnberg gebaut. Auf ihr steht der Fahrzeitgewinn aber in keinem Verhältnis zu den Kosten. Sie sollte ursprünglich „nur“ 1,4 Milliarden Euro erfordern. Jetzt liegen die Budgets bei 3,8 Milliarden. 28 Minuten Zeitgewinn mit neun komplizierten Tunnelbauten kosten 65,2 Millionen Euro pro Minute Fahrzeitgewinn zwischen Schallschutzwänden oder durch Tunnel – ein Landschaftserlebnis ist das Bahnfahren auf Schellstrecken wirklich nicht mehr.

Fracht und Region brauchen keine Abstellgleise. Die Oberlandbahn ist der Gegenbeweis

Dass die Bahn nicht nur auf den Fernverkehr setzen muss, zeigt die Bayerische Oberlandbahn. Deren Strecken hatte die Bahn vorher immer mehr ausgedünnt und das Schienennetz durch

Abbau von Weichen und Ausweichgleisen so vernachlässigt, dass die Kundschaft ausblieb und die Umstellung des veralteten Wagenparks auf Busbetrieb wegen „zu geringer Nachfrage“ unumgänglich erschien. Die Oberlandbahn aber konnte mit modernen Zügen und im Stundentakt in erstaunlich kurzer Zeit das Fahrgastaufkommen um ein Mehrfaches steigern. Nun sind auch die Strecken des Oberlandes zu modernisieren. Die Trasse Holzkirchen-Bad Tölz-Lenggries sollte zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden, ebenso Holzkirchen-Bayrischzell und Schaftlach-Tegernsee. Der bisherige Erfolg der Oberlandbahn rechtfertigt diese Maßnahmen.

Und der Frachtverkehr? Das westdeutsche Bahnnetz schrumpfte von 1960 bis 1990 um etwa 30%. Wer erst mit dem Auto fahren muß, um zum Bahnhof zu kommen, bleibt wohl gleich im Wagen sitzen. Wer mit Fracht weite Wege bis zur nächsten Verladestelle in Kauf nehmen muß, läßt seine Lastwagen gleich durchfahren. Wer Frachtannahmestellen und Firmengeleise abbaut, wer Versendern keine Waggons mehr zur Verfügung stellt, wird im Gütertransport abgeschrieben. Lücken oder Schäden im Straßenbau führen zu Forderungen nach sofortiger Beseitigung. Bei der Bahn erscheinen sie eher als willkommener Grund, Strecke oder Anschluss gleich ganz aufzulassen. Wer Hunderte von Lokomotiven und Tausende von Waggons verschrotten läßt, obwohl sie private Verkehrsbetriebe kaufen würden, hat wohl begründete Angst vor der Konkurrenz und vernichtet obendrein Volksvermögen.

Eine Wiederinbetriebnahme der nach Kriegsende aufgelassenen Güterbahntrasse Johanneskirchen-Feldkirchen – heute als Grünzug und Radfahrweg genutzt – könnte München eine erhebliche Entlastung für den östlichen Nordring bringen. Zugleich könnten die Strecke der S8 und die dort wohnenden Bürger von Güterzügen völlig entlastet werden. Auch die Brenner-Zulaufstrecke nach Kiefersfelden könnte man wesentlich mit entlasten. Der Radfahrweg könnte dennoch parallel bleiben.

Noch ein Problem müssen wir sehen: Die Fokussierung auf wenige Schnellfahrstrecken läßt eine Vertaktung des Gesamtsystems nicht zu. Ein Teil der mit Schnellfahrstrecken gewonnenen Zeit geht durch lange Wartezeiten bei Anschlusszügen wieder verloren. Dass es auch anders geht, beweist die Schweiz. Sie nimmt auf ihrem Fernnetz zum Teil schon einen Viertelstundentakt in Aussicht. Möglich wird das, weil man in der Schweiz nicht auf wenigen Trassen Höchstgeschwindigkeit fährt, sondern auf allen Strecken zwar schnell, aber mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, so dass an den Umsteigebahnhöfen die Züge aus allen Richtungen trotz ungleicher Streckenlänge gleichzeitig eintreffen können. In Deutschland wäre ein so harmonischer Verkehrsablauf nur noch sehr eingeschränkt möglich.

Die Münchner S-Bahn sollte eines Tages bis Augsburg, Landshut und Rosenheim fahren

Ausbau und Einführung des 10-Minuten-Takts auch auf den restlichen Strecken der S-Bahn ist Voraussetzung für eine offensive Verkehrspolitik, die mehr Verkehr auf die Schiene bringen will. Der Bau des zweiten S-Bahntunnels schafft als späte Reparatur eines früheren Planungsfehlers die erforderliche Kapazitätsausweitung und verhindert den bislang häufigen Totalausfall des Systems. Die Aufgabe des Rangierbahnhofes Laim entlastet den Südring und eröffnet die Möglichkeit einer sehr attraktiven, die Innenstadt entlastenden Tangentiale im Süden für einen S-Bahnringbetrieb vom Heimeranplatz (U4,U5) über Poccistraße (U3,U6) und Kolombusplatz (U1,U2, U8) zum Ostbahnhof (U5, U7,S1,S2,S4,S8). Damit ließen sich alle U-Bahn- und S-Bahn-Linien miteinander verbinden. Die Gesamtstadt würde besser erschlossen und die Standortqualität vieler Stadtviertel verbessert.

Ergänzend dazu könnte die überlastete Innenstadt durch den stadtentwicklungspolitisch langfristig notwendigen Nordring von Moosach (U3, L20) über Feldmochinger Hanauer Str. (Bus), Lerchenau (Bus), Schleißheimer Str. (Bus), Ingolstädter Str. (Bus), Freimann (U6, Bus), Münchner Str. (Unterföhring, Bus) und Johanneskirchen (S8) nach Englschalking (U4) zusätzlich entlastet werden. Beide Ringlinien könnten über die S-Bahn-Stammstrecke Donnersberger Brücke-Hauptbahnhof-Ostbahnhof (Tunnel 1 oder 2) geführt werden und hätten somit auch Anschluss an alle Regionallinien und Fernzüge.

Die S27 sollte als Verbindung zu L15 und L25 bei der Großhesseloher Brücke einen zusätzlichen Haltepunkt an der Geiseltalstraße bekommen. Interessant wäre eine zusätzliche Isarquerung im Zuge der Isartalbrücke. Möglich wäre das im Pendelbetrieb mit Zweirichtungswagen zwischen der neu zu schaffenden Station Großhesseloher Brücke-Ost (L25) und Großhesselohe-Isartalbahnhof (S7) mit Zwischenstation Großhesselohe. Diese Pendelstrecke könnte Zeitlücken im S-Bahnverkehr füllen und als direkte Verbindung der durch den Fluss getrennten südlichen Stadtteile für Berufs- und Freizeitverkehr wichtig werden.

Der angedachte Fernbahntunnel Hauptbahnhof-Ostbahnhof – falls er je gebaut wird - sollte in der Altstadt einen zusätzlichen Haltepunkt bekommen, um bei Störungen der S-Bahn zusätzliche Kapazitäten in Form von S-Bahn- oder S-Bahn-Pendelzügen in den Zeitlücken der Fernzüge vorhalten zu können.

Schon 1972 war es Ziel der damaligen Bundesbahndirektion München, Städte wie Augsburg, Rosenheim, Miesbach oder Landsberg an das S-Bahnnetz anzuschließen. Neuerdings wird diese Vision wieder ernsthaft diskutiert. Überlegungen zu einem Großraum München sollten wegen der Pendlerströme (etwa 300 000 Ein- und 100 000 Auspendler pro Tag) auch auf die Landkreise Freising, Erding, Ebersberg, Rosenheim, Miesbach, Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Weilheim/Schongau, Landsberg am Lech, Fürstenfeldbruck und Dachau ausgedehnt werden. Denn auf lange Sicht werden sich die Gemeinden dieses attraktiven Großraums immer mehr ausdehnen und sich verflechten, wenn nicht gar zusammenwachsen. Andere deutsche Großräume machen es vor, beispielsweise Nürnberg (vorher 4 600, jetzt 11 400 qkm) oder Hamburg (vorher 2 000, jetzt 8 700 qkm). Der Großraum München könnte im Hinblick auf Forschung, Wissenschaft, Technik, Handel, Gewerbe, Infrastruktur, Freizeit und Erholung ein Begriff werden. Mit seiner Ausdehnung werden Entfernungen und damit Fahrzeiten allerdings so groß, dass normale S-Bahnen ihre Attraktivität verlieren. Regional-S-Bahnen, die erst ab den jetzigen Endstationen alle weiteren Haltestellen bedienen, könnten das Problem lösen. Der zweigleisige Ausbau der Strecken wird jedoch generell nötig sein.

Die Umland-Bahn kommt nicht voran. Dabei wäre gerade sie dringend nötig

Die Umlandbahn ist ein Mittelding zwischen einer S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn. Sie verbindet bzw. ergänzt die jeweiligen Netze miteinander. Dazu wird sie wohl mit zwei Stromsystemen fahren müssen. Da sich das Schnellbahnnetz außerhalb der Stadt immer weiter spreizt, eignet sie die Umlandbahn als preisgünstiger, flexibler Lückenfüller bzw. als tangentielle Verbindung der Schnellbahntrassen untereinander. In Frage kommen Strecken von der Messestadt über Dornach, Aschheim und Kirchheim nach Poing, Anzing und Zorneding, von der Schwannseestraße über Neuperlach und Waldperlach nach Putzbrunn, von Großhadern über Neuried und Planegg sowie Germering nach Puchheim und Eichenau, von Martinsried über Gräfelfing nach Freiham und Aubing, von Moosach über Karlsfeld und Dachau nach Ampermoos und Haimhausen sowie von Dachau über Oberschleißheim nach Garching und Ismaning. Vielleicht könnte auch die Tramlinie 15 zur Umlandbahn ausgebaut werden und über Großhesselohe-Ost weiter nach Oberhaching fahren. Zu prüfen wäre ferner, ob eine eventuell ab Moosach nach Dachau führende Strecke schon ab Hauptbahnhof als Umlandbahn geführt werden könnte. Aktiviert werden könnten zudem Bahnstrecken, die stillgelegt, ausgedünnt oder auf Güterverkehr reduziert sind. Wie sehr es sich lohnt, auch das sogenannte Hinterland zu bedienen, zeigt die früher zur Stilllegung vorgesehene S-Bahnlinie A, die sich durch das Dachauer Hinterland nach Altomünster schlängelt und bereits im Stundentakt fährt.

Wenn der Zeitvorteil der Schnellbahn möglichst vielen Bürgern zugute kommen soll, dürfen Verbindungen zwischen den Bahnen nicht ausgedünnt werden. Schnellbahnähnliche Verkehrssysteme wie Stadtbahnen, Umlandbahnen oder Schnellbusse müssen die Lücken verdichten. Insbesondere radiale Schnellbahnsysteme wie in München brauchen tangentielle Spangen, um eine unnötige Überlastung der Bahnen im Zentrum und Umwegfahrten zu minimieren. Leider

hat zu wenig gemeinschaftlich orientiertes Denken einiger Umlandpolitiker zukunftsweisende Projekte wie die Umlandbahn bislang verhindert.

Ob eine Verlängerung der U-Bahn zum Pasinger Bahnhof noch ausgelastet sein wird oder ob eine Erschließung des Pasinger Südens und in Richtung Freiham-Süd mit der U5 sinnvoller wäre, wird noch zu untersuchen sein. Sinnvoll ist eine Verlängerung der U4 nach Engelschalking. Auch eine Verlängerung der U6 in das Forschungszentrum Martinsried sowie der U3 nach Neu-ried - zum Teil oberirdisch und damit kostengünstig - wäre zu erwägen. Dabei müssten sich die angeschlossenen Gemeinden - wie im Falle Garching erfolgreich praktiziert - finanziell beteiligen. Denn allein der Unterhalt der U-Bahn wird weit teurer als erwartet. Den ersten Tunnelbauten (U3, U6) prognostizierte man eine Haltbarkeit von hundert Jahren. Nach noch nicht der Hälfte dieser Zeit sind sie jedoch schon so marode, dass sie in den kommenden Jahren aufwendig saniert werden müssen.

Münchens Tram könnte auf zahlreichen zusätzlichen Strecken verkehren

Leider wurden viele Tram-Trassen aufgegeben, die heute sinnvolle Verbindungen ermöglichten. Wo Gleise nicht sofort herausgerissen wurden, verfiel die Betriebsgenehmigung. Dabei sollte das Tramnetz noch wesentlich wachsen. Eine Verbesserung brächten die Nord- und Westtangente der Straßenbahn und die Strecke nach St. Emmeram sowie auch eine Verlängerung der Linie 27 von der Schwanseestraße über die Stadelheimer/ Nauplia-/ Magnus-Str. bis zum Tiro-ler Platz. Eine mögliche Nordtangente verbände den Kieferngarten über die Fürst Wrede-Ka-serne mit dem Hasenberg. Die geplante L23 von der Münchner Freiheit zur Bayern-Kaserne sollte bis zur Fürst Wrede-Kaserne weitergeführt werden. Und wegen der künftigen großen Siedlungen auf aufgelassenem Kasernengelände wäre eine tangentielle Verbindung von Frei-mann über Lilienthalallee und zur Siedlung Am Hart empfehlenswert. Eine weitere wichtige Tangentiale wäre denkbar vom Rotkreuzplatz über die Donnersberger Brücke (Seitenlage) zum Harras und weiter zum Ratzingerplatz mit späterem Anschluss an die Tram-Westtangente. Seit der Autobahnring die Verdistraße entlastet, könnten außerdem die Linie 12 bis zur Blütenburg fahren, ebenso die L19 von Pasing weiter in Richtung Freiham fahren. Reaktiviert werden könnte die frühere L10 vom Sendlinger Tor zum Thalkirchner Platz. Unvermeidlich ist bei weite-rem Ausbau der Straßenbahn und Umweltbahn die Anlage von Betriebshöfen. In diesem Zu-sammenhang wäre es ein Schildbürgerstreich, den vorhandenen Betriebshof 3 zu verkaufen. Dorthin müsste nur die kurze, unnötigerweise aufgelassene Verbindungsstrecke Westend-/Barthstraße (auch als Umwegverkürzung der Linie 18) wieder ausgebaut werden.

Zeitgewinn ist das attraktivste Plus im Verkehr. Doch wie spart man wirklich Zeit ein?

Wer fährt womit in die Stadt? Die meisten Menschen benutzen das Verkehrsmittel, das sie am schnellsten voran bringt. Statt des ungeheueren Aufwands, mit U-Bahnen gegenüber dem Auto Minuten einzusparen, könnte man auch den wesentlich einfacheren und billigeren Weg gehen, die Systemgeschwindigkeit des Pkw zu verringern. Möglich ist das durch flächendeckende Ver-kehrsberuhigung, Signal-Bevorrechtigung und eigene Trassen für den öffentlichen Verkehr, ge-gebenenfalls auch auf Kosten von Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr. Gele-gentlich wird behauptet, dass eine grüne Welle für öffentliche Verkehrsmittel den Autofahrer behindere. Das Gegenteil ist der Fall: Je attraktiver der öffentliche Verkehr, desto mehr Leute fahren damit, anstatt zusätzlich die Straßen zu verstopfen. Ein Ampelstopp zugunsten des öf-fentlichen Verkehrs ist das geringere Übel. Darüber hinaus ergibt sich häufig sogar eine Ver-besserung für die Autofahrer, weil Ampeln zugunsten von Bussen und Bahnen nicht automa-tisch, sondern nur dann auf rot schalten, wenn sich wirklich ein Fahrzeug nähert.

Unvorstellbar in der freien Wirtschaft ist die Politik „zumutbarer Fußwege“ und „zumutbarer War-tezeiten“ im öffentlichen Verkehr. Hat man je gehört, dass ein Autohersteller versuchte, jeman-dem ein „zumutbares Auto“ zu verkaufen? Die Entwurfsgrundlage für die Netz- und Haltestellen-planung ist ein psychologischer Ausrutscher. Nie hat jemand die Kundschaft gefragt, was sie für zumutbar hält. Wundert man sich über den enormen Trend zum Auto? Ungerührt werden solche

Standards gegen Bürgerproteste durchgesetzt. Die vermeintliche Monopolstellung verführt. Bei Schnellbahnen gelten bis zu 600-Meter Luftlinie, also in der Regel mindestens 700 bis 800 Meter Fußweg, als zumutbar. Das macht abgesehen von der Beschwerlichkeit des längeren Fußweges den Zeitgewinn gegenüber Bus und Tram wieder zunichte. Ein eventueller Zubringerbus ändert daran wegen zusätzlicher Warte- und Fahrzeiten wenig. Zumindest werden aber lange Fußwege erspart. Erstrebenswert wäre im Zubringer-Umfeld von Schnellbahnen ein Haltestellenangebot innerhalb von 300 Metern, speziell auch in den Ausdünnungszonen zwischen den Bahnen. Geht man rüstig, was ein Teil der Bevölkerung allerdings nicht kann, sind das drei bis vier Minuten zu Fuß.

Verkehrsbetriebe haben scheinbar einleuchtende Gründe für ihr Verhalten: die angeblich fehlende Nachfrage oder die zu hohen Kosten. Das klingt so, wie wenn ein Ladenbesitzer sich weigerte, ein Warenangebot ins Schaufenster zu stellen, und das mit der Begründung: „Sie sehen doch, dass keine Nachfrage besteht und alle bei der Konkurrenz kaufen!“ Man muss ein vorher nicht gefragtes Angebot auch einmal nicht kostendeckend vorhalten, bevor es zum Verkaufschlager wird. Ein möglicher Flop kann ja jederzeit zurückgenommen werden. Zunehmend macht sich diese Erkenntnis auch beim öffentlichen Verkehr bemerkbar, siehe Bayernticket usw. Und noch eine positive Bemerkung: Der Service des MVV hat erhebliche Fortschritte gemacht. Dennoch gibt es Verbesserungswünsche. Ziel- und Zeitanzeigetafeln beispielsweise sollten ebenso wie Wartehäuschen überall zur Grundausrüstung gehören. Aber es geht nicht nur um Technik. Maßstab sollte vielmehr sein, was ein Fahrer täte, wenn er in eigener Regie fahren würde und auf Kunden angewiesen wäre.

Wie entwickelt sich das Verhältnis von individuellem und öffentlichem Verkehr?

Nach Prognosen von 1990 sollten sich öffentlicher und Individualverkehr in der Stadt halbe-halbe aufteilen (ein Modalsplit von 49 zu 51%). Tatsächlich ergaben sich im Jahr 2000 allerdings rund 42 zu 32%, den Rest bildeten gut 8% Fahrradverkehr und knappe 18% Fußwege. Münchens neues Konzept geht nun von 43,7 zu 32,6 % aus. Man rechnet also damit, daß sich am derzeitigen Verhältnis wenig ändert. Bei modellhaft skizzierten Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs könnte sich dessen Anteil aber auf vielleicht 30 % bei 45% öffentlichem Verkehr reduzieren. Das brächte für letzteren einen enormen Zuwachs. Mit der eventuellen Einführung einer Umlandbahn oder einer zur Zeit diskutierten Ausweitung des S-Bahngebietes würde sich das regionale Einzugsgebiet des Münchner Verkehrsverbundes zudem auf fast drei Millionen Menschen vergrößern. Für Wechselwirkungen, Verwerfungen und Konsequenzen einer solchen Entwicklung gibt es außer Mutmaßungen und Einzelfallprognosen bis heute jedoch keine verlässlichen Anhaltspunkte. Eines scheint aber klar: Die Verflechtungen von Stadt und Umland werden sich künftig noch verstärken: Es gibt keine Strategien, dies aufzuhalten. Ein breiartiges Auseinanderfließen städtischen Siedlungsraums ins Umland ist vorprogrammiert. Trotzdem haben die regionalen Gemeinden die Planungsarbeiten für Umlandbahnen kürzlich eingestellt - ein äußerst problematischer Schritt.

Ein Handlungs-Szenario bis 2015 erfordert eine weitergeschriebene Verkehrs-Philosophie:

- Im S- und U-Bahn-System muss das Schwergewicht künftig noch mehr bei der linearen Verteilung auf mittleren, hauptsächlich aber langen Strecken in Stadt und Umland liegen und weniger bei der Flächenerschließung.
- Die Umlandbahn- und Straßenbahn/Metrobus-Kombination muss die lineare Verteilung für im Schnellbahnnetz fehlende Tangential- und Radialverbindungen übernehmen und verstärkt die Flächen erschließen, überlagert von abschnittsweiser Zubringer-Funktion für die Schnellbahnen.
- Das Schwergewicht des Bus-Systems liegt in der reinen Flächenerschließung und in der Zubringer-Funktion nicht nur aus dünner besiedelten Stadtbereichen, sondern künftig vermehrt auch in der Region. Metrobusse sind bei entsprechender Verkehrsentwicklung Vorläufer späterer Stadt- und Umlandbahnen, Stadtbusse auf bestimmten Strecken

Vorläufer späterer Metrobusse. Die MVG will in der nächsten Dekade zwölf Buslinien auf grüne Welle umstellen und so das Bussystem publikumswirksam aufwerten.

Das alles kostet viel Geld, schafft aber auch Arbeitsplätze. Wem das utopisch erscheint, kann es als Realität in Wien mit seinem ungleich größeren Straßenbahnnetz sowie U- und S-Bahn-System studieren: Dort fahren die öffentlichen Verkehrsmittel doppelt so häufig wie in München, das mit seinem Verkehrssystem in Deutschland immerhin an der Spitze steht.

Dauerthema Autoverkehr: Es gilt, dem exzessivem Straßenverkehr Grenzen zu setzen

Die Konzeption des Autobahnringes (A99) soll den Durchgangsverkehr aus der Stadt heraus halten. Mit dem Ausbau des Mittleren Rings wird der aber auch für den Fernverkehr attraktiver, zumal seine Benutzung mautfrei ist. Eine Verkehrszählung ergab, dass der Mittlere Ring im Westen wenige Jahre nach Tunnelfertigstellung in der Landshuter Allee an der Oberfläche wieder fast so viel Verkehr wie vorher zu bewältigen hatte. Heute ist dies mit etwa 150 000 Kfz/24h der am höchsten belastete Abschnitt des Rings. Eine wirkliche Entlastung des Mittleren Rings vom Durchgangsverkehr kommt nur, wenn man ihn gegenüber dem Autobahnring zeitlich unattraktiv macht. Im Durchgangsverkehr müsste dieser Zeitverlust mehr zu Buche schlagen als die Maut auf dem Autobahnring. Optimiert werden könnte diese Strategie, wenn der Autobahnring von der Maut ausgenommen würde.

Die Möglichkeiten im Straßenverkehr neigen sich mit dem Ausbau der Tunnel am Mittleren Ring und des Autobahnringes Ost und West dem Ende zu oder würden zu noch unerträglicheren Belastungen führen. Es ist denkbar, dass die globale politische, wirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung dazu zwingt, exzessivem Straßenverkehr Grenzen zu setzen. Dafür spricht Einiges, etwa das sich verschärfende Problem der Energieversorgung und die Umsetzung von EU-Richtlinien.

Die derzeitigen Methoden der Verkehrslenkung finden aber gerade in kritischen Situationen schnell ihre Grenzen. Verkehrsmengenabhängig gesteuerte Ampeln können jedoch dafür sorgen, dass eine Stadt nicht voll läuft. Schleichwegfahrten durch Wohngebiete usw. werden verhindert, wenn dortige Ampeln grundsätzlich doppelt so lange rot zeigen wie an den Hauptstraßen. Anlieger sind jeweils nur an einer Stelle und damit nur unerheblich betroffen. Für Schleichwegfahrer addieren diese Rot-Phasen sich aber zu entmutigendem Stress. Erst wenn solche Maßnahmen keine oder zu geringe Wirkung zeigen, sollte man zu einschneidenderen Regeln kommen, wie sie Rom und Mailand bereits praktizieren. Dort dürfen bei Smog an einem Tag nur Wagen mit geraden Kennzeichen, am folgenden Tag die mit ungeraden fahren. So wird der private Automobilverkehr annähernd halbiert.

München wird auch neue Straßen bekommen. Die geplante Pasinger Nordumgehung ohne Unterführung im Bahnhofsbereich lehnen viele Bürger aber ab. Denn die Probleme, die am Pasinger Marienplatz bereinigt werden sollen, würden nur nach Norden verschoben. Eine kurze Unterführung im Bereich des Bahnhofes würde sie mildern. Die Rampenlänge entspräche etwa der des Tunnels mit Zwischengeschoss beim Prinz Carl-Palais. Daß dies teurer sein sollte als die jetzt vorgesehene massive Kaschierung, die die Sichtbeziehung der Verkehrsflächen untereinander zerteilt und den historischen Bezug verbaut, ohne den Gewalteingriff verbergen zu können, ist nicht einzusehen. Die Fläche des westlich vom Bahnhof vorgesehenen Busbahnhofs, der bei einem Tunnel auf diesem und damit zentral zwischen dem alten und dem neuen Bahnhof liegen könnte, ließe sich zusätzlich als Baugrundstück ausweisen, was einen erheblichen Teil der Unterführungskosten kompensiert. Die Busse würden den Bahnhof über die gewohnten Routen anfahren und könnten mit mehr Haltestellen das Pasinger Zentrum flächendeckend bedienen. Das käme auch der Geschäftswelt in der Gleichmann- bzw. Bäckerstraße und am Marienplatz zugute. Der vom Durchgangsverkehr bereinigte Ziel- und Quellverkehr, auch zu den Parkgaragen, könnte fast wie heute laufen. Eine Verbindungsspanne zur Kaflerstraße könnte entfallen.

Parkraumbewirtschaftung: Mit den Blauen Zonen ist München auf dem richtigen Weg

Dauerparkplätze in der Innenstadt sollten zugunsten von Anwohnerparkplätzen mit kostenpflichtiger Lizenzierung und einer beschränkten Zahl von Kurzzeitparkplätzen aufgehoben werden. Dieses Konzept wurde mit „Blauen Zonen“ und der Parklizenzierung ganzer Stadtteile zum Teil schon verwirklicht. Das Pilotprojekt einer unterirdischen und obendrein vollautomatischen Parkgarage in der Donnersbergerstraße verdient jedoch Skepsis. Die anfangs hohe Zustimmung der Anwohner verminderte sich merklich, als es darum ging, sich kostenpflichtig anzumelden. Aber selbst die kostenpflichtigen Innenstadtgaragen sind ja nur zum Teil ausgelastet. Eine generelle Bewirtschaftung des knappen Parkraums ist jedoch ohne Alternative. So sollte die über einen Pkw-Stellplatz hinausgehende Nutzung öffentlichen Grundes z.B. für Wohnwagen oder Motor- und Segelboote grundsätzlich untersagt werden. Behörden- und Schulparkplätze sollten für Dienstfahrzeuge auf ein Minimum reduziert und die frei werdenden Flächen begrünt werden. Wenn in der Schweiz selbst Spitzen-Manager freiwillig mit der Tram fahren, sollte es bei unserem hervorragenden öffentlichen Verkehrssystem für Schulen und Behörden keine Ausnahmen geben. Dies sind Strategie-Leitlinien, keine Dogmen. Die angemessenen Schritte wird man in einer ersten Näherung festsetzen und Erfahrungen dann zu Korrekturen optimaler Lösungen nutzen.

Das Projekt MOBINET konnte Erfolge vorweisen wie z.B. die Entschilderung und Neuordnung des Parkverkehrs in der Altstadt (Blaue Zone) sowie das Verdienst, dass erstmals Stadt und Umland gemeinsam über Verkehrsprobleme verhandeln. Eine computerunterstützte Parkraumbewirtschaftung im Zentrum könnte in letzter Konsequenz aber den motorisierten Individualverkehr steigern, wenn Autofahrer von Spitzentechnik schon früh einen Parkplatz signalisiert oder sogar reserviert bekommen. Folgerichtig sollte das kooperative Parkraummanagement deutlich sichtbar zunächst nur freie Parkplätze an der Stadtgrenze signalisieren, was zum Teil schon geschieht. Erfolge bleiben nämlich bescheiden, so lange die Hoffnung besteht, statt eines Fahrscheins zu fast gleichem Preis einen Parkschein zu buchen und mit ihm in der Innenstadt parken zu können.

Kurzparkplätze sind als Toleranz-Puffer zu verstehen. In einer ersten Näherung sollte eine generelle Parkzeit von 15-30 Minuten erlaubt sein, bei eindeutigem Laden auch etwas länger. Ein Handwerker, der Material und Arbeitsgerät transportiert, kann dazu hinter der Windschutzscheibe angeben, wo man ihn notfalls erreicht. So könnte auch ein Möbelwagen beim Umzug ohne spezielle Genehmigung ganztägig stehen bleiben. Das erfordert natürlich für Übeltäter empfindliche Strafen, im Wiederholungsfall bis zum Führerscheinentzug. Dazu braucht es aber keinen Polizeistaat. Denn wer in der Stadt nicht mehr aussteigen kann, weil er außer teuren Parkgaragen keinen Dauerparkplatz findet, wird wohl von allein auf Busse und Bahnen umsteigen. Wer dagegen notwendige, durch öffentlichen Verkehr nicht ersetzbare Dienstleistungen erbringt, findet die nötigen Kurzparkmöglichkeiten oder hat zeitlich begrenzte bzw. widerrufliche Sondergenehmigungen.

Kostenehrlichkeit – der große Wunsch einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik

Eine ökologische Kostenehrlichkeit ist grundlegende Voraussetzung für fairen Wettbewerb in allen Bereichen. Das bedeutet, dass Kosten nicht nur direkt veranschlagt werden dürfen. Erst wenn im Normalfall keine direkten oder versteckten Subventionen die wahren Kosten verschleiern, wird man zu vernünftigem Handeln neigen. So fördert eine unbegrenzte Abschreibungsmöglichkeit unnötigen Luxus und Verbrauch auf Kosten der Umwelt. „Mobilität muß teurer werden“ forderte seinerzeit der Direktor des UN-Umwelt-Programms Klaus Töpfer. Die tatsächlichen Kosten – Versicherungen ausgenommen – müssen mit dem Verbrauch aufscheinen, d.h. daß sie im Treibstoffpreis enthalten sein müssen. Nur so erreicht man tatsächlich eine individuelle Abwägung zwischen den Kosten des individuellen und des öffentlichen Verkehrs.

Abschließend wird vorgeschlagen, dem städtischen Handlungskonzept wegen der inzwischen eingetretenen gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Änderungen bzw. Verwerfungen vorbe-

gend ein weiteres Handlungs-Szenario für den Fall gegenüberzustellen, dass Autofahren künftig für einen größeren Teil der Bevölkerung nur noch sehr eingeschränkt möglich und mehr öffentlicher Verkehr nötig sein wird.

Karl Klühspies

Quellen: Planungsreferat München: Stadtentwicklungsplan, 2004; Retzko/Topp: Verkehrsminderungskonzept, 1995; Landeshauptstadt München: Nahverkehrsplan, 2005; Strake/Zurmöhle: Mittlerer Ring, 2000; DE-Consult GmbH: Machbarkeitsstudie München 21, 2001; Hesse/Universität Marburg: Die Zukunft der Bahn, Eisenbahn-Revue International, 5/2000; Monheim/ Nagorni: Herrenalber Protokolle 116, 2004; Jansen/Kirchhoff: MünchenMobil, 1998; Planungsreferat München: Zentrale Bahnflächen, 2004; Planungsreferat München: Verkehrskonzept Pasing Zentrum, 2005; eigene Arbeiten und Veröffentlichungen.

Kassandraruf: Bei einer kompletten Privatisierung der Bahn droht ein kapitaler Fehler:

Das Bahnnetz muss auf jeden Fall öffentlich bleiben

Mit einer Art „höherer Mathematik“ drohen die Bahngewerkschaften, notfalls mit Streik die Privatisierung der Bahn samt Netz zu erzwingen. Sie scheinen aus ihrer zunehmenden Machtlosigkeit infolge von Privatisierungen keine Schlüsse zu ziehen. Wenn sie künftig überhaupt noch mitreden und Arbeitsplätze sichern wollen, können und müssen sie sich allein auf den Staat stützen und dieser braucht als Pfand zumindest das Schienennetz, um nicht zum Papiertiger zu werden. Beim angekündigten Börsengang verwechseln die Bahngewerkschaften leider zwei grundsätzlich verschiedene und unvereinbare Ziele.

Strategie eines Betriebes der Grundversorgung ist die Absicherung von Gegenwart und Zukunft. So werden eventuelle Gewinne in die Erweiterung oder Modernisierung der Infrastruktur, verbesserten Service oder Verbilligung des Angebotes, gelegentlich auch in den Querverbund mit anderen Vorsorgebetrieben investiert.

Strategie eines Börsenbetriebes ist die maximale Gewinnabschöpfung v o n h e u t e und n i c h t v o n m o r g e n, zugunsten fremder Geldanleger. Nur insoweit werden Investitionen getätigt und Arbeitsplätze erhalten¹.

Die Existenz des Betriebes von morgen wird riskiert, indem man ihn unter Freisetzung von dann der Allgemeinheit zur Last fallenden Arbeitskräften allein auf die gewinnbringenden Teile „verschlankt“ und das Betriebsvermögen verscherbelt. Wenn dann alles ausgebeutet ist, können fallende Aktien jederzeit abgestoßen werden. Das ist die gesellschaftlich a k z e p t i e r t e S p i e l r e g e l ! Notfalls legt man den Betrieb teilweise oder gänzlich still und verkauft die restlichen Grundstücke gewinnbringend als Bauland. Das Verfahren erinnert an Spinnen, die das ausgesaugte Opfer liegen lassen, um sich an das nächste heranzumachen.

Mit dem Börsengang s a m t Netz liefert man einen Betrieb der Grundversorgung oder Daseinsvorsorge einer Institution aus, deren Interesse erklärtermaßen keineswegs Vorsorge und Konsolidierung, sondern maximale G e w i n n a b s c h ö p f u n g ist. Auf diese Weise wurden und werden selbst große Konzerne und Gewerkschaften in die Knie gezwungen. Es müßte daher grundsätzlich geklärt werden, ob der nach der Verfassung zur Sicherung der Grundversorgung verpflichtete Staat ein solches Risiko überhaupt eingehen darf.

Nach Artikel 73, Abs.6a GG hat der Bund die a u s s c h l i e ß l i c h e Gesetzgebung über „den Verkehr von Eisenbahnen ... den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen sowie die Erhebung von Entgelten für die Benutzung dieser Schienenwege“. Das Mitspracherecht von Kapitaleignern beim Netz würde demnach eine Verfassungsänderung voraussetzen.

¹ So mußte British Railtrac 2003 mit hohen Kosten enteignet und wieder verstaatlicht werden, weil der Service durch Personalabbau immer schlechter und das Schienennetz völlig vernachlässigt wurde, so daß gefährliche Unfälle passierten; dennoch kämpfen unsere Gewerkschaften für die Privatisierung s a m t Netz.

Die Bahn jedoch möchte schnell an Geld kommen und geht davon aus, daß der Staat mit seinen Zuschüssen die Spekulationsgewinne garantiert und im Falle der börsentypisch zu erwartenden Ausschlichtung des Unternehmens zugunsten höchstmöglicher Gewinne verpflichtet sei, einzuspringen. British Rail ist dafür ein Menetekel, leider nicht für die Bahngewerkschaften.

Mit einem Börsengang samt Schienennetz könnte jedoch unversehens die größte Grundstücks-Spekulation in der Geschichte der BRD in Gang kommen!

Die Bahn selbst und ihre stimmberechtigten Anteilseigner könnten mit sattsam bekannten Begründungen wo immer möglich Strecken stilllegen, Gleise abbauen und die Grundstücke gewinnbringend verscherbeln. Erfolgreiche Konkurrenten könnten notfalls durch willkürliche Konzessionsbedingungen des Monopolisten zur Aufgabe und damit Auflassung der Strecken gezwungen werden. Das wäre das wahre, der Öffentlichkeit und offensichtlich auch vielen Politikern gar nicht bewußte *e i g e n t l i c h e* Geschäft für die Anteilseigner eines mit allen Mitteln angestrebten Börsenganges *m i t* Netz². Angesichts der bundesweit riesigen Bahnflächen dürfte es mittelfristig kaum eine ertragreichere Geldanlage geben und entsprechend wird sich der Druck zur „Verschlankung“ und anschließender Grundstücks-Verwertung erhöhen. Übrig blieben wenige Magistralen, die nicht lebensfähig wären, weil das Flächen-System zerstört ist und nichts mehr bieten kann, was Billigflieger nicht billiger und schneller anbieten könnten. Wer das nicht glauben kann, der sehe sich die *r e a l e, a l l e i n a u s s a g e k r ä f t i g e* Bahnpolitik der Vergangenheit einmal genauer an: Die ehemals von der Bahn als unwirtschaftlich bezeichneten, vernachlässigten bzw. abgebauten Strecken, die teilweise von privaten Wettbewerbern mit hohen Zuwachsraten erfolgreich übernommenen wurden; das Abhängen ganzer Regionen (Beispiel Augsburg); die Abschaffung der InterRegio-Verbindungen um per Zwangsverladung die defizitären, wenigen Schnellfahr-Strecken besser auszulasten; die Projekte München 21, Stuttgart 21, Ulm 21 usw., bei denen jeweils die Bahn in den teuren, unattraktiven, nicht mehr erweiterbaren Untergrund (mehr Verkehr auf die Schiene?) verlegt werden sollte bzw. wurde, um die freiwerdenden Grundstücke der privaten Verwertung zu überlassen; der Verkauf von Bahnhöfen; der reduzierte, weitestgehend auf kunden-unfreundliche Automaten umgestellte Service; der Abbau von Verlade-Gleisen und Fracht-Annahmestellen; nicht zuletzt der Arbeitsplatz-Abbau bis an die Grenze der Betriebsgefährdung.

Das kürzlich veröffentlichte Gutachten, das fünf Modelle einer Privatisierung überprüfte, wies das Modell der Bahn AG als das unwirtschaftlichste und mit nur 23% Zuwachs im Güterverkehr auch als das erfolgloseste Konzept aus. Das Modell der völligen Trennung von Betrieb und Netz dagegen erweist sich als das nachhaltigste mit einem Zuwachs von 41%. Wenn demnach mehr Verkehr auf die Schiene gebracht und Arbeitsplätze geschaffen bzw. erhalten werden sollen, dann geht das offensichtlich optimal nur mit der Trennung von Betrieb und Netz. Die streikbewehrte „Mathematik“ der Gewerkschaften aber besagt, dass ein um 41% erweiterter, staatlich rückversicherter Betrieb mehr Arbeitsplätze gefährde, als ein auf „Verschlankung“ fixierter Börsenbetrieb mit nur 23% Wachstum unter dem Einfluß von Investoren, die vermutlich neben der obligatorischen, staatlich alimentierten Gewinnabschöpfung auch auf die später möglichen Grundstücksgewinne spekulieren. Gesichert sind jedoch nur die Arbeitsplätze in einem staatlichen Netz, alle anderen stehen in einem Börsenbetrieb jederzeit zur Disposition! Auch der Bundesrechnungshof warnt vor einer Privatisierung samt Netz und beanstandet gravierende Fehlentwicklungen. Die Zuschüsse des Bundes würden nur zur „Grundlage der Renditeerwartungen privater Investoren“.

Da Aktien international gehandelt werden, könnten hier bald weniger geschätzte fremde Mächte mitbestimmen.

Hat sich etwa die Bahn in Amerika eingekauft, ohne dort mitreden zu wollen? Gibt es nicht zu denken, wenn der arabische Großaktionär KIA DaimlerChrysler auffordert, die verlustreiche Kleinwagen-Tochter Smart zu verkaufen?
Karl Klühspies

² Experten schätzen den privaten Gewinn auf eine dreistellige Milliardenzahl, gleichzusetzen mit dem Verlust bzw. entgangenen Gewinn der Öffentlichen Hand!! Wieder würden Gewinne privatisiert, Verluste sozialisiert.