



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Pressemitteilung des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum zum Grün-Roten Koalitionsvertrag

München, den 28. April 2020

Etliche gute Nahverkehrs-Projekte, die nun auch umgesetzt werden müssen

Im Grün-Roten Koalitionsvertrag sind eine Reihe sinnvoller Projekte für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aufgeführt. Hierbei handelt es sich teils um lange bekannte Projekte (wie z.B. die Trambahn-Westtangente in der Fürstenrieder Straße oder Trambahn-Nordtangente durch den Englischen Garten) oder um interessante neue, wie z.B. die Tram-Südtangente über die Brudermühlbrücke oder neue Innenstadtstrecken wie durch die Paul-Heyse-Straße. Dazu AAN Sprecher Berthold Maier: „Es wurde beim Trambahnausbau ein gut abgestimmtes Paket an Projekten zusammengestellt. Es handelt sich um das **größte Trambahnausbauprogramm** in München **seit Bestehen der Bundesrepublik**.

Ebenso erfreulich ist, dass die Themen Betriebshöfe, Busspuren und Aufbau von Planungskapazitäten für den ÖPNV berücksichtigt wurden. Leider gibt es keine Aussagen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebs bei der Tram, d.h. über die Reduzierung der Störungen durch den Autoverkehr. Hier besteht definitiv Handlungsbedarf.

Der geplante **Stopp der Anschaffung von Dieselmotoren** könnte die Angebotsoffensive beim Busnetz erheblich verzögern – derzeit gibt es z.B. noch keine Batterie-Gelenkbusse und Batterie-Buszüge, die allen Anforderungen des Betriebs in München bezüglich Reichweite genügen. Hier muss dann über Lösungen wie z.B. IMC (in motion charging, d.h. Batteriebusse, die unter der Fahrt aus einer Oberleitung die Batterien nachladen) nachgedacht werden.

Zu überprüfen ist das Festhalten an den Seilbahnprojekten – Seilbahnen sind teurer als Straßenbahnen und bezüglich der Linienführung deutlich unflexibler – Seilbahnen können nur unter hohem Aufwand „um die Kurve“ schweben. Allenfalls bei einer Isarquerung im Bereich Thalkirchen könnten Seilbahnen eine sinnvolle Rolle spielen.

Leider ist die **Priorisierung der Projekte nicht** in allen Fällen **schlüssig**. Bei den U-Bahnprojekten hat die U9 (Entlastungsstrecke Implerstraße – Hauptbahnhof – Münchner Freiheit) nicht die höchste Priorität, die ihr gebührt. Die U9 spielt eine wesentliche Rolle für die Stabilisierung des Betriebes und der weiteren Taktverdichtung auf der U3 und U6. Allerdings besteht bei der derzeitigen Planungen der U9 erheblicher Optimierungsbedarf: Die Planung an der Münchner Freiheit mit einem eigenen Bahnhof für die U9 mit langen Umsteigewegen muss überarbeitet werden: Ziel muss Umsteigen am selben Bahnsteig zwischen allen an der Münchner Freiheit haltenden U-Bahnlinien einer Richtung sein.“

Finanzierung: Nun kommt es beim Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nicht auf interessante Planungen, sondern auf die Realisierung und Finanzierung der Vorschläge an. Dazu AAN-Sprecher Matthias Hintzen: „Leider wird nicht klar genug auf die **Notwendigkeit von Bundeszuschüssen zum U-Bahn-Ausbau** hingewiesen. Wenn die Stadt München z.B. eine U-Bahn über Pasing nach Freiham mehr oder weniger parallel zu zwei bestehenden S-Bahnstrecken plant, ist das eine Reaktion darauf, dass Bund und Land zu wenig für den S-Bahnausbau tun. Dann sollen Bund und Land aber auch den zusätzlichen Aufwand – diese U-Bahn - finanzieren. Auch Projekte wie die U9 sind ohne Bundeszuschüsse nicht finanzierbar. Bei Trambahnstrecken ist man – aufgrund der deutlich niedrigeren Baukosten (rund ein Zehntel einer U-Bahn) nur in geringem Maße auf Bundeszuschüsse angewiesen. Trambahnneubaustrecken sind eine Frage des politischen Willens der Stadt, nicht eine Frage der Zuschüsse von Bund und Land.“

An anderer Stelle ist eine **wichtige und richtige Entscheidung** gefallen. Berthold Maier: „Bisher galt als Prämisse, dass vor dem Bau der **SEM Nordost** die Bahntrasse Zamdorf – Johanneskirchen in einen Tunnel gelegt werden muss. Davon wurde abgerückt. Somit kann mit der Realisierung der SEM Nordost begonnen werden, ohne weitere langjährige Diskussionen um die S8 Tieferlegung führen zu müssen. Der **gordische Knoten in Englschalking** wurde erfolgreich durchschlagen. Ein schlüssiges ÖPNV-Konzept für den neuen Stadtteil sollte allerdings rechtzeitig vorliegen.“

Abschließend Berthold Maier: „Geplant und diskutiert wurde lange genug. Wenn aber Verkehr vom Auto auf den ÖPNV verlagert werden soll, reichen Debatten allein nicht aus. **Der Konzepte sind genug erstellt. Lasst Taten folgen.**“

Mit freundlichen Grüßen

Berthold Maier
AAN-Sprecher

Diese Presserklärung gibt nur die Meinung des AAN wieder und muss sich nicht mit der Meinung anderer Arbeitskreise des Münchner Forums e.V. oder der Meinung des Münchner Forums e.V. decken