



Standpunkte

4./5.2021



Bahnverkehr in und um München

Abbildungen Cover

links: Gleisfeld vor dem Münchner Hauptbahnhof © Friedrich Grössing

rechts oben: Güterzug am Heimeranplatz © Lokschau.de

rechts unten: Gleise Nähe Grossmarkthalle © Friedrich Grössing

Standpunkte

Online-Magazin

4./5.2021

**MÜNCHNER
FORUM**
Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.



Liebe Leserin, lieber Leser,
auf den Bahnknoten München – Endpunkt großer innerdeutscher Bahnlinien, Ausgangspunkt internationaler Bahnstrecken Richtung Süd- und Südost-Europa, Zentrum ausgedehnter Regional- und Nahverkehrsnetze – kommt einiges zu: Mit der Fertigstellung des Brenner-Basistunnels (BBT) zwischen Italien und Österreich 2025 wird erwartet, dass ein deutlich intensivierter Güterzugverkehr aus Richtung Süden die östlichen Münchner Stadtteile Richtung Norddeutschland durchqueren wird – sofern nicht irgendwann eine neue Güterbahntrasse durch Ostbayern nach Norden geschlagen wird. Zusätzlich, so ist von der Verkehrspolitik von Bund und Land zu vernehmen, soll mehr Güterverkehr als bisher – wider alle Entwicklungen der letzten Jahre – von der Straße auf die Schiene verlagert werden. – Und sollte der Bundesverkehrsminister die 2018 verkündete Einführung des „Deutschland-Takts“ ernst gemeint haben, dann würde dies für den Personenverkehr ein Umschwenken auf eine nutzerfreundliche Umsteige- und Schnelle-Anschlüsse-Bahn nach Schweizer Vorbild bedeuten – genügend Gleise für gleichzeitig ein- und auslaufende Züge und kurze Umsteigewege in den Knoten-Bahnhöfen inclusive. Solche Voraussetzungen sind vielfach, auch in München, (noch) nicht vorhanden oder werden anderswo, siehe Stuttgart 21, gerade vernichtet. – Und schließlich muss das regionale S-Bahn-Netz mit seinem Engpass „Tunnel-Stammstrecke“ und den teils eingleisigen Außenästen dringend an die erheblich gestiegenen Fahrgastzahlen angepasst werden: dichter getaktete Zugfolgen sind nötig; Mischverkehre von Fern-, Regional- und Güterverkehr auf denselben Trassen müssen entflochten werden. Aber anstatt, wie eigentlich naheliegend, die vorhandenen Münchner Süd- und Nordring-Strecken als Bypässe zu ertüchtigen, haben Landespolitik und Deutsche Bahn AG den Bau des Zweiten, diesmal Ganz-Tief-Tunnels unter der Innenstadt hindurch beschlossen. Der könnte am Ende derart viel Geld und Zeit verschlingen – und zudem neue Probleme bereiten, statt die alten zu beheben –, dass die wirklich dringlichen Maßnahmen voraussichtlich weit in die Mitte dieses Jahrhunderts hinausgeschoben werden. – Unser Schwerpunkt-Thema „Bahnverkehr in und um München“ bietet dazu reichlich Lesestoff.

Wir berichten ferner u.a. über das „Denkmalnetz Bayern“, das in den Kreis der Verbandsklageberechtigten aufgenommen worden ist – ein Umstand, der nicht hoch genug zu schätzen ist –, sowie über das Wasserkraftwerk „Maxwerk“. Der Eigentümer (SWM) wollte es als Biergarten-Ausschank verpachten – mitten im Landschaftsschutzgebiet. Das Münchner Forum wies nach: alte, aber gültige Verträge zwischen den Wittelsbachern und der Stadt München lassen dies nicht zu und mahnte zudem eine Fassadensanierung an. Der kamen die SWM nun nach, wenngleich verzögert – so dass das kollektive Gedächtnis zwischen der guten SWM-Tat und dem Münchner Forum keinen Zusammenhang mehr erkennen kann. Lassen wir die Freude denen, die sie nötig haben ...

Detlev Sträter, 1. Vorsitzender des Programmausschusses

Bahnverkehr in und um München

WOLFGANG HESSE Aus dem Takt geraten?	4
ANDREAS SCHULZ Brenner-Nordzulauf in Südbayern	10
GEORG KRONAWITTER München und sein Brenner	12
GEORG KRONAWITTER Der Gotthard ruft	16
GEORG KRONAWITTER München und die Güterbahn	18
WOLFGANG BEYER Potential für den Güterverkehr – oder mehr?	20
MARTIN VIEREGER Bahnknoten München und die 2. Stammstrecke – eine unendliche Geschichte	22
NORTRUD SEMMLER, JÜRGEN STANKE Beharrlich zum Ziel – die Initiative S70stplus	27
WOLFRAM LIEBSCHER Verspätungen, Ausfälle, Stillstand – die Initiative SIQ	29
KLAUS-WALTER KRÖLL Für einen menschen-, umwelt- und stadtverträglichen Tunnelausbau – die Initiative Bahntunnel	32
PETER BRÜCK Vergessener Bahnknoten im Netz der europäischen Bahnkorridore – die Initiative Anwohner-TDKS	33
Resolution	34
<hr/>	
Buchanzeige	36
KLAUS BÄUMLER Ein Quantensprung für den Denkmalschutz	37
Nachruf Manfred Drum	39
KLAUS BÄUMLER Maxwerk in neuem Glanz	40

Arbeitskreise im April/Mai
Forum aktuell auf LORA 92,4
Impressum

Aus dem Takt geraten?

Der Bahnknoten München im Umbruch

WOLFGANG HESSE

Der Knoten München ist eines der wichtigsten Bahn-Drehkreuze in der Mitte Europas und Zentrum einer Metropolregion von ca. 6 Mio. Einwohnern. Für ihn stehen zur Zeit wichtige Entscheidungen an, welche die Stadt, das Umland und die deutsche Bahn-Landschaft auf Jahrzehnte prägen werden. Mindestens drei Problemfelder stehen dabei im Vordergrund: (1) Der 2018 vom Bundesverkehrsministerium verkündete Deutschlandtakt (D-Takt), der Leitlinie für den zukünftigen Bahnausbau sein soll, (2) das im Bau befindliche, aber von zahlreichen Unsicherheiten und Umplanungen geprägte Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke“ (SBS-2) und dessen zukünftiges Betriebskonzept, (3) die für 2025 in Aussicht genommene Fertigstellung des Brenner-Basistunnels (BBT) mit einer möglichen erheblichen Zunahme des Bahn-Güterverkehrs durch die Stadt und Region München. Alle drei Problembereiche sind eng miteinander verzahnt, Entscheidungen haben erhebliche Auswirkungen aufeinander und auf das zukünftige Verkehrsgeschehen. Im folgenden Beitrag stehen die beiden erstgenannten Punkte im Mittelpunkt und dabei besonders Fragen wie: In welcher Frequenz, nach welchem Fahrplan sollen in Zukunft Fern-, Regional- und S-Bahnen in und um München verkehren? Wofür und mit welchen Prioritäten sind die notwendigen Infrastrukturen zu schaffen bzw. auszubauen? Dabei sollen – ganz im Sinne der Leitideen des D-Takts – die Bedürfnisse der Fahrgäste, die Homogenität und Durchgängigkeit des Gesamtsystems und seiner Reiseketten im Mittelpunkt stehen.

Der Bahnknoten München – Brennpunkt im Deutschland-Takt

München ist Schnittpunkt dreier europäischer Bahn-Magistralen. In der Stadt laufen 8 überörtliche Bahnstrecken zusammen, auf ihnen verkehren 8 Fernverkehrslinien, 22 Linien des Regionalverkehrs sowie S-Bahnen auf 12 Linienästen, davon 7 westlich und 5 östlich des Hauptbahnhofs gelegen. Einen Überblick liefern Abb. 1 bis Abb. 2.

Einen besonderen Schub hat die Diskussion der Bahnknoten durch den Deutschland-Takt bekommen.

Deutschland-Takt: „Öfter – schneller – überall“

Dabei handelt es sich um eine Initiative des Bundesverkehrsministeriums (BMVI), das im Herbst 2018 zusammen mit einem „Zukunftsbündnis Schiene“ einen „Masterplan Schienenverkehr“ vorgestellt hat

[BMVI 20a]. Damit soll bis 2030 der Schienenverkehr verdoppelt werden – durch verbesserte Angebote, ermöglicht durch einen massiven Infrastrukturausbau. Herzstück des Masterplans ist – dem Motto „Öfter – schneller – überall“ folgend – der Ausbau von Strecken und Bahnhöfen mit dem Ziel, mehr

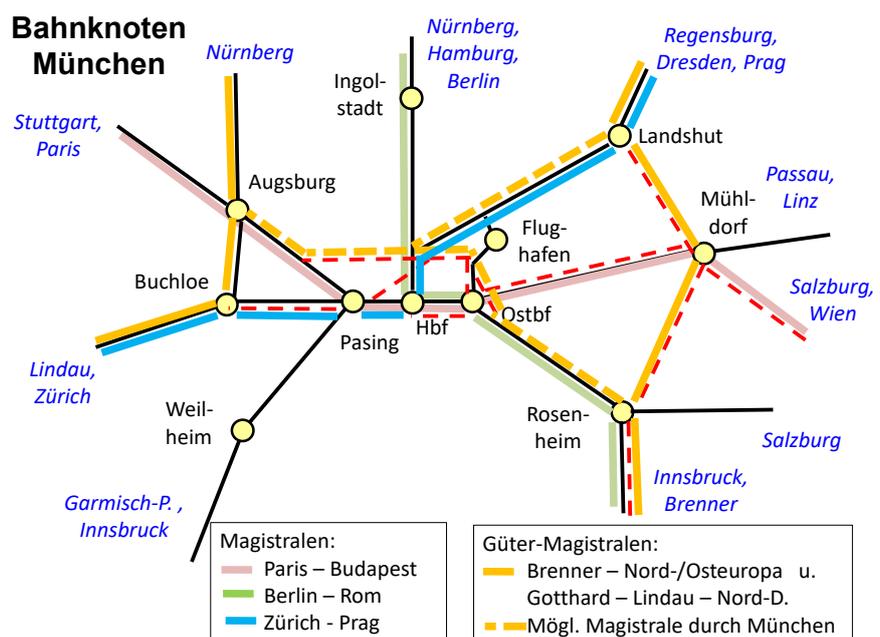


Abb. 1: Bahnknoten München

Züge mit höherer Frequenz und besserer Reichweite ins Land zu schicken. Grundlage für die laufenden Ausbaupläne sollen „Zielfahrpläne“ sein – gemäß der Devise: „Der Fahrplan bestimmt die Infrastruktur“. Damit sollen nach dem Prinzip des „Integralen Taktfahrplans“ (ITF) u.a. bessere Anschlüsse, Übergänge und Reiseketten hergestellt werden, die das Reisen und Pendeln bequemer und attraktiver machen [BMVI 20b], [Hesse 19a]. Durch das Festlegen von „Trassen“ auf den bestehenden Gleisen bekommt auch der Güterverkehr verbesserte und verlässliche Transportbedingungen.

Spezifische Herausforderungen für München durch den D-Takt

In München lässt sich aufgrund der vielfältigen, hoch-komplexen Verkehrsbeziehungen kein ITF im klassischen Sinne herstellen: Die Züge können nicht alle gleichzeitig an einem zentralen Knotenpunkt ankommen und danach wieder in verschiedene Richtungen starten, sondern werden immer in einer gewissen Staffelung verkehren. Im relativ dichten Nahverkehr mit kurzen Zugfolgen ist das – wenigstens tagsüber – meist unproblematisch. In den Abendstunden, am Wochenende und unter Sonderbedingungen (wie z.B. einer Pandemie) sollte dagegen eine gewisse Grundversorgung gelten.

Das muss z.B. der durchgängige und möglichst lückenlose Stundentakt bei der Bahn leisten. Im „Zielfahrplan 2030“ sind darüber hinaus Halbstundentakte bei vielen Fern- und Regionalverkehrs-Linien vorgesehen (s. Abb. 2).

Schienerverkehr im Umland – Regional- und S-Bahn in Konkurrenz?

Eine schematische topografische Anordnung der Zulaufstrecken zeigt Abb. 3. Aufgrund verschiedener Wohndichte, Belastung und unterschiedlicher Infrastruktur-Ausstattung ergeben sich auf den einzelnen Zulaufstrecken verschiedene Situationen. So sind die Strecken nach Maisach-Augsburg (ZS 3) und nach Grafing (-Rosenheim, ZS 10) mit jeweils 4 (oder streckenweise sogar mehr) Gleisen am besten ausgestattet. Hier verkehren Regionalzüge im Halbstundentakt sowie S-Bahnen bis Mammendorf bzw. Grafing alle 20 Minuten („Takt 20“), zur Hauptverkehrszeit (HVZ) bis Maisach bzw. Zorneding sogar im Takt 10. Dazu kommen zahlreiche Güterzüge. Nach Dachau-Petershausen (ZS 2) führen ebenfalls zunächst 4, ab Dachau 3 Gleise. Hier ist die Bedienung ähnlich: R-Züge im Takt 30, S-Bahnen im Takt 20, bis Dachau zur HVZ im Takt 10. Die von Dachau abzweigende eingleisige Strecke nach Altomünster wird von der S-Bahn stündlich, zur HVZ halbstündlich bedient. Nach Tutzing-Weilheim führen bis Gauting vier Gleise, bis Tutzing zwei, danach ist die Strecke eingleisig. R-Züge verkehren bis Weilheim im Takt 30, S-Bahnen bis Starnberg im Takt 20, weiter bis Tutzing im Stolpertakt 20/40. Auf den nur von S-Bahnen betriebenen Strecken nach Herrsching (ZS 5), Wolfratshausen (ZS 7), nach Holzkirchen (ZS 8) und zum Flughafen (ZS 12) gilt vorwiegend Takt 20, auf der S8 (ZS 5) bis Weßling zur HVZ Takt 10 sowie an den eingleisigen Enden abends und am Wochenende ein ausgedünnter Takt 20/40.

Zulaufstrecken München (Linienäste)				Gleise		Linien/Freq. p. Std.			Linien/Freq. Zfp 2030			Güterverk.	Ausbau Plan	Bemerkungen
Lfd. Nr.	S-Bahn-Ast	KBS	Destination	Fv	Rv	S-B.	Fv	Rv	S- u. XS-B.					
ZS1	S1 Nord	930	Freising-Landshut/Flugh.	2	3/3-4	1/3	1/1	2/2	1/4+1 XS	X	2+2			
ZS2	S2 Nord	900	Dachau-Ingolstadt	4/3/2	3/2-3	2/2	1/3 (6)~	7/5	2/2	1/6	X	o		* bis Dachau 4-gl., b. Petersh. 3-gl., ~ HVZ Takt 10 b. Dachau
ZS2a	S2 Nord	999.2	(Dachau-)Altomünster	1		1/1-2			1/1-2		o			
ZS3	S3 West	981	Mammendorf-Augsburg	4(6)*	2/2	2/2	1/3 (6)~	8/5	2/2	1/4+2 XS	X	o		* Mais.-Olch. 6-gl. ~ HVZ Takt 10 b. Maisach
ZS4	S4 West	970	FFB-Lindau	2	1/0.25	4/2	1/3	1/0.5	2/1.5	1/4 (2)> + 2 XS	X	2+1 (2?)		> Takt 30 ab Grafrath
ZS5	S8 West	999.8	Herrsching	2/1*			1/3 (6)~			1/4 (2)>	o			* ab Weßling 1-gl. ~ HVZ Takt 10 ab Weßling > Takt 30 ab Weßling
ZS6	S6 West	960	Tutzing-GarmischPart.	4/2*		2/2	1/3		3/3	1/4	X	o		* bis Gauting 4-gl.
ZS7	S7 Süd	999.7	Wolfratshausen	2/1*			1/3 (5)~			1/3 (5)~		Verl. Getretriesied		* bis Höllriegelskr. 2-gl. ~ HVZ einz. Züge ab Pasing
ZS7a	(S20)	998	Solln-Deisenh.-Holzkirchen	2		3/3-4			3/3		X	o		
ZS8	S3 Ost	999.3	Holzkirchen	2			1/3 (6)~			1/4		o		~ HVZ Takt 10 b. Deisenh.
ZS9	S7 Ost	999.7	Kreuzstraße	1			1/1-3~			1/1-3~			1+1 bis Aying (-?)	~ Takt 20/40 b. Aying, stdl. B. Kreuzstr.
ZS10	S4 Ost	950	Grafing-Rosenheim	4/2*	2	2/2	1/3 (6)~	2/1.5	3/3	1/4+2 XS	X	o	2+2 Grafing-RO	* bis Grafing Bf 4-gl. ~ HVZ Takt 10 b. Zorneding
ZS10a	S4 Ost	948	(Grafing-) EBE-Wasserburg	1		1/1	1/1-3~		1/1	1/2	X	o		~ Takt 20/40 (m. Abweich.)
ZS11	S2 Ost	940	Mkt Schw.-Erding/Mühlfd.	2/1*		1/1-2	1/3	2/1	2/1.5	1/4	X	2+2, Verl. Flgh		* Mkt.Schw.-Erding 1-gl., Takt 20/40
ZS12	S8 Ost	999.8	Flughafen	2			1/3			1/4+2 XS		2+2 Ostr.		

Abb. 2: Zulaufstrecken (ZS1 bis ZS12) auf München. Die blau bzw. rot beschrifteten Spalten weisen die Anzahl von Linien / Anzahl der Züge pro Stunde jeweils für den Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr (Fv, Rv, S-B.) für 2021 (blau) und Zielfahrplan 2030 (rot) aus. „XS“ = Express-S-Bahnen, vgl. unten

ÖPNV-Nutzungshäufigkeit nach subjektiver Einschätzung der ÖPNV-Anbindungsqualität

Basis: Personen; Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet, Angaben in Prozent, nur Gruppe der Mobilen, n = 5.031



Abb. 4: Taktichte und ÖPNV-Akzeptanz

der auf einer viel befahrenen Landstraße einem langsamen Fahrzeug hinterherzuckelt. Beim Bahnverkehr brauchen schnelle Züge genügend zeitlichen Abstand zu den langsamen Zügen – das erfordert unweigerlich längere Taktabstände.

Da Takt 10 bei der S-Bahn keinen Schnellverkehr zwischen den einzelnen Zügen zulässt, haben die Planer den Takt 15 – in Abendstunden oder am Wochenende verdünnt zu Takt 30 – „erfunden“. Damit droht Münchens S-Bahn nach der Tunnelentscheidung Opfer einer zweiten fatalen Fehlentscheidung zu werden – der Umstellung des Taktsystems. Konkret bringt die Taktumstellung keineswegs nur – wie von den Projekt-Betreibern wortstark beworben – Verbesserungen, z.B. an ausgesuchten, von den XS-Linien bedienten Stationen. Vielmehr werden mindestens 22 Stationen beim Takt schlechter gestellt, für 37 Stationen ergeben sich wegen der Anbindung an die „falsche“ Stammstrecke zusätzliche zeitraubende Umsteigezwänge. Vgl. dazu [AktBMue 20] und http://www.tunnelaktion.de/Start-Folder/PlanA/130206-Flyer_Plan_A%20Dichte%20Takte.pdf. Wie sich die Taktichte auf die Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel auswirkt, zeigen eindrücklich die Ergebnisse einer Nutzerbefragung (siehe Abb. 4).

Übrigens: Der Takt 15/30 ist in einigen Regionen (z.B. Rhein/Ruhr, Rhein-Main, Stuttgart) in der Nachkriegszeit eingeführt worden, als man dem Öffentlichen Verkehr noch weniger Beachtung schenkte. München würde sich durch den Rückzug auf Takt 15/30 selbst in diese „Zweite Liga“ der S-Bahn-Systeme zurückkatapultieren!

Alternativen zur Takt-Umstellung

Zum geplanten Betriebskonzept mit Takt-Umstellung und Mischverkehr auf den S-Bahn-Gleisen gibt es jedoch durchaus Alternativen:

(Alt-4) Auf 4-gleisigen Strecken können die schnellen Züge die dafür bestimmten Gleise nutzen und der S-Bahn ihre eigenen Gleise zum Takt 10 überlassen.

(Alt-2) Auf 2-gleisigen Strecken kann

man – falls benötigt – für schnelle Züge Taktlücken im Takt 10 lassen, d.h. langsame (l) und schnelle (s) Züge wechseln sich im Rhythmus l-s-l-s-l-s oder l-l-s-l-l-s ab. Dies hat gegenüber Takt 15 (mit XS-Verkehr) den Vorteil, dass die schnellen Züge in einem Zeitkorridor von 20 Minuten operieren können und damit mehr Flexibilität und Pünktlichkeit gewahrt bleibt. An den vom Expressverkehr ausgelassenen Zwischenstationen muss man dann allerdings immer wieder 20-Minuten-Taktlücken in Kauf nehmen.

Mittel- bis langfristig ist eine „großstädtische“ Lösung anzustreben, wie sie in Berlin und Hamburg traditionell praktiziert wird: Die S-Bahnen haben ihre eigenen Gleise und können damit, wo immer es erforderlich ist, im Takt 10 verkehren. Das weitere Umland wird durch den Regionalverkehr bedient, der – auf getrennten Gleisen und damit ungestört vom S-Bahnbetrieb – im näheren Stadtbereich nur die wichtigsten Stationen bedient.

In München sind die Voraussetzungen dazu auf vier Zulaufstrecken (ZS 2 bis Dachau, ZS 3 bis Maisach bzw. Mammendorf, ZS 6 bis Gauting, ZS 10 bis Grafing) bereits gegeben, auf vier weiteren Strecken (ZS 1 bis Neufahrn, ZS 4 bis FFB, ZS 11 bis Markt Schwaben, ZS 12 bis Johanneskirchen) müssen sie mit 4-gleisigem Ausbau unstrittig und unabhängig vom Betriebskonzept geschaffen werden. Auf den verbleibenden vier Strecken kann man nach (Alt-2) verfahren: Bei den Strecken nach Herrsching und Holzkirchen (ZS 5, ZS 8) ist die Situation (ohne Fernverkehr) weniger kritisch, bei den beiden eingleisigen Ästen der gegenwärtigen S7 (ZS 7, ZS 9) ist dagegen in jedem Falle dringender Ausbaubedarf zur Zweigleisigkeit gegeben.

Ein abgestimmtes S- und Regionalbahn-System mit Zukunft

Zusammenfassend können wir also festhalten: Takt 10/20 lässt sich in München unabhängig von der Tunnel-Entscheidung beibehalten bzw. ausbauen. Sieben Zulaufstrecken (westwärts) bringen bei voller Bedienung im 10er-Takt 42 Züge pro Stunde (6 Züge pro Linie). Dies wäre ein deutlich besseres Angebot als die von offizieller Seite propagierten 33 (oder die nach Protesten versprochenen 36?) Züge im Takt 15/30 + Expresslinien, vgl. [Wiki 21]. Auf der Ostseite erfordern 5 Zuläufe im 10er-Takt 30 Züge pro Stunde, die überzähligen 12 Züge von der Westseite enden entweder am Leuchtenbergring oder können (zum Teil) zur weiteren Verstärkung auf einem der östlichen Äste eingesetzt werden.

Für die Führung der 42 Züge durch die Innenstadt gibt es verschiedene Modelle:

- **Gabel-/Ring-Modell:** Die insgesamt 14 Linien werden in Form einer Gabel über die 1. Stammstrecke, Süd- und Nordring verteilt. Die 7 „Stamm“-Linien sowie die Takt 10-Verdichter der S7 verkehren wie bisher auf der 1. Stammstrecke (= 24 Züge pro Stunde), die Takt 10-Verdichter für jeweils 3 der übrigen Linien auf dem Süd- und Nordring (je 9, zusammen 18 Züge). Dafür braucht es zunächst keine 2. Stammstrecke, ihr

Bau könnte bis auf einen späteren Zeitpunkt eingefroren und der neue Tunnel dann für die Aufnahme von Regionalzügen ertüchtigt werden. Dies ist nach wie vor die klarste, vernünftigste und kostengünstigste Lösung, sie würde auch die zur Lösung der zahlreichen technischen Probleme (vgl. [Vieregg 21]) benötigte Zeit liefern – nur ist leider zur Zeit keine politische Mehrheit dafür erkennbar. Einzelheiten dazu sind in [Hesse 19b] und [Hesse 20] dargestellt.

- **Linienverteilung nach Zulaufstrecken:** Bei diesem vom VCD im Zusammenhang mit der *Initiative S-Bahn Qualität (SIQ)* entwickelten Konzept (vgl. [Liebscher 21]) fahren die Züge von drei Zulaufstrecken (etwa ZS 1, ZS 3, ZS 4, verbunden mit den ostwärtigen ZS 10, ZS 12, d.h. $3 * 6 = 18$ Züge) über die 2. Stammstrecke, die restlichen 24 Züge über die 1. Stammstrecke. Die Regionalzüge von Mühldorf und Rosenheim bedienen auf ihrer Fahrt vom Ost- zum Hauptbahnhof drei Zwischenstationen auf dem Südring und schaffen damit wichtige neue Direkt- und Umsteigeverbindungen, z.B. zu den U-Bahnen. Außerdem ist ein regelmäßiger S-Bahnbetrieb auf dem Nordring (vom Ostbahnhof nach Karlsfeld) sowie von Pasing über die Sendlinger Spange nach Deisenhofen vorgesehen.

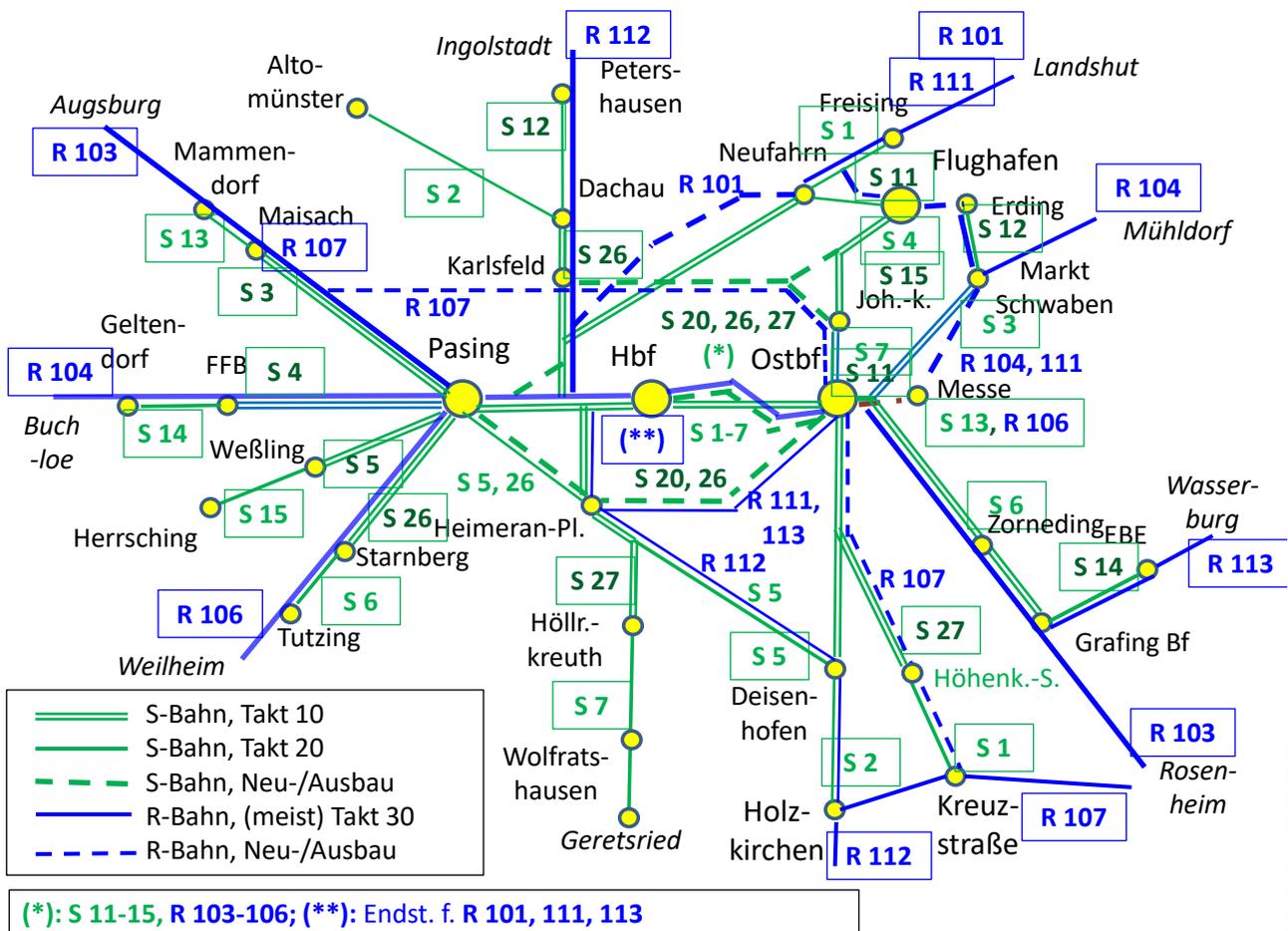


Abb. 5: Mögliches Liniensystem mit 2 Stammstrecken und Takt 10

- *Alternierende Linienverteilung auf die Stammstrecken:* Hier ist es das Ziel, möglichst von allen Außen-Ästen im 10-Minuten-Rhythmus alternierend Fahrten zu beiden Stammstrecken anzubieten. Somit können 24 Züge (je drei pro Stunde von 6 Zulaufstrecken sowie sämtliche 6 Züge von der ZS 7) auf der 1. Stammstrecke, die restlichen 18 Züge auf der 2. Stammstrecke verkehren. Diese Lösung würde ein etwas komplizierteres Liniensystem erfordern, aber den Fahrgästen größere Flexibilität geben. Diese ließe sich noch erhöhen, wenn man die 2. Stammstrecke für die Aufnahme von ca. 3 bis 4 Regionalzug-Linien (mit ca. 6 bis 8 Zügen pro Stunde) ertüchtigen würde. Eine mögliche Linienübersicht gibt Abb. 5. Diese ist tentativ, sie dient lediglich der Veranschaulichung. Letztlich müssen die Linien nach betrieblichen Erfordernissen durchgebunden werden.

Fazit

Das Münchner Schnellbahnsystem ist nach jahrzehntelangen Planungsdebatten, nach Stagnation, Versäumnissen und fragwürdigen Entscheidungen in eine schwierige Situation geraten – geprägt von Überlastungen, Unpünktlichkeit und frustrierten Fahrgästen. Eine genauere Untersuchung zeigt, dass die Entscheidung für einen zweiten Innentunnel keineswegs untrennbar mit einer Taktumstellung auf Takt 15/30 verbunden ist, sondern ganz im Gegenteil: Sie ruft – auch im Sinne der gleichmäßigen Auslastung – nach einem Ausbau des bewährten Takts 10/20 zu einem möglichst flächen- und zeitdeckendem Takt 10.

Unabhängig davon muss man die Möglichkeiten zur Einrichtung von „Expresslinien“ für das weitere Umland betrachten. Dabei spielen die bestehenden und weiter auszubauenden Regionalzug-Linien eine wichtige Rolle. Statt instabilen Mischverkehr auf den S-Bahn-Gleisen einzurichten, sollte man den S- und R-Bahnverkehr im Zusammenhang betrachten und ein integriertes und zugleich flexibles Gesamtsystem mit möglichst großem Nutzen für die Fahrgäste schaffen.

Vorrangig ist es dabei, langjährig aufgelaufene Infrastruktur-Defizite nun endlich anzugehen, zu beheben und mit dringenden notwendigen Ausbauten nicht erst in zehn oder mehr Jahren zu beginnen, wenn möglicherweise ein zweiter Tunnel Entlastung zu bringen verspricht – zumal diese Entlastung nur für einen innerstädtischen Engpass gilt, der hauptsächlich dem Fehlen tangentialer Verbindungen geschuldet ist. Konkret reichen solche vorrangigen Maßnahmen vom Einbau von ein paar Weichen am Harras (für die S-Bahn aus Pasing) über die S-Bahn-Ertüchtigung von Süd- und Nordring, über zweite

Gleise nach Wolfratshausen, Herrsching, Aying und Erding bis zum viergleisigen Ausbau am Ostring, nach FFB, Neufahrn und Markt Schwaben. Dies alles eingebettet in die Erfordernisse des Deutschland-Takts und eines möglichst weiträumig um München herumzuleitenden Güterverkehrs.

Angesichts von Klimawandel und einer über Jahrzehnte in die Sackgasse geratenen Auto-zentrierten und von Lobby-Interessen dominierten Verkehrspolitik muss die Verkehrswende jetzt eingeleitet werden. Dazu gehört die Priorität für den öffentlichen Verkehr und ein leistungsfähiges Schnellbahnsystem – eingeleitet mit einer Revision der offiziellen Pläne und Sofortmaßnahmen statt mit vagen Versprechungen für kommende Jahrzehnte.

Prof. Dr. Wolfgang Hesse, hat am Fachbereich Mathematik und Informatik der Philipps-Universität Marburg gelehrt. Er ist einer der beiden Leiter des Arbeitskreises „Schienenverkehr“ des Münchner Forums.

Zum Weiterlesen:

[AktBMue 20] Aktionsbündnis München: Tunnelaktion. <http://www.tunnelaktion.de/startseite.htm> und: http://www.tunnelaktion.de/Start-Folder/PlanA/I30206-Flyer_Plan_A%20Dichte%20Takete.pdf

[BMVI 20a] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Ein Fahrplan für alle: der Deutschlandtakt. <https://www.deutschlandtakt.de/>

[BMVI 20b] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Zielfahrplan Deutschland-Takt, Informationen zum dritten Gutachterentwurf. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/praesentation-deutschlandtakt.pdf?__blob=publicationFile

[BSWIVT 09] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie: Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel/Südring, 16.12.2009, https://www.region-muenchen.com/fileadmin/region-muenchen/Dateien/Pdf_Downloads/Sitzungsunterlagen/Sitzungsunterlagen_1999_2016/Sitzungsunterlagen_2009/Ni210_Anlage.pdf, abgerufen am 12.5.2020

[Hesse 19a] W. Hesse: Deutschland-Takt und BMVI-Zielfahrpläne: Chancen, Defizite und Lösungsvorschläge. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 7/2019, S. 386-389, Minirex-Verlag, Luzern 2019 und: https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2020/11/2019-09_D-Takt_Hesse.pdf

[Hesse 19b] W. Hesse: S-Bahn-Ausbau JETZT! Chance für München. In: Münchner Forum: STANDPUNKTE Heft 11.2019, S. 18-23. https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/11/Standpunkte_11_2019_SBahnAusbau.pdf

[Hesse 20] W. Hesse: Störungsfrei mit Takt 10 und R-Bahnen. In: Münchner Forum: STANDPUNKTE Heft 6./7. 2020, S. 34-38. https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2020/07/Standpunkte_06-07_2020_Neue-Hochhaeuser-fuer-Muenchen.pdf ↗

[Liebscher 21] W. Liebscher: S-Bahn München – wie weiter? Verspätungen, Ausfälle, Stillstand (in diesem Heft)

[MVV07] Münchner Verkehrsverbund: Daten – Analysen – Perspektiven. Band 10: Der öffentliche Personen-Nahverkehr und sein Markt im Großraum München. <https://>

www.mvv-muenchen.de/fileadmin/ServiceDownloads/Daten_Analysen_Perspektiven_Band_10.pdf ↗

[Vieregg 21] M. Vieregg: Die Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München – eine unendliche Geschichte. Eisenbahn-Revue International, Heft 1/2021, S. 48-54, Minirex-Verlag, Luzern 2021 und in diesem Heft S. 22

[Wiki 21] Wikipedia: Zweite Stammstrecke. https://de.wikipedia.org/wiki/Zweite_Stammstrecke ↗, abgerufen 2.3.2021

Brenner-Nordzulauf in Südbayern

ANDREAS SCHULZ

Im Zuge von Klimaschutzmaßnahmen soll der Güterfernverkehr im Rahmen des Projekts Deutschlandtakt der Bundesregierung seinen Marktanteil von heute ca. 15 Prozent auf 25 Prozent in 2030 steigern. Die EU-Kommission strebt eine Steigerung des Güterfernverkehrs in Europa bis 2030 um 50 Prozent und bis 2050 um 100 Prozent an. Südbayern ist hiervon insbesondere im Nord-Süd-Verkehr zum Brenner betroffen. Die Hauptgüterverkehrsachse verläuft dabei heute von Würzburg kommend über Treuchtlingen, Augsburg, München und Rosenheim zum Brenner (s. Abb.). Geplant ist, zusätzlich den sogenannten Ostkorridor von Halle über Hof, Regensburg, Landshut, München und Rosenheim für den Güterfernverkehr zum Brenner zu ertüchtigen.

Damit wird der Güterfernverkehr mitten durch München und Augsburg erheblich zunehmen, spätestens mit der Fertigstellung des Brenner-Basistunnels, nach offiziellen Aussagen wird dies 2028 sein. Weiter sollen sich die Fahrgastzahlen im Personenverkehr im Zuge des Deutschlandtaktes gegenüber Vor-Corona-Zeiten laut Bundesverkehrsministerium bis 2030 verdoppeln mit erheblich mehr Fernzügen und zusätzlichem Regionalverkehr. Weiter ist bekanntlich ein massiver Ausbau der S-Bahn München geplant. Die damit einhergehenden Probleme deuten sich schon an. Der dafür notwendige Ausbau von Johanneskirchen über Daglfing, Trudering und Rosenheim zum Brenner wird bereits heftig diskutiert. Ähnliches könnte sich für den Nord- und Südtring in München ergeben, wenn hier zusätzlich zum Güterverkehr ein attraktiver S-Bahn-Verkehr aufgebaut werden soll oder auf der Strecke nach Freising wesentlich mehr Güterzüge fahren sollen.

In Augsburg hat ein Gutachter vorgeschlagen, zugunsten des wachsenden Güterverkehrs den bestehenden 15-Minuten-Takt im Personenverkehr nach Friedberg trotz stark gestiegener Nachfrage zu einem 30-Minuten-Takt auszudünnen. Weiter ist unstrittig, dass die Strecke nach Donauwörth für den wachsenden Güterverkehr mehrgleisig ausgebaut werden und die erst vor einigen Jahren viergleisig

ausgebaute Strecke nach München zusätzliche Gleise bekommen muss, damit 230 km/h schnelle Fernzüge die meist nur 100 km/h schnellen Güterzüge überholen können. Parallel läuft bei DB Netz derzeit eine sogenannte Knotenuntersuchung, ob der Augsburger Hauptbahnhof, der keine besonderen Durchfahrtsgleise für Güterzüge besitzt, die stark steigenden Zugzahlen verkraften kann.

Naheliegender ist deshalb die Frage, ob man den durchlaufenden Güterverkehr zum Brenner nicht besser großräumig um München und Augsburg herum führt. Das Problem ist jedoch, dass es dazu derzeit keine geeignete Strecke gibt. Die Strecke Landshut-Mühldorf-Rosenheim kann nur vom Güterverkehr des Ostkorridors genutzt werden. Der Freistaat Bayern hatte ihre Elektrifizierung und Ertüchtigung für den Güterverkehr zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Dieser Vorschlag wurde vom Bund abgelehnt, weil er keine ausreichende Wirtschaftlichkeit verspricht.

Will man die Güterzüge großräumig um die Metropolen herum führen, bleibt deshalb nur der Bau einer neuen Strecke. Hierzu haben Initiativen in München eine Neubaustrecke für Güterzüge entlang des Autobahnringes A 99 vorgeschlagen. Diese würde zwar die Münchner Probleme, nicht jedoch die in Augsburg lösen. Die Idee, die Güterzüge zur

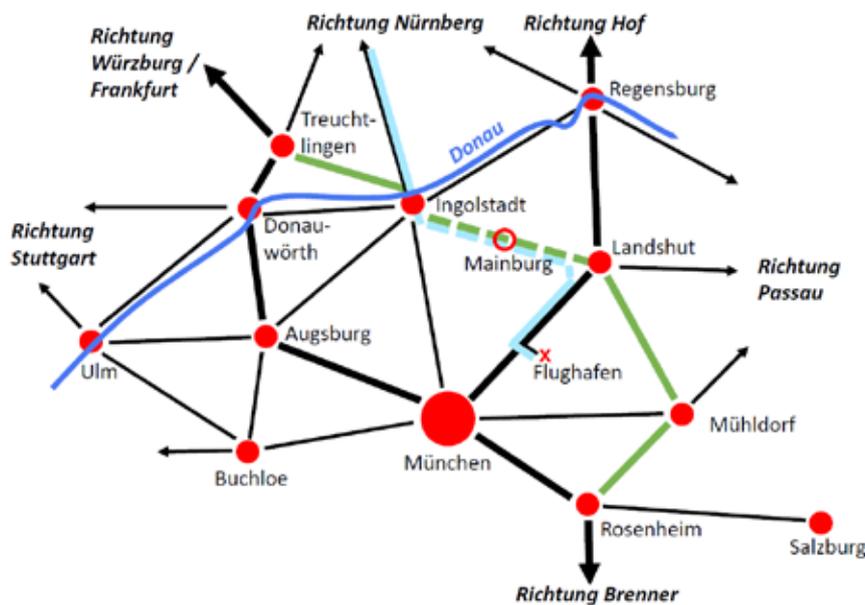


Abb.: Für den Brenner-Nordzulauf relevante Strecken: Die stärkeren schwarzen Linien zeigen den derzeitigen Verlauf, die grünen Linien die alte Planung einer großräumigen Umfahrung von Augsburg und München mit Neubaustrecke (gestrichelt). Diese könnte auch vom Fernverkehr Nürnberg-Flughafen (hellblau) und von Regionalzügen mit Halt in Mainburg genutzt werden.

Umfahrung von Augsburg über Ingolstadt nach München zu führen, scheidet zunächst daran, dass die Strecke von Ingolstadt nach München durch den Fernverkehr nach Nürnberg und Norddeutschland, der mit dem Deutschlandtakt nochmals erheblich ausgeweitet werden soll, einem starken Nahverkehr mit fast 20.000 Fahrgästen täglich und dem nicht zu vernachlässigenden örtlichen Güterverkehrsaufkommen in Ingolstadt bereits gut gesättigt und künftig nicht mehr aufnahmefähig ist. Sie müsste daher voraussichtlich durchgängig zwei zusätzliche Gleise bekommen.

Alternativ gibt es die Idee einer Neubaustrecke von Ingolstadt nach Landshut, die in der PRO BAHN Post 1/2021 näher beschrieben ist. Damit können auch die Güterzüge von Würzburg-Treuchtlingen über die Strecke Landshut-Mühldorf-Rosenheim zum Brenner fahren, womit ihr Ausbau wirtschaftlich werden dürfte. Sie hätte weiter den Charme, dass man mit einer geschickten Ausfädelung Richtung Moosburg-Freising die immer wieder geforderte sehr schnelle Verbindung von Nürnberg und Ingolstadt zum Münchner Flughafen schaffen könnte, ab Nürnberg in ca. 1 Stunde, ab Ingolstadt in ca. ½ Stunde. Die Verbindung der Großstadt Ingolstadt mit dem Oberzentrum Landshut würde darüber hinaus auch im Regionalverkehr Sinn machen. Eventuell könnte dabei auch die Anbindung von Mainburg, die zweitgrößte Stadt in Bayern *ohne* Bahnanschluss, künftig möglich werden. Gegebenenfalls lohnt auch die Prüfung einer Express-S-Bahn von München über Moosburg nach Mainburg.

Die Verbindung über Mühldorf hat weiter den Vorteil, dass sie mit der derzeit favorisierten Ostumfahrung von Rosenheim (www.brennernordzulauf.eu) voraussichtlich relativ leicht verbunden werden könnte. Diese Variante der Rosenheim-Umfahrung hat so lange Tunnel, dass dem unbedarften Betrachter die Frage kommt, warum man nicht gleich einen ähnlich langen Tunnel von Kiefersfelden nach Bernau baut. Zumindest ein Teil des Güterverkehrs aus dem Norden könnte dann über Freilassing verkehren und damit voraussichtlich die umstrittenen Ausbauprojekte um Rosenheim größtenteils

entbehrlich machen. Die Strecke von Mühldorf nach Freilassing soll bekanntlich ohnehin zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden und hat danach noch freie Kapazitäten. Hier wären daher nur neue Umfahrungen für Mühldorf und Freilassing nötig. Die Fahrt über Freilassing wäre zwar etwas umwegig. Gleichzeitig würde sich aber die Fahrzeit der österreichischen Verkehre von Salzburg nach Innsbruck, die derzeit ohne Halt den Umweg über Rosenheim machen, deutlich verkürzen.

Eine optimale Lösung wird man für den Brenner-Nordzulauf in Südbayern daher nur erreichen, wenn man die Verkehrssituation großräumig und nicht nur aus der Perspektive von München, Augsburg oder Rosenheim betrachtet.

Dipl.-Ing. Andreas Schulz war von 1980 bis 1996 bei der Deutschen Bundesbahn bzw. der Deutschen Bahn AG tätig, insbesondere in den Bereichen Betrieb und Planung. Von 1996 bis 2018 war er als Abteilungsleiter Planung bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zuständig für die Regionalverkehre und S-Bahnen in Bayern mit den Themen Fahrplan, Fahrzeuge, Tarife, Vertrieb und Verkehrsforschung.

München und sein Brenner

Das Projekt Brenner-Nordzulauf

GEORG KRONAWITTER

Der Münchner (m/w/d) kennt den Brenner, wenn er zum Latte Macchiato an den Gardasee fährt. Was bekanntlich ja fast jedes Wochenende geschieht. So sieht es – etwas neidisch – Restdeutschland. Sie haben sicher den Humor schon erkannt, oder? So viel Humor wird leider in den folgenden Zeilen nicht verstreut sein. Trotzdem erwartet Sie eine spannende Lektüre. Das Projekt Brenner-Nordzulauf ist ein Projekt der Bundesregierung, das von der Deutschen Bahn planerisch umgesetzt wird. Es ist eingebettet in das EU-Projekt des TEN-Korridors Berlin-Palermo, bei dem der Brenner-Basistunnel (BBT) das zentrale Element ist. Der BBT ist ein Gemeinschaftsprojekt der Staaten Österreich und Italien. Deutschland hat sich staatsvertraglich verpflichtet, die Hauptzulaufstrecke zwischen Kufstein und München durchgehend vierspurig auszubauen. Bis 2040 soll die Bahnverbindung zwischen München und Verona durchgehend viergleisig sein [1]

Soweit so gut. Klingt nachvollziehbar. Das Problem ist die konkrete Umsetzung, da in der Regel niemand gern eine vielbefahrene Güterzugstrecke neu vor seiner Wohnung hat.

Prognostischer Hintergrund – die Szenarienstudie von 2019

Das Projekt Brenner-Nordzulauf ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten. Der frühere Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt gab im März 2017 nach einer Bürgerversammlung in Rosenheim eine Szenario-Studie für den Brennerverkehr mit dem Horizont 2050 in Auftrag [2], die die öffentliche Diskussion seither wesentlich befeuert. Es werden nämlich vier Szenarien zuzüglich einer Variante untersucht, bei der politisch eine starke Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene betrieben wird.

Im Ergebnis werden für die tägliche Güterzugfrequenz beim Brenner-Nordzulauf also acht Prognosewerte für 2050 errechnet, die von 189 bis 459 Güterzüge je 24 Stunden reichen. Das ist natürlich eine gewaltige Spanne, über die sich trefflich streiten lässt.

Meine Meinung: Ich gehe davon aus, dass Tirol und Südtirol alle Register ziehen werden, dass eine wirksame Verkehrsverlagerung nach der Eröffnung des BBT eintreten wird. Wie das Beispiel Schweiz zeigt (s. „Gotthard“-Artikel S. 16), besteht am Brenner viel Verlagerungspotential von heute 28 Prozent Bahnanteil auf 70 Prozent. Und die hohen Investitionskosten von EU, Italien und Österreich für den BBT werden

zusätzlichen Druck aufbauen. Wir tun also gut daran, bei heutigen Bahnentscheidungen eher von den höheren Zugzahlen auszugehen.

Die Projektabschnitte

Der Brenner-Nordzulauf ist auf deutscher Seite in drei Hauptabschnitte unterteilt:

- Von München bis Grafing Bf. sollen die vorhandenen vier Gleise (2 S-Bahn/2 Fernbahn) signaltechnisch ertüchtigt werden.
- Von Grafing bis Großkarolinenfeld soll eine zweigleisige Neubaustrecke gebaut werden.
- Ebenso ist eine zusätzliche zweispurige Neubaustrecke von Großkarolinenfeld übers Inntal an die Landesgrenze geplant.

Das Projekt ist auf der Webpräsenz www.brennernordzulauf.eu  detailliert dargestellt [1].



Abb. 1: Seit 1979 entscheidet sich am Abzweig Waldtrudering, ob ein Brenner-Güterzug München über den Südring oder den Nordring durchquert.

Die Amtslösung für München

Wie erwähnt, hat sich Deutschland staatsvertraglich verpflichtet, den deutschen Teil des Brenner-Nordzulaufes vierspurig bis München zu führen. Im Beitrag von Andreas Schulz, einem ausgewiesenen Kenner der bayerischen Bahn-„Szene“, in diesen STANDPUNKTEN wird eine großräumigere Sicht südlich von Würzburg bis zum Alpenrand angemahnt – vollkommen zu Recht.

Ich konzentriere mich auf die Münchner Sicht, weil sich auch die Planungstätigkeit der DB AG auf die „Ertüchtigung“ des Bahnknotens München konzentriert und erwartbare Diskussionen in der Öffentlichkeit auslöst. Die Sinnhaftigkeit etwas weiträumigerer Umfahrungen Münchens taucht zwar in Form von Placebo-Sätzen in städtischen Beschlussvorlagen auf, haben aber darüber hinaus keinen erkennbaren Stellenwert im Diskurs auf Landes- und Bundesebene.

Also die Amtslösung. Sie besteht aus mehreren Komponenten, die z. T. unabhängig voneinander sind.

Komponente 1: Bessere Anbindung des Umschlagbahnhofs München-Riem

Wer einmal Gelegenheit hatte, an einem sonnigen Samstagvormittag in Grafing Bf. wegen einer dreiminütigen S-Bahnverspätung 55 Minuten auf den nächsten Meridian nach Kufstein warten zu dürfen (Vorsicht: Sarkasmus!), kann interessante Verkehrsstudien treiben. So kommen gefühlt alle fünf Minuten Güterzüge vorbei, die meisten jedoch sind Züge des Kombinierten Verkehrs (KV). Das Verhältnis zu konventionellen Güterzügen dürfte etwa 5 zu 1 sein.

Sofern diese KV-Züge München als Ausgangs- oder Endpunkt haben, ist ihr Ziel der Umschlagbahnhof München-Riem. Andernfalls sind sie aus Münchner Sicht Durchgangszüge, die entweder über den Nord- oder über den Südring München durchqueren (s. Abb. 1).

Die Lage des Umschlagbahnhofs München-Riem an der Strecke München Ost-Mühldorf bedeutet für alle Münchner KV-Züge Richtung Salzburg und Brenner eine Fahrzeitverlängerung um eine halbe Stunde: Sie können nicht direkt auf die Rosenheimer Strecke fahren, sondern müssen erst umständlich eineinhalb Kilometer nach Westen in den ehemaligen Rangierbahnhof München-Ost fahren und dort „Kopfmachen“. Umständlicher geht es nicht. Das wurde schon lange auch offiziell erkannt. Den örtlichen Bezirksausschüssen Berg-am-Laim und Trudering-Riem wurden entsprechende Pläne einer „Truderinger Kurve“ bereits 2001 vorgestellt, also vor zwanzig (!) Jahren. Umgesetzt worden ist – nichts! Die betroffenen BAs haben sich mit derartigen Bahnplanungs-U-Booten abgefunden, zumal sich auch

die Stadt München an solchen Fragen desinteressiert zeigte.

Angesichts der überragenden Bedeutung des KV ist es verkehrspolitisch ein Desiderat ersten Ranges, die Rosenheimer Strecke als Teil des Brenner-Nordzulaufes direkt an den Umschlagbahnhof M-Riem anzubinden. Insoweit ist der Bau einer „Truderinger Kurve“ verkehrspolitisch nicht nur sinnvoll, sondern seit Jahrzehnten überfällig.

Leider wurden in jüngerer Zeit von der Bahn Wohnparzellen direkt an dieser vorgesehenen Trasse an Private verkauft, die sich jetzt natürlich getäuscht sehen und mit hohen Lärmschutzwällen vor ihrer Nase werden leben müssen.

Komponente 2 und 3: Truderinger Spange und Daglfinger Kurve

Wenn Güterzüge aus Landshut, Ingolstadt und Augsburg nach Rosenheim wollen, haben sie zwei Möglichkeiten, München zu passieren: über den sogenannten Südring zwischen Laim und Ostbahnhof, oder über den Nordring, der von Olching bis Trudering führt. Der Südring wurde um 1870 als Teil der Verbindung München-Simbach-Wien fertiggestellt, der Nordring erst 1938.

Zwischen M-Laim und M-Süd ist der Südring bereits mit einem eigenen Gleispaar für den Güterverkehr ausgestattet (s. Abb. 2), was auch für die frühere Bedeutung des lokalen Güterknotens M-Süd spricht. Auf der weiteren Strecke zum Ostbahnhof wird es dagegen eng: Personen- und Güterverkehr müssen sich die beiden Gleise teilen. Hier findet man häufig Güterzüge aus dem Chemiedreieck, die nur auf dem Südring ohne Kopfmachen das Stadtgebiet durchqueren können. Ebenso KV-Züge vom Terminal M-Riem, die auf die Strecken nach Augsburg, Ingolstadt und Landshut fahren müssen. Die Strecken nach Lindau und nach Garmisch sind weitgehend „güterzugfrei“, auch die Oberlandstrecken über Holzkirchen. Es sei denn, dass von Rosenheim nach München Güterzüge übers Mangfalltal und Holzkirchen umgeleitet werden, z. B. wegen Bauarbeiten an der Hauptstrecke München-Rosenheim über Grafing.

Was in der Öffentlichkeit kaum bekannt ist: Im Zuge der aktuellen Umbauplanungen sollen Güterzüge weitgehend vom Südring verschwinden. Dies ist lärmtechnisch nachzuvollziehen, da die berühmte Braunauer Eisenbahnbrücke trotz aller Lärmdämpfungsmaßnahmen den Lärm schnell fahrender Güterzüge weit ins Münchner Isartal streut.

Da die Güterzüge auch nicht die beiden S-Bahntunnel benützen können (Lesehilfe: Ein Witz!), bleibt also nur der Nordring. Der soll damit doppelt so viele Güterzugbewegungen bewältigen wie bisher. Dies geht nur, wenn er zwischen Daglfing und Oberföhring eigene Gütergleise bekommt, die Trasse



Abb. 2: Blick von der Ganghoferstraße nach Westen auf die Südringgleise: links das Gütergleispaar nach München-Laim (tief), rechts die Gleise zum Hauptbahnhof

insgesamt also viergleisig wird.

Dies reicht aber nicht: Auch die seit jeher eingeleisige Truderinger Spange soll zwischen Daglfing und Trudering ein zweites Gleis bekommen. Und Züge aus Richtung Mühldorf/M-Riem sollen auch direkt auf den Nordring fahren können, über die Daglfinger Kurve.

Die Bahn hat diese drei Maßnahmen – Truderinger Kurve, Truderinger Spange, Daglfinger Kurve – zu einem Projekt mit dem Namen TDKS zusammengespannt.

Kritik der Amtslösung

Die Kritik an der Amtslösung kommt vor allem von den drei betroffenen BAs (13 Bogenhausen, 14 Berg-am-Laim und 15 Trudering-Riem) und den BIs, die unmittelbar von den Planungen betroffen sind (s. Beiträge S. 27, 32, 33). Allgemein wird kritisiert, dass die DB nicht abrücken will von einer Durchfahrtsgeschwindigkeit von 100 km/h für die Güterzüge, was entsprechend massive oberirdische Lärmschutzwände erfordert.

Bahntunnel

Zentral ist die alte Forderung aus dem Stadtbezirk Bogenhausen, die komplette viergleisige Trasse zwischen Daglfing und Oberföhring unterirdisch zu führen. Die Aussicht, dass der Brennerverkehr mit etwa 400 Güterzügen täglich diese Trasse gemäß der Amtsplanung benutzen wird, lässt diese Forderung berechtigt erscheinen. Bekanntlich „tobt der Kampf“ hier hauptsächlich um die Finanzierung. Die zusätzlichen Kosten für die Tunnellösung von 1.000.000.000 Euro plus X soll nach Auffassung der DB die Stadt übernehmen. Die Stadt sieht dies nicht ganz so, zumal aus bekannten Gründen das Stadtsäckel auf Jahre hinaus an Schwindsucht leiden wird.

Festzuhalten bleibt, dass die bürgerchaftlichen Akteure im Stadtbezirk Bogenhausen mit einer Untertunnelung der Trasse zufrieden zu stellen wären.

Mitten hindurch oder außen herum?

Einen etwas weiteren Blick auf die Problematik nimmt der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem [5] ein, auf dessen Gebiet das TDKS-Projekt hauptsächlich liegt. Er legt den Finger in folgende Wunde: Ein mittlerweile auch vom Freistaat Bayern verkehrspolitisch angestrebter S-Bahn-Betrieb auf dem Nordring, der sinnvollerweise auch den ÖV-Knoten Trudering (U2, S4, S6) bedient, wird durch die Abwicklung der BBT-Verkehre auf dieser Trasse vollständig verhindert. Dies kann nicht

das Ziel von Stadt und Freistaat sein, zumal davon ausgegangen werden muss, dass ein hoher Anteil an den 400 Güterzügen täglich das Stadtgebiet München nur durchqueren will. Der Anteil des Durchgangsverkehrs auf dem Nordring liegt nach Angaben des Münchner Planungsreferats bereits heute bei über 60 Prozent. Dieser Anteil dürfte künftig deutlich höher liegen, z. B. bei 80 Prozent. Bekanntlich geht der Schienengüterverkehr, der in München Quelle oder Ziel hat, stetig zurück, sogar Stilllegungsgerüchte für den modernen Rangierbahnhof München-Nord tauchten aus Bahnkreisen auf.

Damit stellt sich nach Ansicht des BAs 15 die Sinnfrage, diesen Durchgangsverkehr durch die Stadt zu führen statt außen herum. Die Amtslösung sei einem Ansatz vergleichbar, wenn man den kompletten Lkw-Verkehr auf der A99 über den zwischen der Salzburger und der Nürnberger Autobahn vollständig kreuzungsfrei geführten Mittleren Ring führen würde. Ein verkehrspolitisches Unding! Aber bei der politischen Entscheidung für den Bau der A99 in den 1970er Jahren hat niemand dieses rasante Wachstum des Lkw-Verkehrs vorhergesehen [3]. Heute ist der durchgehend achtstreifige Ausbau der A99-Ost auf der Tagesordnung.

Trassenbündelung

Der BA15 dreht daher den Spieß um und schlägt eine Machbarkeitsprüfung für eine Führung einer Umgehungsgüterbahn in Trassenbündelung zur A99-Ost vor. Sofern Teile der Trasse in Hochlage verlaufen, können dafür so genannte Trogbögen verwendet werden, wie sie schon vor 30 Jahren beim Bau der Umfahrung Innsbruck zur Überquerung der Inntalautobahn verwendet wurden [4]. Das Foto (Abb.3) zeigt die immer noch spektakuläre Innbrücke, deren ovale Bauform ihr den Namen „Sautrog“ eingebracht hat.

Der BA15 ist sich bewusst, dass die „A99-Lösung“ für die Umfahrung Münchens nicht billig sein würde. Aber im Gegensatz zur Amtslösung würden alle dringend benötigten Optionen für einen S-Bahn-Verkehr auf dem Nordring offengehalten werden.

FOTO © VON HANEBURGER, WIKIMEDIA COMMONS



Abb. 3: Trogbücke Umfahrung Innsbruck

Was tun?

Die Stadt München hat einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Überplanung des Bahnknotens München. Sie muss insbesondere dem Bund klar machen, dass eine Führung von 100 km/h schnellen Durchgangsgüterzügen durch München kein zeitgemäßes Verkehrskonzept ist.

Die Stadt: endlich Partner auf Augenhöhe!

Möglicherweise ist Ihnen noch der mediale „Aufschrei“ [5] aller drei betroffenen BAs Ende 2019 in Erinnerung, dass das Planungsreferat völlig inadäquat auf die große verkehrspolitische Herausforderung durch die Bahnplanungen reagiere. Die Kannibalisierung aller S-Bahn-Ringprojekte durch die DB-Amtslösung wurde nicht vom Planungsreferat thematisiert, sondern vom Truderinger BA! Die BAs fühlten sich durch die Stadtverwaltung „im Regen stehen“ gelassen und forderten einen einheitlichen Ansprechpartner für dieses Bahnprojekt. Auch im Stadtrat wurden ähnliche Forderungen laut.

Man darf gespannt sein, inwiefern das neue Mobilitätsreferat (MOR) diesen Ball aufgreift und die Stadt München inhaltlich zu einem „Mitspieler auf Augenhöhe“ macht, der aktiv in das „Spiel“ eingreift.

Aus meiner Sicht muss ein stimmiges – sprich: ganzheitliches – Konzept für die Führung des Brenner-Nordzulaufes zwischen Alpen und Würzburg gefunden werden. Dabei müssen Parallelrouten geschaffen werden, die eine Redundanz für den Schienengüterverkehr vom und zum Brenner dar-

stellen. Wer dies in Abrede stellt, sollte sich nur die wirklich katastrophalen Auswirkungen des Rastatter Tunnelunglücks von 2017 vor Augen führen, das die wichtige Rheinstrecke monatelang gesperrt hat, ohne dass eine Ausweichmöglichkeit bestand – außer durch Verlagerung auf die Straße. [6]

Dabei muss die Stadt ein Bündnis mit allen Münchner MdBs und MdLs schmieden, um die Interessen des Großraums München stärker zur Geltung zu bringen. In der aktuellen Phase muss es darum gehen, die falsche Strukturentscheidung, auch den dominierenden *Durchgangsgüterverkehr* stadtnah durch München zu führen, auch offiziell zu bekämpfen und nicht noch mit einer Milliarde städtischer Steuermittel zu fördern.

Es muss auch verhindert werden, dass weitere schon in Planung befindliche zusätzliche Autobahn-

bauwerke im Bereich des Kreuzes München-Nord die Option auf eine Trassenbündelung mit der Güterbahn zerstören. Geplant sind in diesem Bereich zwei „Überflieger“-Bauwerke (Overfly). Bislang ungeklärt ist ja, wie sich eine massive Verkehrsverlagerung am Brenner zugunsten der Schiene auf die Belastung der A99 auswirken wird.

Anregungen und fundierte Alternativvorschläge enthält diese STANDPUNKTE-Ausgabe genug. Wie wäre es mit einem „Münchner Bahngipfel“, Herr Oberbürgermeister Reiter?

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

Zum Weiterlesen:

[1] <https://www.brennernordzulauf.eu/das-projekt-in-kuerze.html> ↗

[2] <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/studie-brenner-nordzulauf.html> ↗

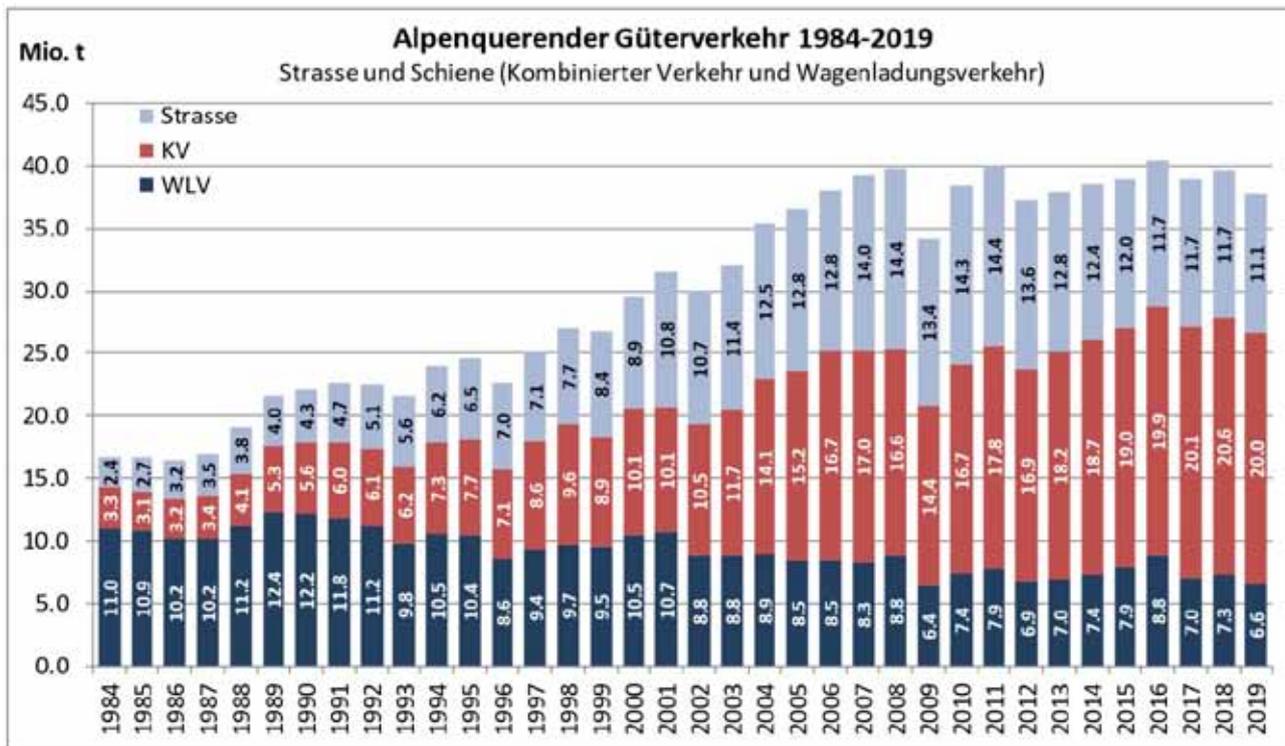
[3] Roland Gabriel, Wolfgang Wirth: *Mitten hindurch oder außen herum?*

z. B.: https://www.buecher.de/shop/buecher/mitten-hindurch-oder-aussen-herum-/roland-gabriel-wirth-wolfgang/products_products/detail/prod_id/40012678/ ↗

[4] https://de.wikipedia.org/wiki/Umfahrung_Innsbruck ↗

[5] <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/verkehr-truderinger-bahn-begehren-1.4692381> ↗

[6] https://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Rastatt ↗



GRAFIK © BAV [HTTPS://WWW.LIVTEK.ADMIN.CH/OV/EK/DE/HOME/VERKEHR/VERKEHRSVERLAGERUNG.HTML](https://www.livtek.admin.ch/ov/ek/de/home/verkehr/verkehrsverlagerung.html)

Abb. 2: Die Schweiz zeigt's: über 70 Prozent Bahnanteil beim alpenüberquerenden Güterverkehr – mit klarer Dominanz des Kombinierten Verkehrs (KV) vor dem Wagenladungsverkehr (WLW).

2007 der Lötschberg-Basistunnel eröffnet worden ist.

Das verkehrspolitische Ziel der Schweiz, bis 2018 die Anzahl der jährlichen Lkw-Fahrten auf 650.000 zu verringern, konnte nicht erreicht werden. Die Zahl blieb 2019 bei 980.000 Fahrten. Das bedeutet aber gegenüber dem Jahr 2008 mit 1.280.000 Fahrten schon eine Verringerung um 300.000 Fahrten.

Dominierend: der Kombinierte Verkehr

Aber auch in der Schweiz sind noch kleinere Infrastrukturmaßnahmen nötig, um auf diesem Korridor durchgehend Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von 4m auf Eisenbahnwaggons transportieren zu können. Und damit kommen wir zu einer weiteren wichtigen Erkenntnis aus der Schweiz: der überragenden Bedeutung des Kombinierten Verkehrs (KV) im Vergleich zum (konventionellen) Wagenladungsverkehr (WLW) beim Verkehrsträger Schiene. KV-Züge transportieren (Schiffs-)Container, Sattel-Aufleger und – als Rollende Landstraße – komplette Lkws. Letztere Version ist logistisch ungünstig, weil viel überflüssige Masse transportiert werden muss (Zugmaschine), daher geht der Trend eindeutig zum sogenannten unbegleiteten KV.

In der Schweiz erreicht der KV 75 Prozent vom alpenquerenden Schienengüterverkehr und immerhin noch 53 Prozent vom Gesamtverkehr inklusive Lkws (s. Abb. 2).

Fazit für den Brennerkorridor

Legt man Erfahrungen aus der Schweiz zugrunde, ergibt sich ein zwiespältiges Bild:

- Die pure Eröffnung eines Basistunnels wirkt sich zeitlich nicht unmittelbar auf die Verkehrsleistung beim Verkehrsträger Schiene aus.
- Sind die Zulaufstrecken kapazitätsmäßig entsprechend ertüchtigt, bedarf es dennoch flankierender verkehrsleitender Maßnahmen, um tatsächlich eine nachhaltige Verlagerung von der Straße zur Schiene zu erreichen.

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

München und die Güterbahn

GEORG KRONAWITTER

Die Verkehrswende ist ja schon seit geraumer Zeit in aller Munde. Ziel ist dabei bekanntlich eine Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, die weniger ressourcenintensiv sind. Im Personenverkehr ist es das Ziel, dass die Anteile vom Fahrrad, aber auch vom ÖPNV steigen. Nun, Corona hat zwar das Radfahren befördert, aber dem ÖPNV eine deutliche Delle verpasst. Wie aber schaut es mit der Verkehrswende beim Güterverkehr aus? Klar, es gibt den erfolgreichen Einsatz von Lastenrädern und Elektrotransportern beim innerstädtischen Kurier-, Express- und Paketdienst (KEP). Aber: Wenn man sich die Rolle anschaut, die der Verkehrsträger Schiene bei der Bedienung der Millionenstadt München spielt, so ist die Verkehrswende im aktuellen Sinne nicht nur nicht erkennbar, sondern hat sich auch in den letzten dreißig Jahren genau in die Gegenrichtung entwickelt: weg von der Schiene, hin zum Lkw [1]. Dabei fing alles so gut an ...

Die Goldene Zeit der Güterbahn 1840-1945

Mit dem Bau eines landesweiten und länderübergreifenden Eisenbahnnetzes ab 1840 ff. wurde der Transport schwerer Güter über weite Strecken auch jenseits der Wasserstraßen wirtschaftlich darstellbar. Die Folge war ein beispielloser Boom an Güterverkehr. Kohle – z. B. aus dem Ruhrgebiet – war plötzlich überall im Lande günstig erhältlich, ebenso Kunstdünger. In München profitierten vor allem die Brauereien von der Möglichkeit, ihr berühmtes Bier national und international wirtschaftlich vertreiben zu können. Die Bierverladestation befand sich auf der Südseite des Hauptbahnhofes, gleich benachbart dem Milchladehof. In München und Umgebung befanden sich bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs Hunderte von Verladestationen [1].

heran. Der Bau der Großmarkthalle an den Gleisen der Südumfahrung war eine Folge dieser Entwicklung. Südfrüchte auf dem Viktualienmarkt? Natürlich, bitte sehr. Bekannte Münchner Weinhäuser ließen sich italienische Weintrauben per Waggon in ihre neugebauten bahnnahen Keltereien liefern und erzeugten in München Wein, wie die Kelterei Eduard Neuner in Trudering (s. Abb. 1).

Wirtschaftswunder und Niedergang

Die Güterbahn war natürlich auch das Transport-Rückgrat des aufziehenden „Wirtschaftswunders“, sah sich aber ab den 1950er Jahren einem zunehmend stärker werdenden Konkurrenten, dem Lkw, gegenüber, der ihr auch auf weiten Strecken über das Autobahnnetz Paroli bieten konnte und ungleich flexibler war.

In München und Umgebung versuchte die Bahn, ihre großen bahnnahen Flächen entlang des Güternordrings und der Strecke nach Landshut synergetisch zu nutzen. Es entstand der Euro-Industriepark mit seinen Gleisanlagen, ebenso wie die ausgedehnten Logistikzentren entlang der Bahnlinie München-Freising. Auch ein bekanntes schwedisches Möbelhaus hat sich hier angesiedelt. Werden Ivar und Billy immer noch in großen Güterwagen angeliefert? Schön wär's. Aber ein Blick aus den

Fenstern der S1 zeigt, dass die ausgedehnten Anschlussgleisanlagen vor sich hindümpeln. Oft werden Anschlussgleise auch im Zuge von Baumaßnahmen gekappt. Auf diese Weise verlor der Lohhofer Werk-



FOTO © TRUDERINGER STADTEILARCHIV

Abb. 1: Frühe Globalisierung: Das Truderinger Kelterereibau von Eduard Neuner bekommt ab 1895 gestampfte Trauben aus der Region südlich des Brenners

Die Rolle der Italienverkehre

In den 1860er Jahren wurde die Brennerbahn gebaut. Damit rückten Italien und das Mittelmeer mit seinen Häfen ein gutes Stück näher an Bayern und München

standort eines Weltmarktführers für technische Gase seinen Gleisanschluss. Irre, oder?

Es wundert dann nicht wirklich, wenn sogar dem modernen Rangierbahnhof München-Nord ein baldiges Ende vorhergesagt wird. Das wäre dann der Super-GAU in diesen Verkehrswendezeiten.

Wie in der Süddeutschen Zeitung [2] anhand der Papierlieferungen für die SZ-Druckerei in Steinhausen beispielhaft erläutert wird, hat auch die sinkende Service-Qualität der DB zur Aufgabe der Schienenerlieferung der tonnenschweren Papierrollen geführt. Es ist einfach „zum Mäusemelken“!

Die Rolle der Stadt – viel Luft nach oben

Wenn Sie dieses Thema näher interessiert, sei Ihnen die Lektüre der Bestandsaufnahme vorhandener Gleisanschlüsse [1] ans Herz gelegt. Die 2012 erstellte Studie im Auftrag der LH München und der Industrie- und Handelskammer München (IHK) geht zurück auf einen Stadtratsantrag des Verfassers aus dem Jahre 2008.

Natürlich ist die Stadt München häufig nicht direkt beteiligt beim Thema Gleisanschlüsse. Aber warum wird beim ureigenen Projekt der Großmarkthallenmodernisierung eine Schienenanbindung von vornherein ausgeschlossen? Eine Verkehrswende sieht anders aus. Dabei wäre es durchaus reizvoll, über einen modernen Kombinierten Verkehr (KV) Fruchtcontainer vor Ort umzuschlagen. D. h. im Bereich des ehemaligen Südbahnhofes müsste eine effiziente Umschlagmöglichkeit eingerichtet werden.

Dies sah auch das in den 1990er Jahren geborene Konzept der dezentralen Güterverkehrszentren (GVZ) von LH München und IHK vor. Aber auch dieses Konzept wurde 2013 sang- und klanglos zu Grabe getragen.

Auch als Kunde hat die LH München keinen Ehrgeiz gezeigt, Transporte per Schiene statt per Lkw durchzuführen. Beispiel gefällig? Beim Münchner U-Bahnbau werden für die Außenschale der Tunnelröhren vorgefertigte Betonteile benötigt, sogenannte Tübbinge – und das zu Tausenden. Alle Tübbinge für die U2-Ost, die an der Baustelle im Bereich des Truderinger Bahnhofs in den 1990er Jahren eingebaut wurden, wurden über Hunderte Kilometer per Lkw transportiert.

Ähnlich schaut es mit Fremdmüllanlieferungen von anderen Kommunen oder Zweckverbänden am Heizkraftwerk (HKW) Nord der Stadtwerke München (SWM) aus. Die Müllanlieferung erfolgt ausschließlich per Lkw, nur die Steinkohle kommt in Ganzzügen ... Aber bekanntlich auch nicht mehr lange. Wie man Müll nachhaltig auch über weite Strecken sammeln und zentral verbrennen kann, zeigt seit 30 Jahren exemplarisch der Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern (ZAS). 70 Prozent des Mülls wird auf der Schiene angeliefert, nur die Sperrung der Bahnstrecke Neumarkt/St. Veith-Marklkofen erzwingt hier seit 2017 den Lkw-Transport [3].

Aber vielleicht braucht die Spaßgesellschaft keine Güterbahn mehr, dann kann man auch einen stillgelegten Seedampfer auf einen Gleisanschluss legen, wie es mit der alten MS Utting geschah.

Epilog

Allen politischen Bekundungen und Absichtserklärungen zum Trotz wurde der Schienengüterverkehr in München in den letzten 30 Jahren geradezu marginalisiert. De facto sorgen nur noch das BMW-Werk in Milbertshofen und das Tanklager am Nordring neben den Kohlezügen der SWM für stadtbezogenen Schienengüterverkehr. BMW baut den Bahnanteil in



Abb. 2: Leider nicht in M-Langwied: Beladestation des Warsteiner-Zugs nach München-Riem

FOTO © WARSTEINER

seiner Werkslogistik stetig aus [2], so ziemlich der einzige Lichtblick in diesen angeblichen Verkehrswendezeiten.

Aber es stimmt natürlich auch, dass heute viele Güter im Kombinierten Verkehr (KV) über weite Strecken auf der Bahn transportiert werden. Umso bedauerlicher ist es, dass die Verlagerung der Paulaner Brauerei von der Au nach Langwied nicht dazu benutzt wurde, dort auch einen Containerumschlag auf die Bahn einzurichten. Wunschdenken eines Pufferküssers?

Da gibt es doch tatsächlich in Warstein in Nordrhein-Westfalen eine Brauerei, die – natürlich mit öffentlicher Förderung – einen über 5 Kilometer langen Gleisanschluss hat bauen lassen. Sie liefert das Bier vom eigenen Terminal u. a. in die Biermetropole München – über 625 km. Erfreulich: als Rückladung wird auch Bier von bayerischen Brauereien gen Norden gebracht [4]. Dieses Projekt ist übrigens Teil von „Klima Dialog: Mehr Klimaschutz mit Schienenverkehr“.

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

Zum Weiterlesen:

[1] Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung vorhandener Gleisanschlüsse in München: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Wirtschaftsverkehr-und-Citylogistik.html> ↗

[2] Der Zug ist abgefahren: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/ende-des-gueterverkehrs-der-zug-ist-abgefahren-1.2624115> ↗

[3] <https://www.zas-burgkirchen.de/transportsystem> ↗

[4] <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/verkehrsverlagerung-warsteiner-bier/> ↗

Nordost-Tangente Unterföhring-Feldkirchen: Potential für den Güterverkehr – oder mehr?

WOLFGANG BEYER

Am Bahnknoten München übernimmt die S-Bahn den Hauptanteil des Personennahverkehrs in der Region München und in die Stadt hinein. Da sie sich auf den Außenstrecken die Gleise vielfach mit dem Regional- und Fernverkehr teilen muss, wird das Betriebssystem instabil, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind entsprechend gering. Die alte Forderung, den auf das Zentrum fixierten S-Bahn-Verkehr um Ring- und Tangentialverbindungen zu ergänzen, auch um eine bessere Erreichbarkeit der Stadtteilzentren zu erlangen, wird dringender. Der Güterverkehr auf der Schiene soll im Jahr 2030 mindestens 30 Prozent der Transportleistung bringen. Das kann mit Erhaltungsmaßnahmen und Provisorien allein nicht gelingen, selbst wenn der Zulauf zum Brenner-Basistunnel vom Norden Deutschlands nicht durch die Stadt München, sondern in größerer Entfernung um sie herum laufen sollte.

Für die prognostizierten etwa 500 Güterzugfahrten von und zum Brenner in den und aus Norden bietet sich eine großräumige Ostumfahrung über Mühl-dorf und Regensburg an. Für die nach Westen fahren-

den Züge hat die Beratungsfirma Vieregge-Rössler eine östliche Trasse nahe der A99 vorgesehen. Nach dem Beispiel der Inntalbrücke bei Wörgl wird eine auf dem Mittelstreifen des Autobahnringes A99 aufgeständerte Trograsse vorgeschlagen.

Die amtlichen Planungen von Bahn und Stadt versuchen eine stadtnahe Ableitung nach Norden über die Trudering-Daglfinger Spange und Kurve (TDSK) und den bestehenden, allerdings nur zweigleisig ausgebauten Ostring, der zu einer viergleisigen Trasse erweitert werden soll. Trotz des Aufwandes und der immensen Kosten für die von der Stadt favorisierte Tunnellösung für den Ostring bleiben die Probleme für die Anwohner und für die Erschließung des geplanten Neubaugebietes SEM Nordost (SEM steht für Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach Baugesetzbuch, d. Red.) ungelöst.

Dabei wird die naheliegende Lösung mit der kürzesten Trasse durch Reaktivierung



QUELLE © WOLFGANG BEYER

Abb. 1: Brücke Mooswiesenweg über die Trasse

der im 2. Weltkrieg gebauten Feldkirchener Spange oft übersehen.

Die Synergieeffekte durch die mit einer nach Südwesten verlängerten Spange mit Anbindung des Container-Umschlagbahnhofs Riem, der Überleitung nach Süden Richtung Rosenheim und der Möglichkeit für einen Fernbahnhof München Messe-Ost – wenngleich dieser in den Deutschland-Takt-Planungen der DB nicht vorgesehen ist – könnten den Verkehrswert der Nordosttangente noch steigern.

Feldkirchener Spange

Die Feldkirchener Spange wurde nach 1940 von Unterföhring bis Feldkirchen an der Strecke nach Markt Schwaben-Mühlendorf gebaut und probeweise genutzt – als Entlastungstrasse für die von Fliegerbomben bedrohten Innenstadstrecken.

In der Nachkriegszeit wurden die Gleise zurückgebaut und die Trasse dem natürlichen Wildwuchs überlassen. Einige Brücken des Trassendamms werden noch heute genutzt – von gelegentlichen Spaziergängern und „Erforschern“ dieser Bauten. Lediglich Neubauten der Brücken für die Verbindungsstraße M3 in Unterföhring und die Landstraße 2082 zur Messe greifen in das Lichtraumprofil der damals zweigleisig geplanten, aber vermutlich eingeleisig befahrenen Trasse ein.

Die Reaktivierung der Feldkirchener Spange könnte mit vertretbarem Aufwand Teil einer Güterzugumfahrung vom Osten zum Nordring werden. Auf diesem könnte am Nordrand des neuen SEM Stadtteils sogar ein S-Bahn-Haltepunkt einer möglichen Tangential-Linie vom Nordring nach Feldkirchen und Haar errichtet werden.



Abb. 2: Brücke der Trasse über den Gleißbachweg

Südabschnitt NBS zur Messe und nach Haar

Die Verlängerung von Feldkirchen über Baldham bis zur Gleisstrecke nach Rosenheim war damals

nur provisorisch angelegt, wie Luftbilder der US Air Force von 1945 vermuten lassen. Die Potentiale für den Güterverkehr im Brenner-Nordzulauf lassen sich wesentlich erweitern, wenn in Feldkirchen eine Ostanbindung des Container-Umschlagbahnhofs Riem eingeplant würde.

Die Strecke kann zu einem neuen Bahnhof München Messe-Ost in Verbindung mit der U-Bahn-Station Messestadt-Ost der U2 im Tunnel geführt werden.



Abb. 3: Messetor-Ost mit Messeturm

Die Messe erhielt damit den dringend benötigten Bahnanschluß zum Flughafen München MUC.

Die Nordosttangente bietet das Potential zur Anbindung über den Nordring nach Ingolstadt und in Richtung Westen nach Augsburg und als Alpen-Nordtangente in die Schweiz.

TDSK und Südring könnten wie die Osttangente von Zamdorf nach Johanneskirchen von Güterzügen im Transit wesentlich entlastet werden.

Aufwand für die Trassenerneuerung

Die Reaktivierung der Feldkirchener Spange kann auf der bahneigenen Trasse mit zwei Gleisen bei einem relativ geringen Raumwiderstand realisiert werden. Aktuell gibt es dort nur vereinzelt anliegende Wohnbebauung. Die Wettbewerbsarbeiten für das Planungsgebiet SEM Nordost lassen selbst bei einer maximalen Einwohnerzahl von 30.000 Bewohnern viel Raum.

Vorhandene Flächen südlich und nördlich des Bahndammes auf Münchner bzw. Aschheimer Gebiet könnten für den Lärmschutz genutzt werden. Die ökologische Qualität der zugewachsenen Bahntrasse als Landschaftsschutzgebiet wird man mit einer entsprechenden Bepflanzung wesentlich erhöhen können.



Abb. 4: Die Lage der Nordost-Tangente Unterföhring-Feldkirchen in München Ost (grün) und mögliche Verlängerung nach Haar (rot)

Für den Südbereich bieten sich die Gelände des Kieswerks Obermayr südlich der Bahntrasse bis zur Autobahn A94 und des Quetschwerks Mühlhauser & Sohn, Haar, von Salmdorf bis zur Trasse nach Rosenheim ohne weitere Eingriffe in das Landschaftsgefüge an. Dabei sind die Abbaukonzessionen

Feldkirchen sowie die Einfädelung in die Strecke in Unterföhring ein.

Dr. Wolfgang Beyer ist Bauingenieur und einer der beiden Leiter des Arbeitskreises „Schienenverkehr“ des Münchner Forums.

Bahnknoten München und die 2. Stammstrecke – eine unendliche Geschichte

MARTIN VIEREGG

Es ist eine allgemeingültige Erkenntnis, dass das deutsche Eisenbahnnetz vor allem im Bereich der Bahnknoten Mängel aufweist. Doch bis heute tut sich die DB AG mit diesem Sachverhalt schwer, von Hamburg über Frankfurt bis München: Man traut sich nicht an die Bahnknoten heran – oder es wird geklotzt – wie in Stuttgart – aber in die falsche Richtung: Nach Umbau des Bahnknotens Stuttgart für rund 10 Mrd. EUR soll die Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs von bislang 54 auf nur noch 32 Züge pro Stunde gesenkt werden und nun überlegt man, einen zweiten Tiefbahnhof und weitere Tunnelstrecken für den viel zu langsamen Zu-lauf dazu zu bauen.

Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan

Dabei wird das Thema Bahnknoten im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) durchaus behandelt: So wurden für mehrere Großstädte eine Sammlung von Maßnahmen unter „Bahnknoten Hamburg“, „Bahnknoten München“ usw. zusammengefasst. Aktuell enthält das BVWP-Projekt „Knoten München“ folgende Maßnahmen:

„Ausbau Westkopf München-Pasing, 2-gleisiger Ausbau der Truderinger Spange, 4-gleisiger Ausbau

München-Daglfing – München-Johanneskirchen, Neubau 2-gleisige Verbindungskurve München-Daglfing – München-Riem (Daglfinger Kurve)“ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-005-V01/K-005-V01.html

Nach der Entfernung von Nahverkehrs-Maßnahmen dient das Münchner Bahnknoten-Projekt im BVWP tatsächlich der Engpassbeseitigung im Schienenfern- und vor allem Güterverkehr. Die Zweite Stammstrecke (siehe unten) war dagegen von Anfang

und die Auflagen für eine Renaturierung zu beachten.

Mit einem Tunnel unter den Zufahrten zum Werksgelände der Brauerei Hofbräu und den Parkplätzen könnte am Messetur-Ost ein Tiefbahnhof mit vier Gleisen als Zugang zur Messe und als Umsteigebahnhof zur U-Bahn U2 entstehen.

Der Bauaufwand für die zweigleisige, elektrifizierte Strecke schließt die Ausfädelung aus der Gleisstrecke zwischen Haar und Gröndorf, die Ausfädelung und Kreuzung mit der Strecke in

an nicht als Bahnknoten-Maßnahme aufgeführt, weil sie weder dem Schienenfernverkehr noch dem Güterverkehr dienen sollte.

pro Kilometer. Für den 4-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke München-Augsburg wurden in heutigem Geld 18 Mio. EUR pro km ausgegeben. Wenn man hier doppelt so hohe Kosten annimmt, ergeben sich immer noch überschaubare 150 Mio. EUR.



QUELLE © BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN (BfWP)

Abb. 1: Bahnknoten München – Engpassbereiche im Bundesverkehrswegeplan

Bei einem Bauwerksquerschnitt des 4-gleisigen und 4 km langen Tunnels von 220 Quadratmeter incl. Bahnsteige für drei Zwischenstationen ergibt sich ein Brutto-Bauwerksvolumen von 880.000 Kubikmeter, wobei brutto incl. Volumen Tunnelwände bedeutet. Der Tunnel in Ismaning hat im Rohbau 200 EUR/Kubikmeter gekostet. Beide Tunnels liegen teilweise im Grundwasser. Geht man inflationsbedingt von 300 EUR/Kubikmeter aus, so ergeben sich Rohbaukosten von 264 Mio. EUR und nicht von 2 Mrd. EUR. Welches Spiel die Akteure bei DB und Bayerischer

Beim **Westkopf Pasing** handelt es sich um ein kuriozes Problem, dass trotz der dort liegenden zahlreichen Gleise heute auf nur einem einzigen Gleis die S-Bahn von Leienfelsstraße bis Pasing sowie die Regionalzüge von und nach Buchloe in beiden Richtungen verkehren müssen. Es gibt mehrere bauliche Lösungsmöglichkeiten. In diesem Zusammenhang ist auch der Bau von zwei zusätzlichen Bahnsteigkanten für die Züge in und aus Richtung Augsburg zu sehen – eine weitere dringliche Maßnahme.

Staatsregierung hier mit der Stadt spielen, ist völlig undurchsichtig.

Im Osten ist der viergleisige **Ausbau von Daglfing nach Johanneskirchen** enthalten. Hier gibt es eine Diskussion zwischen der Stadt München und dem Bund. Die Stadt fordert eine vollständige Untertunnelung mit allen vier Gleisen, um ein geplantes städtisches Entwicklungsgebiet im Osten der Strecke vor Ort durchsetzen und uneingeschränkt nutzen zu können. Es ist in solchen Fällen üblich, dass die Extrawünsche von Dritten auch von diesen bezahlt werden, d.h. die Stadt müsste die Mehrkosten übernehmen. Das Projekt soll 2,4 Mrd. EUR kosten, das sind für die 4 km lange Strecke rund 600 Mio. EUR

Es stellt sich allerdings trotzdem die Frage, ob ein durchgehender Tunnel wirklich angemessen ist. Da die Bahnlinie heute teilweise in Dammlage verläuft, wäre auch eine Absenkung der Bahnlinie ohne Tunnel oder Betontrog teilweise möglich, ohne dass das Grundwasser schon tangiert würde. Da Güterzüge mit 1,25 Prozent Steigung fahren können, wären unterschiedliche Höhenlagen ebenfalls möglich. Eine Absenkung oberhalb des Grundwassers wäre sogar kostenneutral möglich, die Mehrkosten entstehen nicht durch Erdbewegungen, sondern im Wesentlichen durch den Einsatz von Beton (Tunnel oder Betontrog). Dabei ließe sich durch Anböschung des benachbarten Geländes eine „virtuelle Tieflage“ erreichen. Diese Anböschungen mit Hilfe der Aushubmassen wären praktisch kostenneutral realisierbar.

Es ist ohnehin so, dass das Thema Güterverkehr im Abschnitt Daglfing-Johanneskirchen überbewertet wird, und zwar aus zwei Gründen... (siehe Hinweis am Ende dieses Beitrags).

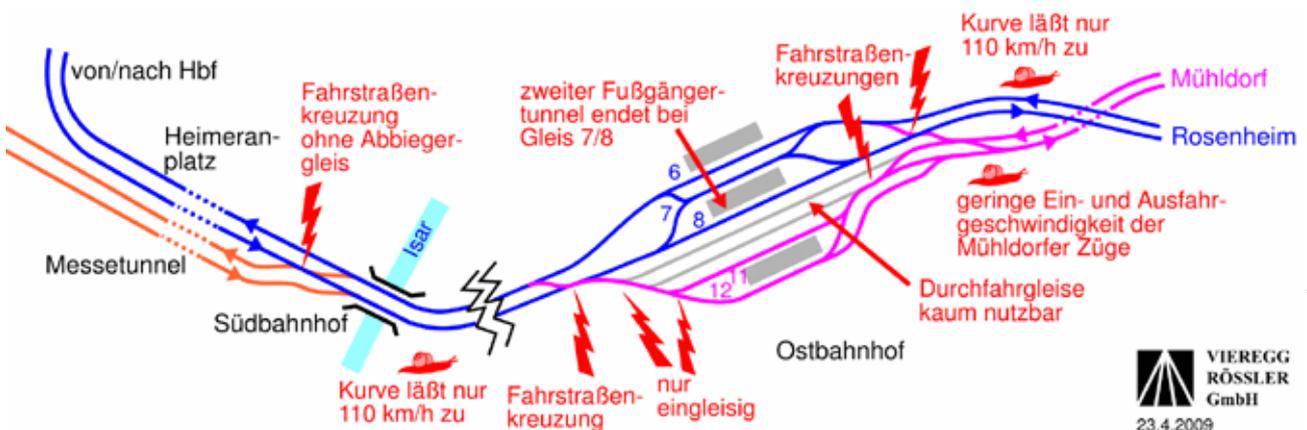


Abb. 2: Der Münchner Südring mit Ostbahnhof heute – Schwachstellen

QUELLE © VIEREGG-RÖSSLER GMBH 2009

Ausbau des Südrings

Ein weiteres Thema ist der Ausbau des Südrings und des Ostbahnhofs für den Fernverkehr. In diesem Abschnitt liegen wesentliche Engpässe des Bahnknotens München.

Der Autor hat sich schon in 2009 intensiv mit dem Thema beschäftigt. Damals hat die VIEREGG-RÖSSLER GmbH vorgeschlagen, den S-Bahn-Südring-Ausbau mit dem ohnehin erforderlichen Fernbahnausbau zu kombinieren, wobei rund 2/5 des damals mit 400 Mio. EUR bezifferten 4-gleisigen Ausbaus dem Fernverkehr und 3/5 der S-Bahn zugeordnet wurde. Im Fernverkehr bestehen kapazitätseinschränkende ebenerdige Fahrstraßenkreuzungen im Gleisvorfeld Hauptbahnhof, am Heimeranplatz, am ehemaligen Südbahnhof sowie am Ostbahnhof. Mit punktuellen Maßnahmen ließen sich die Probleme beheben:

- Bau eines Überwerfungsbauwerkes am Heimeranplatz mit Links-Rechts-Verschwenkung, Einschleifung der von Laim kommenden Gütergleise und kreuzungsfreier Ausschleifung der Strecke nach Holzkirchen
- Herstellung der Kreuzungsfreiheit am Ostbahnhof (Verzweigung Mühlendorfer und Rosenheimer Gleise) nur durch Umbau von Weichenfeldern und evtl. von Bahnsteigen.

Des Weiteren wurde ein großer Südbahnhof für S-

Bahn- und Regionalverkehr mit vier Bahnsteiggleisen und direktem Übergang zur U-Bahn-Station Poccistraße vorgeschlagen, mit Lage der Bahnsteige auf der künftigen Lindwurm-Eisenbahnbrücke. Aktuell ist nur ein reiner Ersatz der bestehenden Lindwurmbrücke ohne Bahnhof vorgesehen. Der aktuell geplante Bau eines Bahnsteiges weiter östlich wird zu langen Fußwegen und

zu weiteren massiven Kapazitätseinschränkungen auf dem Südring führen, da die Regionalzüge nicht mehr wie bisher in 3 Minuten, sondern nur noch in 5 Minuten Zugfolgeabstand auf dem Südring verkehren könnten. Ein viergleisiger Bahnhof plus Anpassung der Planung Eisenbahnbrücke Lindwurmstraße wäre zwingend erforderlich.

Alle diese Projekte haben einen engen Bezug zu der neuen Initiative des BMVI zum Deutschland-Takt (www.deutschlandtakt.de .

Zweite Stammstrecke

Im Bereich des Schienennahverkehrs gibt es ebenfalls eine Reihe von Schwachpunkten, die seit den 1990er Jahren bekannt sind. Dazu gehört die chronische Überlastung der (ersten) S-Bahn-Stammstrecke durch die Münchner Innenstadt. Durch die fatale Entscheidung einer Zweiten S-Bahn-Stammstrecke als parallele Tunnelstrecke mitten durch die Innenstadt unter allen U-Bahnen hindurch hat man sich eine technische Jahrhundertaufgabe vorgenommen, bei der weder die Finanzierbarkeit noch die technische Machbarkeit und die Genehmigungsfähigkeit bislang sichergestellt ist. Dabei lag mit dem Ausbau des S-Bahn-Südrings die Lösung schon auf der Hand.

In der Vergleichenden Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südring/2. S-Bahn Tunnel aus dem Jahr

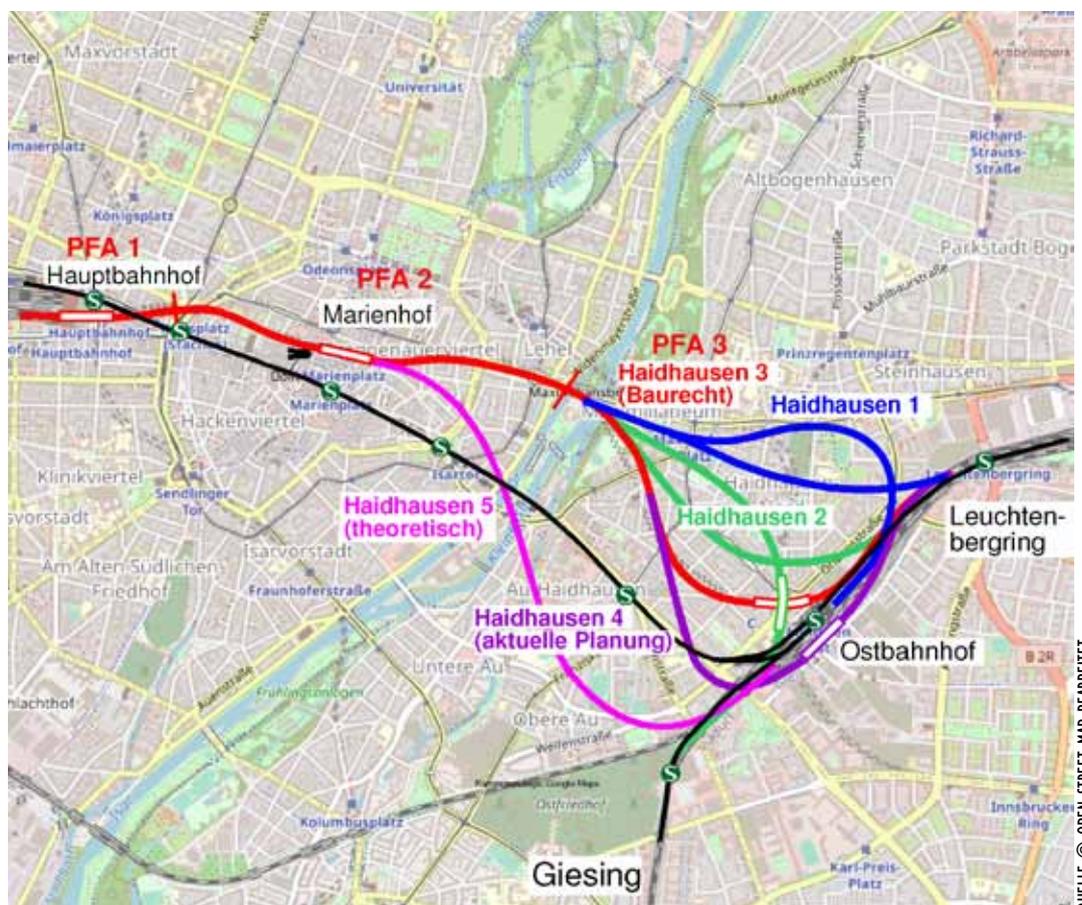


Abb. 3: Diverse Planungen zur Streckenführung im Stadtteil Haidhausen

QUELLE © OPEN STREET MAP, BEARBEITET

2001 wurde der zweite S-Bahn-Tunnel durch die Innenstadt mit 583 Mio. EUR veranschlagt, während der oberirdische Südring-Ausbau auf 522 Mio. EUR geschätzt wurde. Der verkehrliche Vorteil des Innentunnels gegenüber dem Südring – gemessen in der Anzahl zusätzlich gewonnener Fahrgäste – wurde mit 15 Prozent angegeben, die Mehrkosten des Tunnels betragen aber nur 12 Prozent. Dieser 3 Prozent-Vorteil des Innentunnels führten dann zum politischen Beschluss, den ursprünglich favorisierten Südring nicht mehr weiterzuverfolgen.

Nur ein Jahr später wurde die Studie dann vertieft (S-Bahnausbau München Machbarkeitsstudie – Vertiefende Untersuchung 2. Stammstrecke, Dezember 2002) und der Tunnel sank aufgrund der diversen kreuzenden U-Bahnlinien nun in eine Tiefe von 40 Metern herab. Die Verkehrsprognosen wurden nicht angepasst, obwohl die tiefliegenden Stationen die Attraktivität deutlich schmälerten. Die Kosten stiegen auf 980 Mio. EUR an, schon weit über die Kosten des S-Bahn-Südrings.

2005 wurde unter hohem Zeitdruck die Entwurfs- und Genehmigungsplanung des Gesamtprojektes fertiggestellt. Anvisiert war eine Inbetriebnahme im Jahr 2009.

In Haidhausen folgten in den folgenden Jahren mehrere Neuplanungen. Aktuell arbeitet man an „Haidhausen 4“. Die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens ist noch nicht in Sicht. Es ist durchaus vorstellbar, dass die aktuelle Planung durch eine weitere Neuplanung „Haidhausen 5“ ersetzt wird, denn der Bau eines unterirdischen Bahnhofs am Ostbahnhof ist eigentlich gar nicht erforderlich.

Obwohl man schon in 2017 den ersten Spatenstich feierte, wurde die Öffentlichkeit erst im Jahr 2018 darüber informiert, dass man aktuell alle Stationen von Grund auf neu plante. Am Marienhof begann man „heimlich“ schon mit der neuen Planung.

Die neue Planung war aus zwei Gründen notwendig geworden:

(1) Mit dem Streichen zahlreicher Zwischenstationen übersah man den Sachverhalt, dass auf den verbleibenden Stationen entsprechend mehr Menschen ein- und aussteigen werden. Dies führt vor allem zu einem größeren Bedarf an Rolltreppen und zu größeren Zugangsbauwerken, was angesichts der 40 Meter Höhenunterschied zu nicht unwesentlich größerem Aufwand führt. Umlegungen von Fahrgastzahlen auf die erforderliche Anzahl von Rolltreppen fanden nicht statt.

(2) In 2009 wurde die ursprüngliche Baumethode „Offener Vortrieb in Spritzbetonbauweise unter Druckluft“ aus brandschutzrechtlichen Gründen verboten. Diese Bauweise wäre die Voraussetzung für die technische Umsetzung der ursprünglichen

Planung gewesen. Deshalb musste umfangreich umgeplant werden. Es ging darum, dass wegen der nicht mehr verfügbaren Bautechnik bergmännische Bahnsteigtunnels knapp unter U-Bahn-Tunnels wegen der Gefahr von Setzungen nicht mehr umsetzbar gewesen wären. Deswegen musste der S-Bahnhof Hauptbahnhof um 80 bis 100 m nach Westen verschoben werden und am Ostbahnhof begann man mit der Planung einer völlig neuen Linienführung, die das Problem grundsätzlich vermeidet. Eine Unterfahrung von U-Bahn-Tunnels mit im Schildvortrieb erstellten Streckentunnels ist dagegen weiterhin möglich.

Im Planungsprozess sind in den letzten Jahren einige Punkte nicht vollständig nach Recht und Gesetz geschehen:

a. Fehlende Planfeststellung

So hat man am Hauptbahnhof und am Marienplatz die Pläne geändert, ohne eine neue Planfeststellung oder eine Tektur der Planfeststellung mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. Nach einhelliger Meinung in der Rechtsprechung müssten bei einer „unwesentlichen Änderung“ zusätzliche belastende Auswirkungen auf die Umgebung ausgeschlossen werden können, doch dies ist bei einer Vergrößerung des „Nukleus“ Zugangsbauwerkes um rund 100 Prozent nicht gegeben. Wegen der nochmaligen Umplanung am Hauptbahnhof für die U9 ruhen nun trotzdem die Bauarbeiten, nachdem man das Hauptbahnhofsgebäude basierend auf der alten Planung zu einem Zeitpunkt abgerissen hat, wo man schon die alte, genehmigte Planung als obsolet eingestuft hatte. Ob der Abriss des Bahnhofsgebäudes rechtens ist, wenn der Bauherr selbst die genehmigte Planung als obsolet bezeichnet, ist umstritten.

b. Nicht korrekte Standardisierte Bewertung

Schienenverkehrsprojekte müssen sich in Deutschland grundsätzlich einer volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung stellen. Dieses Verfahren wird „Standardisierte Bewertung“ bezeichnet und beruht auf dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Der Nutzen beruht in der Standardisierten Bewertung überwiegend auf Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene. Der Anreiz des Umsteigens wird bei diesem Verfahren in kürzeren Reisezeiten gesehen. Diese bestehen nicht nur aus Fahrzeiten, sondern aus einer Reisezeitkette incl. Fußwege und Umsteigen. Entsprechend der Bequemlichkeit werden Fußwege und Umsteigewege stärker negativ gewichtet als Fahrzeiten. Bei der Zweiten Stammstrecke werden durch das Auslassen von Zwischenstationen zwar Fahrzeiten verkürzt, doch werden neue Umsteigezwänge geschaffen und wegen der extremen Tieflage der Stationen werden

die Fußwege verlängert. Dabei gelingt es nicht, die Nachteile (Fußwege, Umsteigezwänge) durch die Vorteile (kürzere Fahrzeiten) zu kompensieren. Der Nutzen des Projektes ist demnach negativ. Es ergibt sich nicht ein Nutzen-Kosten-, sondern ein Schaden-Kosten-Verhältnis: Nach Berechnungen des Autors aus dem Jahr 2017 ergibt sich für jeden investierten Euro ein volkswirtschaftlicher Schaden von gut 50 Cent. Doch der Gesetzgeber schreibt vor, dass jedem investierten Euro ein Nutzen von mindestens einem Euro gegenüberstehen muss. Andernfalls dürfte das Projekt weder mit Bundes- noch mit Landesmitteln finanziert werden.

Mitte 2017 stellte die verkehrspolitische Sprecherin der Partei „Die Linke“ Strafanzeige wegen Subventionsbetrugs gegen DB-Vorstände, bayerische Politiker und das Münchner Büro, das die Bewertungen durchführte. Gutachter und Politiker können hierbei strafrechtlich belangt werden. Die Strafanzeige ging dann doch ins Leere, weil nach § 146 Gerichtsverfassungsgesetz Staatsanwälte gegenüber der Landesregierung weisungsgebunden sind und die Anzeige in München und nicht in Berlin gestellt wurde.

Damit die Zweite Stammstrecke nun doch noch ohne Gefahr einer Strafanzeige bei der Standardisierten Bewertung positiv abschneiden und die begehrten Bundes- und Landeszuschüsse erhalten kann, wird nun aktuell das gesamte Standardisierte Bewertungsverfahren überarbeitet. Mit Ergebnissen ist nicht vor Frühjahr 2022 zu rechnen. Eine erneute Bewertung der Zweiten Stammstrecke kann dann frühestens im Herbst 2022 geschehen.

c. Nicht regelkonformes Brandschutzkonzept

Die EU verabschiedete im Januar 2008 die umfangssprachlich als „EU-Tunnelrichtlinie“ bezeichnete Richtlinie zur Sicherheit in Eisenbahntunnels. Dort wird unter anderem ein Zeitraum von 15 Minuten vom Ausbruch eines Brandes bis zur „Vollbrandphase“ festgelegt. In 2009 hat eine Expertengruppe für die Zweite Stammstrecke einen „Bemessungsbrand“ für das Münchner S-Bahn-Fahrzeug ET 423 entwickelt und vom Eisenbahnbundesamt genehmigt bekommen. Darin wird ein Zeitraum vom Brandbeginn bis zum Vollbrand nicht von 15, sondern von 35 Minuten angesetzt. Auf diesen 35 Minuten beruhen die Berechnungen für die Evakuierung bei der Zweiten Stammstrecke in München, wobei bei den flüchtenden Fahrgästen eine Vertikalgeschwindigkeit von 720 Metern pro Stunde unterstellt wird – eine solche Steigleistung ist nur von Spitzensportlern zu bewältigen. Dabei reicht schon ein langsamer Fahrgast im 40 m hohen Treppenhaus aus, einen Stau zu verursachen. Erschwerend kommt noch ein methodischer Fehler bei der Brandentwicklung hinzu: Damit

der Brand sich relativ langsam entwickelt, darf er keinem Wind ausgesetzt werden. Doch um den Bahnhof rauchfrei zu halten, ist es vorgesehen, über dem Brandherd Luft mit bis zur 300 Kubikmeter pro Sekunde abzusaugen. Dies führt laut einer Studie der Feuerwehr zur Brandentwicklung in Straßentunneln zu einer dramatischen Beschleunigung der Brandentwicklung. Diese beschleunigende Wirkung wurde in den Berechnungsmodellen nicht berücksichtigt.

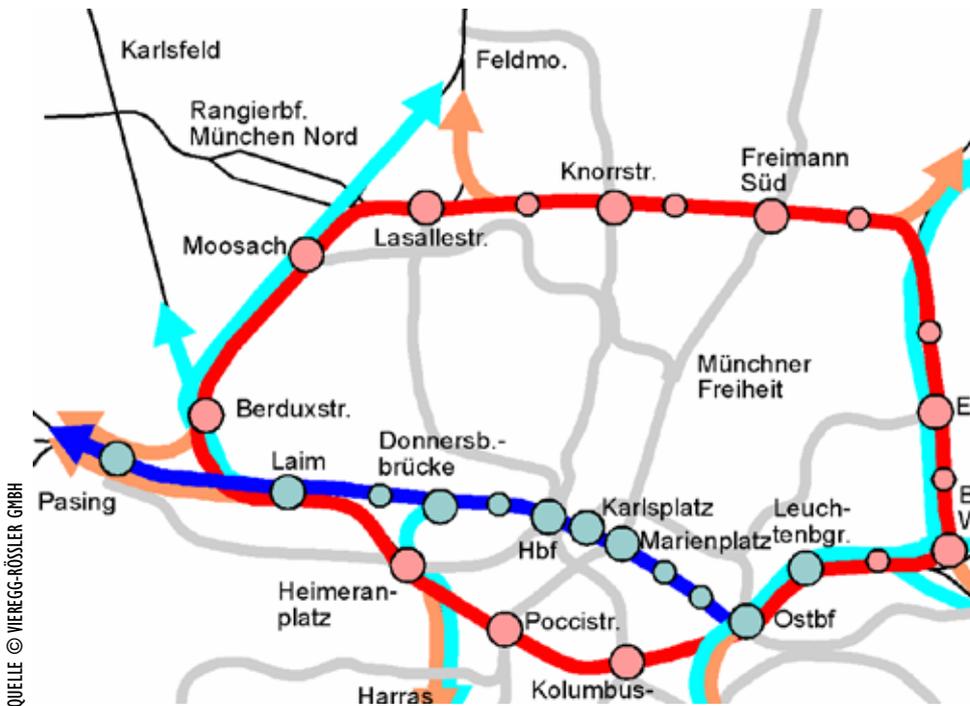
Die gesamte Planung der – inzwischen nur noch – zwei Tiefbahnhöfe ist somit brandschutzrechtlich eigentlich gar nicht genehmigungsfähig. Mit den anstehenden erneuten Genehmigungsverfahren für die umgeplanten Bahnhöfe wird dieses Thema wieder auf die Tagesordnung kommen, mit ungewissem Ausgang.

Zweite S-Bahn-Stammstrecke und Corona

Da das Projekt nur als Bypass zur Hauptverkehrszeit benötigt wird, stellt sich ohnedies die Frage, ob nach der Corona-Krise noch so ausgeprägte Hauptverkehrszeiten bestehen wie vorher. Es ist möglich, dass sich das Homeoffice für reine Verwaltungs-Arbeitsplätze zumindest teilweise etablieren wird, und München ist mehr Verwaltungsstandort als Produktionsstandort. Da die bestehende Stammstrecke wegen der kurzen Fußwege deutlich attraktiver ist, als es der neue Tunnel jemals sein wird, würden die Fahrgäste die neue Stammstrecke auch zur Hauptverkehrszeit meiden, und es stellt sich erneut die Frage nach dem Sinn des Projektes.

Als Alternative bietet sich nicht nur der S-Bahn-Südring, sondern auch der S-Bahn-Nordring an, der direkt den boomenden Münchner Norden erschließen könnte. Beim heute in München vorherrschenden radialen Liniennetz nimmt das Verkehrsaufkommen zur Mitte hin immer mehr zu, an den zentralen Umsteigestationen entsteht deshalb ein gewaltiges Verkehrsaufkommen. Eine Ringstrecke würde dagegen die Innenstadt entlasten. Für einen Betrag von ca. 2 Mrd. EUR ließe sich ein Vollring wie in Berlin realisieren – vollständig auf Bahngrund und oberirdisch, ohne dass die Standardisierte Bewertung hierfür geändert werden müsste: Weil vor allem im Münchner Norden Stadtteile direkt erschlossen würden, die heute vom Autoverkehr dominiert werden, ist eine starke Verlagerungswirkung vom Pkw auf die S-Bahn und somit ein sogar sehr gutes Abschneiden bei der Standardisierten Bewertung zu erwarten.

De facto wurde bis auf die Schlitzwände am Marienhof noch nicht wirklich mit dem Bau des Tunnels begonnen und die Baumaßnahmen in Laim sind auch bei alternativen Streckenführungen erforderlich. Beim Leuchtenbergring finden bislang lediglich Spartenverlegungen statt und am Hauptbahnhof wird



QUELLE © VIEREGG-RÖSSLER GMBH

Abb. 4: S-Bahn-Vollring (rot), bestehende Stammstrecke (dunkelblau), Anbindung der Außenstrecken (hellblau, orange), U-Bahn (grau)

die nächsten Jahre ohnehin Stillstand herrschen. Die Schlitzwand am Marienhof ließe sich für ein futuristisches 14-stöckiges „versenktes“ Gebäude mit Licht-Innenhof und begehbarem Dach auf der Ebene Null vollständig verwenden.

Die ausführlichere Darstellung des Autors zur historischen Entwicklung der Zweiten S-Bahn-Strecke findet sich in Heft 1/2021 der Zeitschrift Eisenbahn-Revue International, die auch Quellenangaben enthält. Dieser Text stellt eine Zusammenfassung der Geschehnisse seit 2001 dar.

Dr. Martin Viereg, Studium der Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Verkehrswirtschaft, Wirtschaftsgeographie, Operations Research; Dissertation zum Thema „Effizienzsteigerung im Schienenpersonenfernverkehr“ (1995). Seit 1991 Geschäftsführer der VIEREGG-RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung; Themenschwerpunkte sind Wirtschaftlichkeit von Schienenverkehrsprojekten, Eisenbahn-Betriebssimulationen sowie Verkehrsplanung im Bereich Grundlagenermittlung bis Vorplanung (Schiene und Straße).

Hinweis: Eine ausführlichere Darstellung des Autors zur historischen Entwicklung der Zweiten S-Bahn-Strecke findet sich in Heft 1/2021 der Zeitschrift Eisenbahn-Revue International, die auch Quellenangaben enthält. Dieser Text stellt eine Zusammenfassung der Geschehnisse seit 2001 dar.

Die Linie S7Ost Beharrlich zum Ziel

NORTRUD SEMMLER, JÜRGEN STANKE

Der Ostast der S7 ist mit schlechtem Takt und Verspätungen eine Problemstrecke. Der Grund: Sie ist von Giesing bis Kreuzstraße – Ausnahme Begegnungsbahnhöfe – eingleisig, und zwar als einzige sogar im Gebiet der Landeshauptstadt München (LHM). Gefahren wird bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn im Takt 20, bis Aying meist im alternierenden Takt 20/40 und bis Kreuzstraße meist nur einmal pro Stunde. Und das, obwohl Kreuzstraße ein wichtiger Knotenpunkt ist, da von hier aus mit der Mangfalltalbahn sowohl Rosenheim als auch Holzkirchen (mit der S3 und der BOB/ Bayerischen Oberland-Bahn) und das Oberland zu erreichen sind.

Die Initiative S7Ostplus

2013 haben sich Bürger*innen der Anliegergemeinden zusammengetan, um sich aktiv für eine Verbesserung von Takt und Zuverlässigkeit einzusetzen. Um aber bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn ganztägig Takt 10 und bis Kreuzstraße Takt 20 zu fahren, ist der zweigleisige Ausbau der Strecke Voraussetzung.

Unterstützer und Beschlüsse

Hinter den Forderungen der Initiative stehen der

Münchner Landrat Göbel und alle Bürgermeister*innen entlang der Strecke. 2016 befürwortete auch die LHM den zweigleisigen Ausbau und forderte den Freistaat auf, in konkrete Planungen einzutreten. 2019 beschloss der Kreistag des Landkreises München, die Verwaltung zu beauftragen, sich mit dem Freistaat und den Kommunen entlang der Strecke „über eine gemeinsame Machbarkeitsstudie zum zweigleisigen Ausbau der S7Ost ins Benehmen zu setzen“.



Abb.: Östlicher Bahnsteig in Neuperlach-Süd mit bisher noch freier Bahnsteigkante

Der Landkreis erklärte sich sogar bereit, Teile der Kosten zu übernehmen. Leider trat hier die LHM auf die Bremse. Sie verweigerte die Beteiligung an den Kosten.

Außer der Zweigleisigkeit sollte noch die „Helfendorfer Spange“ in die Untersuchung aufgenommen werden: eine direkte Schienen-Verbindung der S7 zur Mangfalltalbahn. Hier sind stündliche Regionalzüge von Rosenheim/Bad Aibling Richtung Giesing/Ostbahnhof und umgekehrt vorgesehen.

Die gute Nachricht: Die bayerische Verkehrsministerin Schreyer hat den zweigleisigen Ausbau der Linie S7Ost aus der Rubrik „unter ferner liefen“ in „vorrangig zu bearbeitende Projekte“ hochgestuft. Das teilte die Ministerin uns bei einem Termin im Ministerium im August 2020 mit.

Die weniger gute Nachricht: Bisher (Stand Mitte März) ist noch kein Planungsauftrag an die DB ergangen.

Nadelöhr Neuperlach-Süd

Der Bahnhof Neuperlach-Süd (NPS), mit bisher einem S-Bahn- und zwei U-Bahn-Gleisen, der über eine noch ungenutzte Bahnsteigkante verfügt, wird umgebaut. Denn der U-Bahn-Betriebshof wird bis 2026 erweitert. Die U5 soll (in ferner Zukunft) nach Ottobrunn/Taufkirchen verlängert werden.

Aus Gesprächen mit MVG (U-Bahn) und DB (S-Bahn) wissen wir, dass die infrastrukturellen Abhängigkeiten zwischen U- und S-Bahn dort ernst genommen werden. Hilfreich ist, dass die Ministerin sich klar für den durchgängig zweigleisigen Ausbau ausgesprochen hat. Denn ohne ein zweites S-Bahn-Gleis kann es zusätzlich zum 10-Minuten-Takt der S7 keinen Regionalexpress von bzw. nach Rosenheim geben.

Aus unserer Sicht bietet sich ein Rendezvous-Bahnhof mit getrennten Richtungsbahnsteigen an. D.h. auf den östlichen Gleisen fahren U- bzw. S-Bahn stadteinwärts, auf den westlichen Gleisen stadtauswärts. Entsprechende Pläne haben wir MVG und DB vorgelegt.

Erreichtes

Durch viel Ausdauer und dank der Unterstützung von Experten (Büro BKS) haben wir bisher viel erreicht. Besonders hervorzuheben ist, dass auch die Kommunalpolitiker jetzt das Thema S7Ost

gemeinsam angehen und es bei der Landespolitik einen hohen Stellenwert hat. Bei der letzten Tarifreform ist es uns gelungen, eine Tarifgrenze innerhalb der Gemeinde Aying zu verhindern. Auch haben wir immer wieder Taktverbesserungen erkämpft – speziell in den Vor- und Nachmittagsstunden. Wir wehren uns aber strikt gegen schlecht durchdachte, aber populistisch vorgetragene Behelfslösungen. Vor allem wenn dafür Umbauten nötig sind, die später wieder zurückgebaut werden müssen. Denn – alter Handwerkerspruch: „Nichts hält länger als ein Provisorium“.

Nortrud Semmler-Otranto, Journalistin, viele Jahre u. a. Bayerischer Rundfunk/Notizbuch, spezialisiert auf Umweltthemen wie Klima, Verkehr, Energie. Seit ca. 2000 engagiert in der Agenda-21-Gruppe ‚Verkehr‘ in Aying, 2013 Gründungsmitglied der Initiative S7Ostplus.

Jürgen Stancke, Dipl.-Ing. Luft- und Raumfahrt, langjährig tätig (im heutigen Airbus-Unternehmen Ottobrunn) bei Entwicklung und Test der Ariane Trägerrakete, diversen Satelliten, neuen Verkehrssystemen und EDV-Anwendungen, Mitglied im Gemeinderat Hohenbrunn 1972-1978. Seit 2011 engagiert in der Agenda-21-Gruppe Ottobrunn/Neubiberg zur Verbesserung des Zustandes der S7Ost. Gründungsmitglied der überörtlichen Initiative S7Ostplus.



S-Bahn München – wie weiter?

Verspätungen, Ausfälle, Stillstand

S-Bahn Initiative Qualität (SIQ) sieht Politik in der Pflicht und Verbesserungspotenziale

WOLFRAM LIEBSCHER

Durchsage in einer S7 stadtauswärts: „Wegen einer Signalstörung endet diese S-Bahn heute in Solln. Bitte alle aussteigen. Der nächste Zug nach Wolfratshausen fährt in ca. 30 Minuten.“ So 70 bis 80 Leute steigen aus und stehen unschlüssig Handy-klickend am Sollner Mittelbahnsteig. Keine weiteren Infos. Alternativen? Welche? Gelernte S-Bahnfahrer wissen: Es gibt sowieso keine. Aha. Und auch die nächste S-Bahn fällt aus. Gut, es regnet grad nicht, aber wie wär's trotzdem mit einem Ersatzbus? Leider Fehlanzeige. Das Übliche halt, denkt mancher im Stillen.

Wenige Tage später: Die DB verkündet stolz Spitzenwerte. Auf 95 Prozent sei die Pünktlichkeit der S-Bahn gestiegen. Liest sich das nicht irgendwie wie ein Wahlergebnis in der DDR? – Im Ernst: In die Quote gingen Züge erst ab 6 Minuten Verspätung ein, nicht ausgefallene Züge oder wegen der Pandemie oder Bauarbeiten gestrichene Züge fielen ganz raus. Dazu kein Wort. Dafür heißt es nur im DB-Sprech: „Das Aktionsprogramm S-Bahn zeigt Erfolg.“ Gutgläubige Fahrgäste werden immer wieder von der tagtäglichen Realität eingeholt ...

Die über Jahre hinweg ungelösten Stabilitätsprobleme, die dem Image des Nahverkehrs schaden, sind es, die vor einem halben Jahr sechs Verbände aus der Region die S-Bahn-Initiative Qualität (SIQ) gründen ließen. Das Imageproblem hat sich seit letztem Jahr noch verschärft: Die Fahrgastzahlen gingen seit Corona rapide in den Keller. Gründe sind vor allem die Schulschließungen, Homeoffice, Kurzarbeit – aber eben auch die fatale Wahrnehmung von „Öffis“ als „Virusschleuder“. Für Letzteres fehlen die Belege, gleichwohl zeigen solche Ansichten Wirkung. Und es wird höchster Anstrengungen bedürfen, jene, die wieder auf das Auto umgestiegen sind, als Fahrgäste zurückzugewinnen. Dies ist natürlich mehr ein Problem der Gewohnheiten und der Erfahrungen mit dem System S-Bahn insgesamt. Botschaften von 95 Prozent Pünktlichkeit helfen nicht, wenn die Erfahrungen und Erwartungen der Fahrgäste andere sind. Die SIQ-Meinung: Freistaat und Bahn müssen jetzt handeln und mit Verbesserungen, die der Fahrgast auch bemerkt, Fahrgäste (wieder) gewinnen.

CSU-Versprechen für Takterweiterungen einhalten!

Was kann der Freistaat als Besteller tun? Wir meinen in erster Linie: Versprechen einhalten! Zum Beispiel für überfällige Takterweiterungen. Außerhalb der Stoßzeiten haben wir auf den Außenästen einen 20/40-Stolpertakt. Ein Überbleibsel falscher Sparpolitik. Das war im Landtagswahlkampf 2018



Abb. 1: München Ostbahnhof: Fatal, zur Rush-hour seine Uhr nach der S-Bahn zu stellen. Zu häufig sind Verspätungen, die wegen enger Taktung oft von Linie zu Linie übertragen werden.

ein Thema. Ministerin Ilse Aigner verkündete kurz vor der Wahl, dass für diese Taktverbesserungen 15 Mio. Euro zusätzlich in den Etat aufgenommen wurden (Süddeutsche Zeitung vom 5. Oktober 2018). Auf die Taktverbesserungen warten die Fahrgäste noch immer.

Hier fordert SIQ, jetzt schnell zu handeln und die Taktlücken definitiv bis zum Fahrplanwechsel 2021/22 zu schließen. Der Freistaat jedoch tut nur eines: vertrösten. Mal ist plötzlich das Geld nicht

da, mal fehlen Lokführer, mal müssten die Voraussetzungen erst noch geprüft werden, obwohl dem Vernehmen nach Deutsche Bahn und BEG längst die Machbarkeit bestätigt haben.

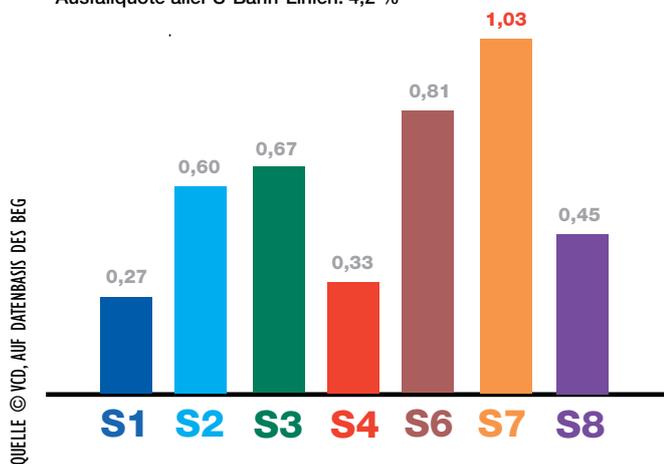
Controlling zur Bahn gehört gestrafft

Leider duldet der Freistaat bei seinem Auftragnehmer Deutsche Bahn allzu viele Normabweichungen. Es werden zwar jetzt neuerdings S-Bahn-Züge, die bereits 3 Minuten nach der Zeit fahren, als unpünktlich gewertet. Aber weiterhin werden teilweise oder ganz ausfallende Züge vom Freistaat nicht sanktioniert. Fatal: Durch jeden nicht gefahrenen Zug spart der Freistaat das Besteller-Entgelt, die Bahn spart Kosten, verliert kaum Einnahmen. Wenig Anreiz also für die Bahn, die Ausfallquote zu senken.

Dabei ist die Wirkung eines Ausfalles für die Fahrgäste oft einschneidend. Eine einzige ausfallende S-Bahn führt auf Außenästen schon mal dazu, dass eine Stunde lang „nichts fährt“. Und das im Großraum einer Millionenstadt! Sehr beliebt sind bei der Bahn immer wieder Operativ-Entscheidungen, einzelne Züge zu verkürzen, um Störungsauswirkungen zu begrenzen. So kommt es dann auch auf Streckenabschnitten zu größeren Lücken im Angebot, obwohl diese von der Störung gar nicht betroffen und problemlos befahrbar sind. Es fehlen in solchen Fällen

S-Bahn München: Anteile der Linien S1 bis S8 an der Ausfallquote in Prozent *

Ausfallquote aller S-Bahn-Linien: 4,2 %



*Quelle: BEG. Bezugsgröße (100%) ist der aktuelle Fahrplan lt. Auskunftssystem für alle Linien. Hinweis: Fahrplankürzungen wg. geplanter Bauarbeiten, Lock-down usw. gingen nicht in die Ausfallquote ein

Abb. 2: Bei einer offiziellen Ausfallquote von über 4 Prozent bleibt der gedruckte Fahrplan ein Stück weit Theorie. Denn mit plötzlichen Angebotslücken muss gerechnet werden.

dann auch die Reservezüge und Reservelokführer.

Würde der Staat hohe Strafge­lder für ausgefallene Züge vereinbaren, was bei Verträgen innerhalb der Privatwirtschaft üblich ist, würden sich Reserven für die Bahn auch „rechnen“. So aber nicht. Die gering-

fügigen Pönale-Gelder, die die Bahn zahlen muss, scheinen längst „eingepreist“ zu sein. Auch zahlt der Freistaat an anderer Stelle immer wieder Zuschüsse für bessere Information. Wird sie für den Fahrgast auch wirklich besser? Dauerschwachstelle: Konkrete Ausweichvarianten bei Ausfall. Die kann die Bahn natürlich nur anbieten, wenn es solche auch gibt. Oft ist jedoch ist das genau das Problem.

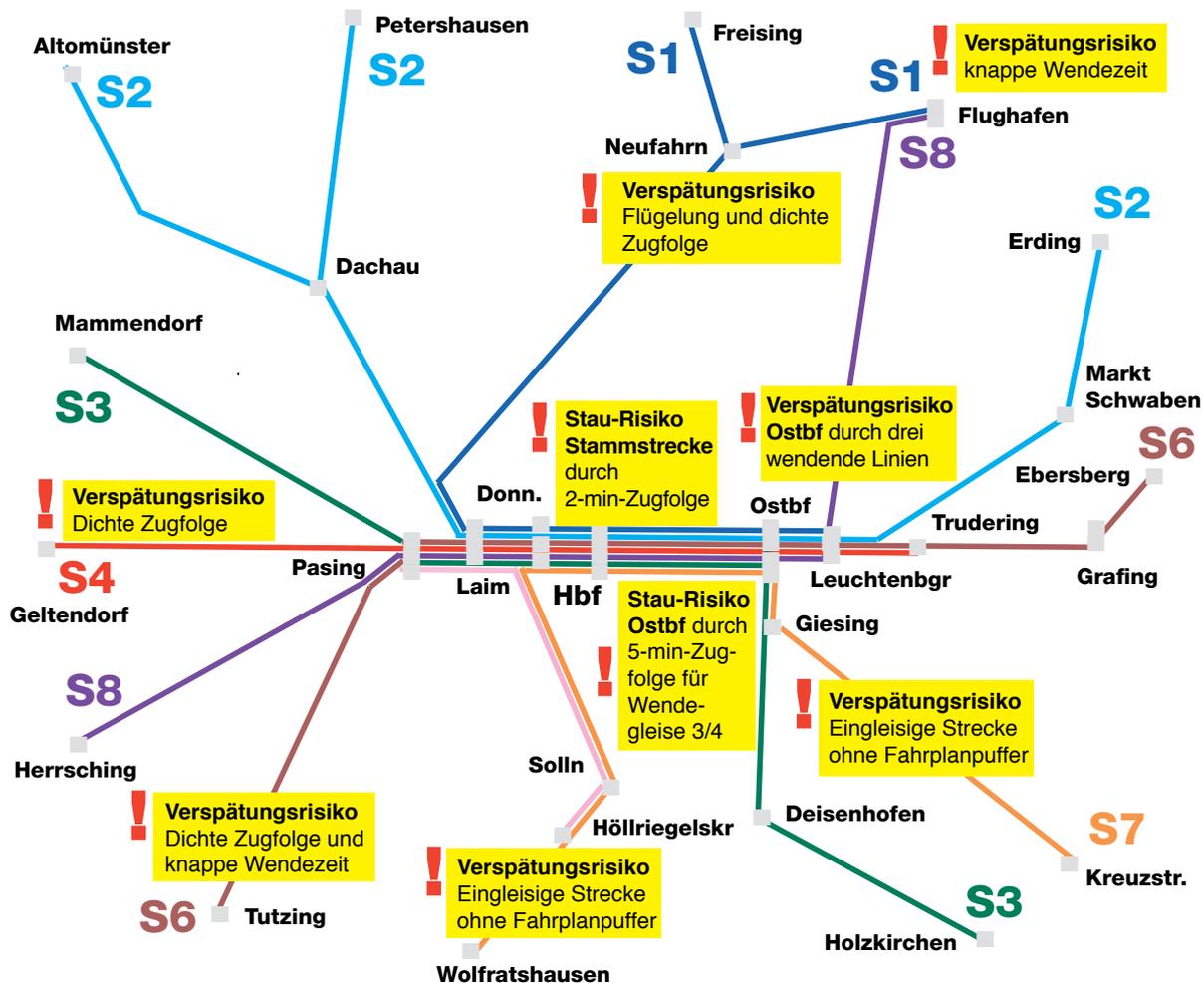
Linienstruktur dringend überarbeiten!

Geht es heute um Verbesserungen, verweist der Freistaat gern in die Zukunft: auf die geplante zweite Stammstrecke. Die wird wohl ca. 2030 fertig. Die Performance-Probleme gibt es jetzt, die haben mit der 2. Stammstrecke erst einmal nichts zu tun und müssen auch jetzt gezielt gelöst werden, meint SIQ. Eine Fallanalyse von SIQ hat es bestätigt: Die unpünktlichste Linie ist die S7. Kein Wunder: Auf ihrem Laufweg fährt die S7 über 44 km lang ein­gleisig. Hier fordert SIQ kurzfristig eine Neukombination der Linienäste. So können an den sensiblen Streckenabschnitten Fahrzeitpuffer geschaffen werden, um die Domino-Effekte, die die S7 immer wieder auslöst, zu minimieren. Fast grotesk: reichlich Fahrzeitpuffer gibt es jetzt dort, wo man sie aufgrund bester Infrastruktur nicht braucht, auf der S3 zwischen Maisach und der Stammstrecke.

Auch andere wegen des Mischverkehrs mit Fern- und Regionalzügen „sensible“ Linienäste brauchen mehr Fahrzeitpuffer, um einen stabileren Linienfluss auf der Stammstrecke zu erreichen – so die S1 und die S6-West. Bei beiden Linien sind die Wendezeiten mit 6 bis 7 Minuten so „sportlich“, dass Verspätungen immer wieder auf die Gegenrichtung übertragen werden. Leider bedarf es hier noch politischer Anstrengungen, um Änderungen zu erreichen. Die Bereitschaft zu einer Neuorganisation fehlt leider noch im federführenden Ministerium. Eine politische Aufgabe für alle Mandatsträger im Großraum München, hier die Blockade zu durchbrechen.

SIQ sieht auch die 2-Minuten-Taktung während der Stoßzeit auf der Stammstrecke kritisch. Soll man die notorischen Verspätungen hier noch 10 Jahre lang „durchhalten“? Ist eine S-Bahn nur um 2 Minuten verspätet, werden diese Verspätungen an alle nachfolgenden Züge weitergegeben. Für Tausende Pendler besteht dadurch immer wieder akute Gefahr, Anschlüsse nicht zu erreichen. Ein Teufelskreis.

SIQ ist überzeugt: Würde die Taktung der Stammstrecke von 2 auf 2,5 Minuten-Abstände ausgeweitet, gäbe es etwas Puffer, um Verspätungen auch wieder auszugleichen. Auf den Außenästen braucht ja da nichts wegfallen, etwa mit einem Umsteigen in Pasing wären ja adäquate Verbindungen trotzdem zu gewährleisten möglich.



QUELLE © VCD

Abb. 3: Zu viele Engpässe im System – und das seit 15 Jahren: SIQ bemängelt die allseits bekannten, aber trotzdem von Fahrplan zu Fahrplan gleichbleibenden Schwachstellen in der Organisation der S-Bahn-Linien

Verbesserungen mit einfachen Mitteln

Über die Potentiale des Südrings wird immer wieder diskutiert. Was dem Fahrgast nichts nützt, sind vage Ankündigungen, etwa einen Haltepunkt Poccistraße zu bauen. Konkrete Planungen gibt es noch nicht. Möglich, dass eine solche Maßnahme bis zur Eröffnung der 2. Stammstrecke dauern wird. Auch der Verknüpfungspunkt zur U-Bahn am Kolombusplatz wäre einen Stopp der Regionalzüge wert. Warum nicht beide Haltepunkte jetzt als Provisorien in ein bis zwei Jahren errichten, fragt SIQ. Das wäre schon eine Verbesserung. Dadurch, dass drei Regionalzüge pro Stunde und Richtung die Strecke befahren, könnte leicht ein 20-Minuten-Takt entstehen. Ein Ergebnis wäre: S-Bahn-Qualität auf dem Südring.

Leider ist man beim Freistaat nicht aufgeschlossen genug für Ideen solcher Art, man verweist auf die hohe Komplexität und ohnehin langfristige Planfeststellungsverfahren. Dabei gibt es auch erfolgreiche Beispiele mit Provisorien, z.B. zur Einführung des ICE-Halts Jena-Paradies. Leider gibt es am Südring kein Unternehmen wie BMW o.ä., das Druck macht. Denn für den Nordring ist ja jetzt auch eine provisorische Linie von und nach Karlsfeld geplant.

Fazit:

Es hat sich bei Politikern eingespielt, bei S-Bahn-Problemen erstmal auf die 2. Stammstrecke zu verweisen. Bei geforderten Ertüchtigungen der Außenäste vertröstet man: Machen wir alles, aber es geht nun mal nicht alles auf einmal, erklärte so bereits der vorvorvorletzte bayerische Verkehrsminister Herrmann in einer Bürgerversammlung auf kritische Fragen. Dieses „Spiel“ dauert nun schon 20 Jahre. Aber sind die organisatorischen Möglichkeiten des S-Bahn-Systems schon ausgeschöpft? SIQ hat aus verschiedenen politischen Gesprächen die Schlussfolgerung gezogen: Es gibt reichlich kurzfristige Optimierungsmöglichkeiten für die Münchner S-Bahn, aber viel zu wenig Bereitschaft, dafür zu investieren. Klar, die 2. Stammstrecke wird immer teurer. Aber sie kommt noch lange nicht: Die Klimaziele Münchens sind dagegen jetzt und Jahr für Jahr zu erfüllen. Und das geht nur, wenn die Pendlerströme in deutlich größerem Umfang auf den Öffentlichen Nahverkehr gelenkt werden. Mit einem „Weiter so!“ wird aber der Erfolg schlicht ausbleiben.

Wolfram Liebscher ist 1. Vorsitzender des Kreisverbands München & Umgebung des VCD VerkehrsClub Deutschland

Für einen menschen-, umwelt- und stadtverträglichen Tunnelausbau

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

KLAUS-WALTER KRÖLL

Die Bürgerinitiative wurde im April 1989 gegründet, als Pläne zu einem viergleisigen Ausbau zwischen Zamdorf und Johanneskirchen konkreter wurden. Im September 1992 folgte die Gründungsversammlung als eingetragener Verein. Als solcher arbeiten wir bis heute und weiterhin bis zur Inbetriebnahme des Tunnels.

Unklare Ausgangslage

Ursprünglich ging es beim vierspurigen Ausbau um die S-Bahn und die Flughafenanbindung. Wir Anwohner standen dem in keiner Weise ablehnend gegenüber. Nur erschienen uns die Planungsüberlegungen zu simpel: neben die beiden alten Bestandsgleise kommen zwei weitere Gleise. Also in Zamdorf ebenerdig und Richtung Johanneskirchen ansteigend zu einer Art Dammlage auf dem hohen Lehmücken. Unklar, was mit den beschränkten Bahnübergängen Daglfing und Englschalking und mit den (für Lkw zu niedrigen) Straßenunterführungen der Stegmühlstraße und der Johanneskirchner Straße geschehen sollte. Völlig unklar ein ausreichender Lärmschutz und die Auswirkungen eines hohen und breiten Eisenbahnsperriegels quer durch das östliche München. Zudem sah schon damals der Flächennutzungsplan große Neubaugebiete östlich der Bahn vor.

Für viergleisigen Tunnelausbau

Die Bürgerinitiative forderte einen kompletten viergleisigen Tunnelausbau!

Der Stadtrat hat sich seitdem wiederholt zum Tunnelbau bekannt und sogar die Übernahme der Mehrkosten einer S-Bahn-Tunnellösung zugesagt (so wie dies auch Unterföhring und Ismaning für ihre jeweiligen Gemeindegebiete in Sachen Flughafen-S-Bahn getan haben). Ansonsten hörte man von der Deutschen Bahn über die Jahrzehnte nicht viel.

Heute nun sieht die Eisenbahnwelt in und um München völlig anders aus als vor 30 Jahren. Zwar priorisiert der am 3. September 2016 im Bundeskabinett beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030 den viergleisigen Ausbau unserer Strecke als Teil des Münchner Nordringes (!), enthält aber nicht einmal die zusätzlichen Güterverkehrszahlen durch den bereits im Bau befindlichen Brenner-Basistunnel. Dessen Nordzulauf geht in Deutschland von Kiefersfelden bis München. Der Bahnknoten München wird deshalb unter Berücksichtigung insbesondere

auch des Containerbahnhofes in Riem und des Rangierbahnhofes in Allach massiv aufgerüstet. Hierzu gehören auch der Aus- bzw. Neubau der Daglfinger Kurve, der Truderinger Spange und der Truderinger Kurve. Die Ausbauplanung nach Mühldorf und in Richtung Osteuropa ist schon weit fortgeschritten. Westlich von München ist die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm im Bau und der Weiterbau bis München in Planung. Alle diese Maßnahmen sind Teile der EU-beschlossenen transeuropäischen Netze (TEN) Nordsee-Verona-Süditalien (wozu auch der Fehmarnbelttunnel zwischen Deutschland und Dänemark gehört, gegen den alle Klagen gerade erst vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen worden sind) und des Rhein-Donau-Korridors Paris-Budapest.

Güterverkehrskreuz München

Dieser gewaltige Bahngüterfernverkehr auf europaweiten Hochgeschwindigkeitstrassen kreuzt sich in München. Das geschieht nicht wie in einem vierblättrigen Autobahnkreuz, sondern über schmale Korridore: von Norden und Westen über den Nordring und von Süden und Osten über Zamdorf durch einen Flaschenhals bis Johanneskirchen. Das wird noch verstärkt durch das Projekt, den Münchner Südring für den Personenverkehr freizumachen und den dortigen und damit den gesamten Güterverkehr auf den Nordring zu verlegen.

Die Klimaschutzdebatte und die aktuellen verkehrspolitischen Weichenstellungen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werden mittel- und langfristig die Zugverkehrszahlen weiter anschwellen lassen. Die von manchen gehegten Träume, diese Güterverkehrsströme weit um München herumführen zu können, würden nirgendwo zu Begeisterungstürmen führen, sondern zu massivem Widerstand aller Bürger, Bürgermeister und Landräte. Sie lassen alle Beschluss- und Gesetzeslagen sowie Bauhorizonte außer Acht. Sie berücksichtigen nicht die vorhandene Bahninfrastruktur und nicht die

Quell- und Zielorte dieser Güterverkehre. Sie gefährden nur München und die Tunnellösung.

Wir streiten nicht gegen Bahnverkehr; wir fordern einen menschen-, umwelt- und stadtverträglichen Bahnausbau im Tunnel.

Der S-Bahnausbau zwischen Zamdorf und Johaneskirchen und die Flughafen-S-Bahn spielen bei alledem eigentlich nur noch eine Nebenrolle. Allerdings gilt das für die DB Netz AG und den Bundesverkehrsminister nur eingeschränkt: Wegen der alten Stadtratsbeschlüsse zur Finanzierung eines S-Bahn-Tunnels hält die Bahn weiter an ihrer ebenerdigen Amtslösung fest. Formal abgesichert wird das durch die üblichen Manipulationen bei den Verkehrsprognosen, die an relativ enge Zeithorizonte anknüpfen und nicht an die Kapazitäten der Neubaustrecken

sowie internationale Vereinbarungen und zugehörige langfristige Vorgaben.

Weiter setzen wir uns für die Verknüpfung von U-Bahn und S-Bahn in Engelschalking (U4/S8) und den gesamten Nordringausbau auch für die S-Bahn ein.

*Klaus-Walter Kröll, *1947, 1966 humanistisches Abitur, rechts- und wirtschaftswissenschaftliches Studium an der Universität Köln und der Freien Universität Berlin, 1. Juristisches Staatsexamen in Köln, 2. Juristisches Staatsexamen in München. Regierungsdirektor in der bayerischen Finanzverwaltung, Stadtdirektor von Bad Oeynhausen. 1978 bis 1984 stellvertretender Vorsitzender des damaligen 11. Stadtbezirks (Glockenbach/Isarvorstadt). 1989 Gründungsvorsitzender der BI Bahntunnel. Seit 2019 wieder 1. Vorsitzender.*

München Trudering: **Vergessener Bahnknoten im Netz der europäischen Bahnkorridore**

PETER BRÜCK

Im Januar 2019 wurde es der Öffentlichkeit bekanntgegeben – in München-Trudering werden sich zwei internationale Bahnkorridore kreuzen und miteinander verbunden werden. Das kleine, oft übersehene Stadtquartier „Moosfeld“ im Bahndreieck München-Ost werde an die internationale Bahnwelt angeschlossen. So oder ähnlich konnte es der unbedarfte Beobachter verstehen. Die Anwohner des Moosfeldes im Bezirk Trudering-Riem der LH München sind jedoch seit dieser Nachricht aufgeschreckt – befürchten sie doch bei enorm steigendem Verkehrsaufkommen, speziell im Schienengüterverkehr, stark steigende Belastungen durch Lärm und Erschütterungsemissionen.

Was ist seither passiert?

Direkt nach der Veröffentlichung der Planungen hat sich im Moosfeld eine Initiative der direkten Anwohner an dem heute noch einspurigen Verbindungsgleis gebildet. Menschen, die in der Regel zwischen 10 und 200 Meter vom bestehenden Gleis entfernt wohnen und das Gleisdreieck seit Jahrzehnten zu ihrer Heimat zählen. Alle die in diesem Dreieck wohnen, waren bisher bereit, die bestehenden Belastungen zu ertragen. Belastungen, die in Hochzeiten bis zu 800 Zugsbewegungen täglich, incl. S-Bahn, bedeuten. Schaut man sich die heutigen Verkehrsströme z.B. im Schienengüterverkehr (SGV) in diesem Gleisdreieck Moosfeld an, muss man feststellen, dass an der Schatzbogenbrücke schon heute ca. 140 Züge des SGV täglich unterwegs sind. Diese Züge kommen aufgeteilt über den Südring und den Nordring nach Trudering. Zur Entlastung des Südrings sollen nach den Vorstellungen der Planer der DB Netze in Zukunft all diese Züge des SGV über den Nordring kommen und somit unmittelbar an der Wohnbebauung im Moosfeld vorbeigeführt werden. Durch den

neuen europäischen Korridor Paris-Bratislava mit der neu ausgebauten Strecke München-Mühldorf-Salzburg wird sich diese Verkehrslast zusätzlich erhöhen.

Pragmatische Alternativen

Jenseits der Fragestellung, welchen Sinn es macht, den gesamten europäischen Schienengüterverkehr vom Norden in Richtung Süden direkt durch eine Millionenstadt zu führen, und ob es dazu nicht auch andere Möglichkeiten gäbe, haben sich die Anwohner pragmatisch mit der Planung vor Ort auseinandergesetzt und Alternativen in die Diskussion eingebracht. Statt in direkter Nachbarschaft (10 m) zur Wohnbebauung, war die Idee, das Gebiet der bestehenden Kfz-Verwahrstelle zu nutzen, um in einer Bogenführung und neuen Unterführung die Gleise ca. 150 bis 200 m weiter entfernt verlaufen zu lassen. Eine einfache Entlastungsmöglichkeit wäre, statt über die Kfz-Verwahrstellen, wie in der Urplanung vorgesehen, eine ca. 100 Meter lange Brücke zu bauen mit den zusätzlichen Problemen der Lärmreduzierung auf einem Brückenbauwerk. Die klare Sicht der

Anwohner-TDKS-Initiative war und ist:

- Wir müssen uns den Anforderungen der Verkehrswende stellen.
- Jeder weitere Meter von der Wohnbebauung weg ist ein guter Meter.
- Einen Beitrag leisten bei der Suche nach der besten Variante und die Interessen aller im Auge halten.
- Dieser sehr pragmatische Ansatz ist bis heute von den Vorhabenträgern (DB Netz) nicht aufgenommen – von einem Dialog bei der Suche nach der besten Lösung ganz zu schweigen.

Erlebt haben wir bisher:

- Ein intransparentes Festhalten an einem ominös erteilten Planungsauftrag des Bundesministeriums für Verkehr;
- Einen intransparenten Variantenentscheid ohne Beteiligung der Anwohner;
- Ein fortgesetztes Negieren der Positionen der Landeshauptstadt München und der Bayerischen Staatsregierung;
- Eine ausschließlich interessengeleitete Informationspolitik;

- Nicht den Tatsachen entsprechenden Faktenlage z.B. bei der Kfz-Verwahrstelle.

Hinzu kommt, dass die den Planungen zu Grunde liegenden Prognosen nicht zukunftsfest sind. Das Festhalten am Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist dringend zu reformieren. Die Planungen für München müssen umgehend um die fortgeschriebenen Prognosen aus der Planung im Inntal aktualisiert werden; diese liegen z.B. für den Schienengüterverkehr um 100 Züge pro Tag höher als im BVWP. Was für das Inntal gelten soll, muss auch in München Grundlage sein. Es braucht dringend eine Rückkehr zur Seriosität in der Planung.

Peter Brück war beruflich lange im Personal-Fortbildungsbereich eines großen deutschen Unternehmens beschäftigt. Beruflich 30 Jahre intensiv mit der DB unterwegs und an Eisenbahnen interessiert. Seit 2018 als Anwohner des geplanten Nordzulaufs des BBT Mitinitiator einer Anwohnerversammlung mit dem Ziel, für die Menschen eine verträgliche, erträgliche und bessere Trassenführung zu erreichen. Motto: Für die Verkehrswende – die Anwohner nicht unter die Räder kommen lassen. Kontakt: AnwohnerTDKS@web.de  Homepage: www.anwohner-tdks.de 

Resolution

Forderungen zum Gesundheitsschutz der Anwohner*innen am Brenner-Basistunnel (BBT)-Nordzulauf von Rosenheim bis München-Johanneskirchen.

Der Brennerbasistunnel soll Teil der angestrebten Verkehrswende mit der einhergehenden Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene werden. Mit seiner Eröffnung steigen allerdings die möglichen Kapazitäten des Alpentransitverkehrs. Hinzu kommen die Verkehre der jeweiligen Zuläufe. Diese Kombination wird zu erheblich erhöhten Lärmbelastungen für die Bürger und Gemeinden entlang der gesamten Strecke vom Knoten München bis zur Grenze führen!

Die Menschen am Nordzulauf des BBT zwischen Rosenheim und München dürfen nicht die Verlierer der notwendigen Verkehrswende werden. Der Schutz der Anwohner*innen und der Kommunen am Nordzulauf des BBT muss auch für die Zukunft unabdingbar gewährleistet werden!

Hierzu bedarf es zwingend:

Einheitliche Planung auf Grundlage internationaler Vereinbarungen

Wie beim Bau des BBT muss auch beim Ausbau des BBT-Nordzulaufs die geforderte Steigerung der Streckenkapazität die Grundlage der Planungen darstellen. Daher muss der in multinationalen Verträgen und in EU-Vereinbarungen für den BBT festgelegte Auslegungsfall von 484 Zügen pro Tag, mit dem davon abgeleiteten Bemessungsfall von 400 Zügen pro Tag, für den gesamten BBT-Nordzulauf die Rechtsgrundlage sein und im Bundesverkehrswegeplan fortgeschrieben werden.

Dieser Bemessungsfall muss bereits heute für die DB Netz AG entlang des gesamten BBT-Nordzulaufs als Grundlage für weitere Berechnungen/Planungen gelten, sowie für wesentliche Entscheidungen wie die Nutzungsänderung bestehender „besonderer S-Bahngleise“ und Lärmschutz herangezogen werden. Bestandteil einer zukunftsfesten Planungsgrundlage muss ebenfalls eine Neubewertung des ÖPNV in der Metropolregion

München incl. dem fortschreitenden Ausbau und der höheren Auslastung des S-Bahnnetzes sein. Die derzeitige Verwendung veralteter, z.T. von der Realität längst widerlegter Prognosen ist nicht weiter vertretbar.

Lärmschutz

Die Forderung der Anwohner*innen des BBT-Nordzulaufes ab Rosenheim bis München ist daher, die Vorhabenträgerin DB Netz AG sofort mit der Planung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen nach Neubaustandard zu beauftragen und diese zwingend umzusetzen, bevor es durch die gewollte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und durch die Inbetriebnahme des BBT zu steigenden, aus Sicht der Bürger*innen unzumutbaren Belastungen entlang des BBT-Nordzulaufes kommt.

Wir stützen unsere Forderung auf die bereits entschiedene und geplante Einführung des European Train Control Systems (ETCS) mit dem Ziel der massiven Erhöhung der planerisch gewollten Leistungsfähigkeit der Gleisanlage. Damit sehen wir die Notwendigkeit von Lärmschutz nach Neubaustandard lt. 16ter BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung, d. Red.) gegeben.

Dabei muss der Lärmschutz gleichzeitig mit der Errichtung von ETCS verwirklicht werden. Eine Umsetzung der Planungszahlen aus dem Inntal bedeutet eine Verdoppelung der Zugbewegungen mit schnelleren, längeren Personen- wie Güterzügen. Dies heißt, „alle drei Minuten ein Zug durch dicht bewohnte Gebiete!“

Die daraus resultierende, extrem erhöhte und länger andauernde Lärmbelastung besonders nachts kann die betroffenen Bürger*innen von der sinnvollen Maßnahme „von der Straße auf die Schiene“ ohne einen aktiven Lärmschutz höchsten Standards keinesfalls überzeugen.

Ostkorridor

Wir sind der Meinung, dass für eine zukunftssichere Gesamtplanung auch der sogenannte Ostkorridor Rosenheim-Mühldorf mit in die Planung aufgenommen und realisiert werden muss.

Der BBT-Nordzulauf wird langfristig trotz Neubau von zwei Gleisen von Großkarolinenfeld nach Grafing und der geplanten Einbeziehung der „besonderen“ S-Bahngleise in den abzuwickelnden Mischverkehr von Grafing bis München überlastet sein. Dies hat die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebene Trimode-Studie 2019 auch zum Ausdruck gebracht. Dementsprechend muss bereits bei der Planung der Umfahrung von Rosenheim eine zukünftige Anbindung an den Ostkorridor nach Mühldorf mitbedacht werden.

Fazit

Wir fordern vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, von der Bayerischen Staatsregierung und der Vorhabenträgerin DB Netz AG:

- *eine einheitliche Planungsgrundlage entlang des gesamten BBT-Nordzulaufs auf Basis internationaler Vereinbarungen*
- *aktiven Lärmschutz nach Neubaustandard auf der Bestandsstrecke, spätestens mit der Einführung von ETCS*
- *Aufnahme des Ostkorridors Rosenheim-Mühldorf in die Planung und dessen Umsetzung*

Gemeinsam formuliert und gezeichnet durch:

Bürgerinitiative für Bahntunnel Zamdorf-Johanneskirchen e.V.
Anwohner TDKS (Truderinger-Daglfinger Kurve und Truderinger Spange) München-Trudering
AK Mobilitätswende Agenda21-Vaterstetten
AG Bahnlärm des Zornedinger Gemeinderates
AK Bahnlärm Kirchseon
AK Bahnlärm Grafing
AK Bahnlärm Aßling

Unterstützt durch:

Leonhard Spitzauer, 1. Bürgermeister der Gemeinde Vaterstetten
Piet Mayr, 1. Bürgermeister der Gemeinde Zorneding
Jan Paepfow, 1. Bürgermeister der Gemeinde Kirchseon

Buchanzeige

Der Autor Peter Klimesch, Realschullehrer im Ruhestand, wohnt in München in der Au. Mit seinen beiden Publikationen „Drunt in der grünen Au“ (2014) und „Bilder aus der alten Au“ (2015/ 2016) zeichnet Klimesch sachkundig und liebevoll die Historie des Quartiers zwischen Auer Mühlbach und Isar. Weiterer Schwerpunkt seiner literarischen Aktivitäten ist die Isar unter historischen und aktuellen Aspekten. Als langjährigem Isarfischer ist ihm der Fluss sehr vertraut. Sein erstes Isarbuch mit dem Titel „Isarlust. Entdeckungen in München“ erschien 2011 im MünchenVerlag. 2017 hat er sein reich bebildertes „Münchner Isarbuch“ im Selbstverlag herausgebracht, das im Dezember 2020 nun in 5. Auflage erschienen ist – in erweitertem Umfang, zusätzlichen Kapiteln und zahlreichen Verbesserungen gegenüber früheren Auflagen.

Das Buch ist in drei große Abschnitte untergliedert: Der erste widmet sich der Isar, der als Wildfluss aus den Alpen heraustritt und im weiteren Verlauf „gezähmt“ wird; er befasst sich Flora und Fauna des Flusses und mit den vielfältigen Nutzungsinteressen, denen der Fluss ausgesetzt ist, nimmt die Isarinseln zwischen Großer und Kleiner Isar in den Blick und setzt sich mit den technischen Bauwerken auseinander, die die Isar in München queren – die Isarbrücken und die Eisenbahn. Der zweite große Abschnitt beschreibt die Nutzungsnachbarschaften entlang des linken Flussverlaufs zwischen Pullach und Garching. Der dritte Abschnitt konzentriert sich komplementär auf den rechten Uferverlauf von Grünwald bis Ismaning, insbesondere dort auf seine Nebengewässer. Am Ende gibt der Verfasser einen „Ausblick“ auf die Renaturierung der Isar, bewertet den wachsenden Nutzungsdruck und verweist auf Folgenmaßnahmen, darunter auf die seit langem diskutierte Öffnung der verschütteten oder im Untergrund verborgenen Stadtbäche, die Nebenläufe der Isar – „ein von dem Stadtplaner Karl Klühspies bereits vor 40 Jahren gemachter Vorschlag“ (S. 188), wofür sich mittlerweile fast alle Stadtratsfraktionen stark zu machen scheinen. Der Autor endet mit dem Befund: „Es wäre für eine Stadt, in der es durch zunehmende Verdichtung immer enger wird, in der der öffentliche Raum immer weiter zurückgedrängt wird, ein großer Gewinn, wenn die eine oder andere dieser Maßnahmen schon bald verwirklicht würde. Denn das Thema „Zukunft der Isar in München“ darf sich nicht allein auf den Fluss und seinen Erholungswert beschränken, sondern muss auch alle Nebengewässer mit einbeziehen.“ (DS)

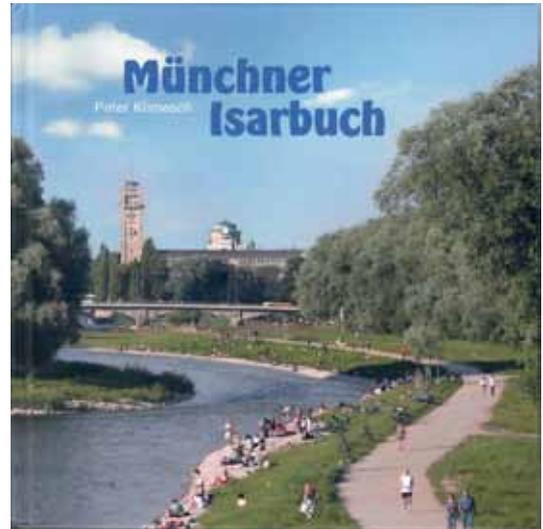


Abb.: Peter Klimesch: *Münchner Isarbuch*. München: Selbstverlag, 2020 (5. Auflage), 190 Seiten, Stichwortverzeichnis; 28,00 Euro. Bezug beim Verfasser (p.klimesch@gmx.de .

Arbeitskreise im April/Mai

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

Arbeitskreis ‚Nachhaltige Quartiere‘

Leitung: Patric Meier, Cornelia Jacobsen
nächstes Treffen: Mi. 21. April 2021, 19:00 Uhr
zusammen mit

Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch
nächstes Treffen: Mi. 21. April 2021, 19:00 Uhr
per Videokonferenz

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Dr. Wolfgang Hesse
nächstes Treffen: Do. 15. April und 13. Mai 2021,
17:00 Uhr, per Videokonferenz

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen
nächstes Treffen: Do. 29. April und 27. Mai 2021,
18:30 Uhr, per Videokonferenz

Verbandsklagerecht für das Denkmalnetz Bayern im Jahr 2021

Ein Quantensprung für den Denkmalschutz

KLAUS BÄUMLER

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat vor kurzem das Denkmalnetz Bayern als „Umweltvereinigung im Sinne des Umweltrechtsbehelfsgesetzes“ des Bundes anerkannt. Damit ist das Denkmalnetz Bayern die erste Denkmalschutzvereinigung in Bayern, die berechtigt ist, sich auf dem Klageweg für das historische bauliche Erbe in Bayern einzusetzen. Das Münchner Forum – selbst Mitglied im Denkmalnetz Bayern – dankt dem Leitungsgremium des Denkmalnetzes für die erfolgreiche Durchführung des Anerkennungsverfahrens beim Bayerischen Landesamt für Umwelt.

Im Umwelt- und Naturschutzrecht stand bislang nur anerkannten Verbänden, wie zum Beispiel dem Bund Naturschutz in Bayern, dem Landesbund für Vogelschutz oder dem Verein zum Schutz der Bergwelt, ein unmittelbares Klagerecht zu. Mit dieser Rechtsposition ist deren Gewicht im politisch-administrativen Bereich beachtlich gewachsen. Mit der Klagebefugnis der Umweltverbände können Entscheidungen der Verwaltung auf den Prüfstand der Verwaltungsgerichte gebracht werden. Damit kommt der Klagebefugnis eine nicht unerhebliche „Vorwirkung“ in Verwaltungsverfahren zu. Denn Verwaltung und Politik müssen sich auf die Möglichkeit einer späteren Rechtskontrolle durch die Verwaltungsgerichte einstellen, sich daher intensiv mit den vorgebrachten Gegenargumenten auseinandersetzen und den Umweltbelangen die gebotene Beachtung einräumen. Die Position der anerkannten Umwelt- und Naturschutzverbände wurde durch das Verbandsklagerecht, eingeführt auf Bundesebene im Jahr 2002, erheblich gestärkt. Das Verbandsklagerecht gilt heute als unverzichtbar für einen effektiven und wirksamen Natur- und Umweltschutz.

Bayern hat 1973 mit dem Erlass des Denkmalschutzgesetzes bundesweit eine Vorreiterrolle eingenommen. In der „offiziellen Geschichtsschreibung“ wird weder das herausragende Engagement der Bürgerschaft, das zum Erlass des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes geführt hat, noch deren effiziente Mitwirkung beim Vollzug des Gesetzes während nahezu fünf Jahrzehnten angemessen gewürdigt. Es hat sich aber in den letzten Jahren in vielen Einzelfällen gezeigt, dass zur Rettung des gefährdeten kulturellen Erbes Einzelinitiativen in der Regel nicht ausreichen. Mit der Bündelung engagierter bürgerschaftlicher Kräfte im digitalen „Denkmalnetz Bayern“, beruhend auf der „Tutzinger Erklärung“ von 2012, organisatorisch betreut durch den Bayerischen Landesverein für Heimatpflege, wurde eine Internet-Plattform geschaffen, die einen wichtigen Informations- und Beratungsverbund herstellt, der für Behörden und Politik nicht immer bequem ist.

2016 hat das Denkmalnetz Bayern, in dem sich über 160 lokale sowie regionale Initiativen und ausgewiesene Experten zusammengeschlossen haben, konstatiert, dass nach über 40 Jahren Erfahrung mit dem Vollzug des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes und durch veränderte Rahmenbedingungen Anpassungen und Ergänzungen im System der Denkmalpflege in Bayern notwendig sind. Die „15 Punkte für eine bessere Denkmalpflege in Bayern“, beschlossen im Oktober 2016, enthalten die Forderung, die Verbandsklage in Sachen Denkmalschutz rechtlich abzusichern:



Abb. 1: Das denkmalgeschützte ehemalige Hettlage-Kaufhaus in der Alten Akademie: zum Abriss freigegeben.

„Als ‚Anwälte der Allgemeinheit‘ besitzen im Umwelt- und Naturschutzrecht ... anerkannte Verbände weitgehende und EU-rechtlich abgesicherte Rechte in Bezug auf Information und Klagemöglichkeiten. Der Umweltbegriff des EU-Rechts und des deutschen UVP-Gesetzes (= Umweltverträglichkeitsprüfung) umfasst dabei ausdrücklich auch die gebaute Umwelt, so dass Denkmalverbände in anderen europäischen Staaten selbstverständlich die Möglichkeit einer Verbandsklage besitzen.“

Basierend auf der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs hat der Bundesgesetzgeber mit dem Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkannt, dass

unter dem Begriff „Umwelt“ nicht ausschließlich die „natürliche Umwelt“ erfasst ist, sondern auch die „gebaute Umwelt“. Mit dieser Ausdehnung des Begriffs „Umwelt“ im deutschen Recht wird die Bedeutung von Baukultur, Denkmalschutz und Denkmalpflege vom Bundesgesetzgeber zum bürgerschaftlichen Schutzgut aufgewertet.

Visionär hat Georg Dehio im Jahr 1905 die effektive Beteiligung der Bürger als Voraussetzung für den Erhalt des baulichen Erbes erkannt und formuliert: *„Einen ganz wirksamen Schutz wird nur das Volk selbst ausüben, und nur wenn es selbst es tut, wird aus den Denkmälern lebendige Kraft in die Gegenwart strömen.“*



QUELLE © I. MATTEI, WIKIPEDIA

Abb. 2: Der denkmalgeschützte Starnberger Flügelbahnhof: zum Abriss freigegeben.

Die im Jahr 2021 erfolgte Anerkennung des Denkmalnetzes Bayern als klageberechtigte Denkmalschutzvereinigung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt stellt einen Quantensprung für den Schutz des baulichen Erbes in Bayern dar.

Das Denkmalnetz Bayern wird – so ist es in der Presseerklärung vom 26. Februar 2021 zu lesen – *„das jetzt zur Verfügung stehende wichtige Rechtsinstrument wohl abgewogen in Grundsatzfragen nach den in seinen Statuten definierten Aufgabenbereichen („Förderung des Denkmalschutzes und der bürgerschaftlichen Denkmalpflege in Bayern“) zur Anwendung bringen“*.

Allein durch die gesetzlich verankerte Klagemöglichkeit zeigen die langjährigen Erfahrungen mit dem Institut der Verbandsklage im schweizerischen Denkmalschutz deren positive Wirkungen auf:

- Die Vorwirkung auf Planungen und Entscheidungen gilt als der wichtigste Effekt des Verbandsklagerechts. Die Möglichkeit, zugunsten des Denkmalschutzes Klage erheben zu können, zwingt sowohl die Behörden als auch die beteiligten Privatpersonen, den Belangen des Denkmalschutzes die gebotene Beachtung zu schenken. Bereits die Einräumung der Klagebefugnis an einen Verband verbessert daher den Vollzug des Denkmalschutz-

rechts maßgeblich; der Inanspruchnahme der Klage bedarf es in der Regel nicht mehr.

- Die Position der Vollzugsbehörden in Sachen Denkmalschutz wird gestärkt. Den Vollzugsbehörden fällt es leichter, unberechtigten Beeinflussungen und Aktivitäten von Lobbyisten zum Nachteil des Denkmalschutzes zu widerstehen, wenn diese auf drohende Klageerhebung durch einen Verband hinweisen können.
- Für die „Bürger-Werkstatt Denkmalschutz“ ist das Instrument der Verbandsklage hervorragend geeignet, Vollzugsdefizite im Umgang mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen transparent zu machen und ihnen entgegenzutreten. Das Denkmalnetz konstatiert unter dem Schlagwort „Vollzugsprobleme beseitigen“: *„In Bayern werden zu viele Denkmäler in teils rechtswidrigen oder rechtlich fragwürdigen Verfahren zum Abruch freigegeben. Die Behörden müssen ggf. aufsichtlich zur Beachtung des Gesetzes und der mittlerweile ausgeprägten Rechtsprechung zu Zumutbarkeitsfragen angehalten werden.“*
- In einem aktuellen Fall hatte die zum Bayerischen Verfassungsgerichtshof erhobene Popularklage eines Bürgers mit dem Ziel, den Abruch des ehemaligen Verstärkeramts in Kochel zu verhindern, keinen Erfolg. Der Bayerische Verfassungsgerichtshof hat die Popularklage, mit welcher die Feststellung der Verfassungswidrigkeit des Bebauungsplans Nr. 34 der Gemeinde Kochel vom 25. 07.2018 beantragt wurde, abgelehnt (Entscheidung vom 23. November 2020 Nr. Vf.69-VII-20). Im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses (25.07.2018) sei der Gemeinde nicht bekannt gewesen, dass es sich bei dem Verstärkeramt um ein Baudenkmal handle. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege habe der Gemeinde erstmals mit Schreiben vom 30.08.2018 die Eintragung des Verstärkeramts in die Denkmalliste mitgeteilt. Am Beispiel dieses spektakulären Falls müssen behördliche Vollzugsdefizite im Denkmalschutz analysiert werden. Mit Blick auf künftig drohende Denkmalverluste ist der Frage nachzugehen, ob sich in einem früheren Stadium mit dem jetzt existierenden Instrument der Verbandsklage der Denkmalverlust hätte verhindern lassen. Siehe „Kochel – ehem. Verstärkeramt wird abgerissen – trotz Denkmalschutz!“ auf Bürgerdialog Online 20. November 2020 <https://buergerdialog.online/2020/11/19/bayern-kochel-ehem-verstaerkeramt-wird-abgerissen-trotz-denkmalschutz/>

Klaus Bäumler ist 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums, dort Leiter des Arbeitskreises „Öffentliches Grün“ und Richter (rtd.) am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.

Manfred Drum 1934-2021

Manfreds Song

Es gibt Lieder, die uns auf unaussprechliche Weise berühren. So erging es mir auch bei Manfred Drum. In seiner ruhigen und bescheidenen Art trug er Welten in sich, die er in all seinen interdisziplinären Aktivitäten manifestierte.

Vor allem durch Architektur, Kunst und einen sehr persönlichen partizipativen Aktivismus. Er pflanzte Bäume, riss Mauern ein, um transparente Gärten zu schaffen, machte Stadtteilspaziergänge mit Sambamusikern, schuf Kunstfestivals, entwarf grüne Verbindungen durch die ganze Stadt, aus denen die Bewegung „Urbanes Naturnetz“ hervorging, gründete lebendige Nachbarschaften und inspirierte andere, das auch zu tun.



QUELLE © INÊS DANTAS

Erstmals – glaube ich – trafen wir uns in der Seidvilla. Manfred half uns bei unserem Projekt „Alter Kit“ Obwohl er uns nicht kannte, gab er uns sofort Tipps, wie wir das Projekt der Schaffung einer „großen Familie“ in München durch Nachbarschaftspavillons umsetzen könnten. Sofort stellte er uns Doris Knaier vor und integrierte uns ins Urbane Wohnen, ins Urbane Naturnetzwerk. Hier trafen wir engagierte idealistische Menschen mit dem gleichen Ziel, München kulturell-menschenfreundlich weiterzuentwickeln.

Mit dem Fahrrad besuchte er die Genossenschaften entlang der Grünen („UR“-) Achse Schwabing, die „Alter Kit“ umsetzen könnten.

Eines kam zum anderen und plötzlich waren wir dabei, Grünverbindungen für die Stadtbezirke 1 und 2 zu entwerfen. Trotz seines fortgeschrittenen Alters trug er die Roll-ups zu den Stadtteilversammlungen und stellte das Projekt den Bürgern vor, wobei er die Meinung jedes Einzelnen ernst nahm. Jeder Mensch bedeutete ihm

die Welt, wobei er mehr zuhörte als sprach. Wenn er aber das Wort ergriff, begeisterte er sofort.

Ob er sich an sein eigenes Studium an der TU München erinnerte, als er die „Spieldose“ gründete oder als er mit anderen „Multiplakatoren“ das Kunstnetzwerk der „Schwabinger Höfe“ mitschuf?

Als er das Bundesverdienstkreuz erhielt, war er über die Würdigung seiner Arbeit stolz und wir, seine Mitstreiterinnen und Mitstreiter, mit ihm.

In meinen träumerischen Gedanken könnte ich mir vorstellen, dass – genauso wie einst John Lennon und Yoko Ono in ihrem Bett lagen und „Imagine“ sangen – Manfred und Ingrid jetzt auf einem (himmlischen) Baum sitzen und ihre Lebenslieder von ‚Aufbruch und urbaner Nachbarschaft‘ singen. Während ich mir das vorstelle, summe ich mit: „Du magst meinen, wir sind Träumer, aber wir sind nicht die Einzigen“.

Und so haben die Beiden Gemeinschaften um sich herum geschaffen, die weiter ihre Lieder singen werden, immer mehr Bäume pflanzen werden. Und Bienen werden kommen, werden sie bestäuben im ganzen Stadt- raum, in ganz Deutschland und überall auf der Welt. Dies war nicht das letzte Kapitel. Manfred Drum, ein pragmatischer Visionärer, hat mit seiner Begeisterungsfähigkeit „Urbanes Wohnen“, aber auch das zivilgesellschaftliche Engagement vieler anderer urbaner Initiativen ausdauernd beflügelt.

Inês Dantas

Maxwerk in neuem Glanz

KLAUS BÄUMLER

Im Herbst 2020 haben die Stadtwerke München (SWM) eine aufwendige Sanierung der Fassade des Baudenkmals „Maxwerk“ im Gartendenkmal „Maximiliansanlagen“ in unmittelbarer Nähe des Maximilianeums durchgeführt. Es ist sicher zu begrüßen, dass die SWM die ihnen als Eigentümer eines Baudenkmals obliegenden Verpflichtungen, die aus dem Bayerischen Denkmalschutzgesetz und der Bayerischen Verfassung resultieren, erfüllt haben (s. Abb.).

Ein Baudenkmal ordnungsgemäß zu unterhalten, das in herausragender städtebaulicher Situation die Vedute der Stadt München als „Isar-Metropole“ prägt, sollte für eine Institution wie die SWM eine Selbstverständlichkeit sein.

In der Münchner Presse ist dokumentiert und nachzulesen: Die jetzt erfolgte Beseitigung der Graffiti war jahrelang eine Forderung aus der Münchner Bürgerschaft und speziell des Bezirksausschusses Au-Haidhausen, die vom Münchner Forum nachhaltig unterstützt wurde. Plausible Gründe, weshalb die Fassadenrenovierung erst nach langer Verzögerung im Herbst 2020 erfolgte, die SWM von den Denkmalschutzbehörden nicht zu einer zeitnahen Renovierung angehalten wurden, sind nicht erkennbar.

Die in den Jahren 2017/2018 beabsichtigte gastronomische Nutzung haben die SWM aufgegeben. Dem Vernehmen nach streben die SWM aber weiterhin für das Maxwerk „eine ergänzende Nutzung an, die den Anforderungen des Umfelds bzw. dessen Lage in den Isarauen gerecht werden kann“. Bei diesen Überlegungen sollten die SWM auch in Zukunft jene rechtlichen Hürden berücksichtigen, welche eine „ergänzende Nutzung“ des Maxwerks verbindlich verhindern. Denn der Arbeitskreis Öffentliches Grün im Münchner Forum hat mit Originaldokumenten nachgewiesen, dass in dem immer noch rechtsverbindlichen notariellen Kaufvertrag von 1894 eine Nutzungsbeschränkung für das Maxwerk vereinbart ist. Diese Nutzungsbeschränkung ist durch Eintra-

gung in das Stadtgrundbuch dinglich gesichert und gilt uneingeschränkt bis heute fort.

Einzelheiten sind ebenfalls nachzulesen in der Ausgabe unseres Online-Magazins STANDPUNKTE 12.2018/1.2019 im Beitrag „Gastronomie im Maxwerk und in den Maximiliansanlagen: ‚Maxwerk: Maximal gescheitert‘“, S. 39-40, mit weiteren Hinweisen.



Abb.: Das Maxwerk strahlt in neuem Glanz

QUELLE © DETLEV STRÄTER

Klaus Bäumlér ist 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums, dort Leiter des Arbeitskreises „Öffentliches Grün“ und Richter (rtd.) am Bayerischen Verwaltungsgewichtshof.

Forum aktuell auf LORA 92,4 UKW



Montag, den 12. April 2021, 19:00 bis 20:00 Uhr

Interview mit Prof. Alain Thierstein: Chancen der Stadtentwicklung in München

Alain Thierstein ist ordentlicher Professor (Full Professor) an der Technischen Universität München und Inhaber des Lehrstuhls für Raumentwicklung (Urban Development). Der studierte Volkswirt ist Experte für Stadt- und Raumentwicklung. Mit seiner Forschung betrachtet er schwerpunktmäßig Metropolregionen europäischen Zuschnitts und die durch die funktionale Vernetzung innerhalb einer Region entstehenden „Mega-City Regions“.

Nach verschiedenen Stationen in der freien Wirtschaft und der Wissenschaft, unter anderem an der Universität St. Gallen und der ETH Zürich, leitet Alain Thierstein seit 2005 den Lehrstuhl für Raumentwicklung an der TU München. Darüber hinaus ist er Partner eines renommierten, international tätigen Planungsbüros und verantwortet dort den Geschäftsbereich Raum- und Standortentwicklung. Zudem war er von 2010-2015 Direktor des Instituts für Städtebau und Wohnungswesen (ISW) der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) in München, das sich der Fort- und Weiterbildung von Stadtplanerinnen und Stadtplanern widmet.

Mit zahlreichen Publikationen und seiner umfangreichen Forschungs- und Lehrtätigkeit ist er einer der maßgeblichen Impulsgeber der Stadtentwicklungsplanung in München.

In unserem knapp einstündigen Gespräch befassen wir uns mit den Chancen, Trends und aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung und ihren Einfluss auf die Zukunft der Landeshauptstadt München.

Interview: Gero Suhner

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

Diese Sendung können Sie bereits hören unter <https://muenchner-forum.de/2021/forum-aktuell-04-2021-interview-mit-prof-alain-thierstein-chancen-der-stadtentwicklung-in-muenchen/>

Weitere Sendungen finden Sie zum Nachhören auf <http://muenchner-forum.de/im-radio/>

**Möchten Sie etwas zu unseren STANDPUNKTEN beitragen?
Oder haben Sie einen Themenvorschlag? Wir würden uns freuen!
Dies sind unsere geplanten Schwerpunktthemen der kommenden Ausgaben:**

8./9.2021 Lebenslagen gerechtes Wohnen
10./11.2021 Corona Urbanism
XXX.2021/2022 Wasser in München
XXX.2021/2022 Mobilitätswende / Individualverkehr

IMPRESSUM

STANDPUNKTE

ISSN 1861-3004

Münchner Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Schellingstr. 65, 80799 München

fon 089/282076, fax 089/2805532

email: info@muenchner-forum.de

www.muenchner-forum.de

www.facebook.com/muenchnerforum

V.i.S.d.P.: Dr. Detlev Sträter

Redaktion: Klaus Bäuml, Caroline Klotz, Dr. Georg Kronawitter, Dr. Michaela Schier, Dr. Detlev Sträter

Layout: Caroline Klotz

Endredaktion: Dr. Detlev Sträter

Redaktionsschluss: 16.3.2021

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.

Auch können Sie gerne auf Ihrer Homepage Links auf STANDPUNKTE-Ausgaben setzen. Dabei sind technisch auch einzelne Seiten adressierbar, indem Sie an die Endung .pdf direkt folgendes Anhängen: #page=XX (Seitenzahl).

Ob und in welcher Form in den Beiträgen eine gendergerechte Sprache verwendet wird, überlassen wir der Gestaltungsfreiheit der Autorinnen und Autoren.

Sollten Sie unsere STANDPUNKTE jemandem zukommen lassen oder nicht mehr erhalten wollen, genügt eine E-Mail an:

info@muenchner-forum.de