

■ Bayern

Winter, S-Bahn, Tram

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 50 (Artikel-Nr: 10000843)
Aktion Münchner Fahrgäste im DBV

München zwischen Alltagssorgen und Zukunftsplänen

Ende Januar haben wenige Zentimeter Schnee das S-Bahn-System wieder völlig aus dem Takt gebracht. Züge mussten ausfallen, es gab Verspätungen von mehr als einer halben Stunde - und die Lautsprecher haben auch nicht funktioniert. Eine der Ursachen war eine Weichenstörung am Leuchtenbergring. Und Weichen sind bei der Eisenbahn systemrelevant. Aber es sind auch Bauteile, mit denen man bald 175 Jahre Erfahrung sammeln konnte. Natürlich fällt uns in diesem Zusammenhang der alte Werbespruch von der Bundesbahn ein: »Alle reden vom Wetter - wir nicht!«. Aber vielleicht sollte man nun im Jahr 2010 doch einmal über das Wetter reden. Und über Schaufel und Besen. Aber auch über das Personal, das diese Werkzeuge zeitnah einsetzen muss, um Weichenstörungen zu beseitigen.

Fahrgastverband begrüßt Ministerwort

Seit Jahren fordert der Fahrgastverband ein besseres Störfallmanagement. »Wir fordern, dass sich alle Verkehrsunternehmen auf winterliche Wetterverhältnisse einstellen und die entsprechende Vorsorge treffen. Schienenbrüche und eingefrorene Weichen sind keine unausweichlichen Schicksalsschläge«, so Andreas Nagel, Sprecher der Aktion Münchner Fahrgäste. »Mit Grauen erinnern wir uns noch daran, wie tagelang der Trambahnbetrieb in München eingestellt worden ist, weil man zur Kostenersparnis die Schneepflüge abgeschafft hatte.« Wenn es aber zu Störungen kommt, dann müssen die Fahrgäste schnell mit richtigen Informationen versorgt werden, damit sie sich darauf einstellen können und sich Alternativen suchen können.

Auch der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil betonte, dass er der Fahrgastinformation einen sehr hohen Stellenwert beimisst. »Die Fahrgäste müssen sofort und umfassend informiert werden«, so Zeil. Die Aktion Münchner Fahrgäste nimmt mit Wohlwollen zur Kenntnis, dass sich sogar die Spitze des Verkehrsministeriums dem Informationsbedürfnis der Fahrgäste annimmt.

»Plan B« für die S-Bahn muss zuerst verwirklicht werden

Diese Alltagsprobleme werden auch nicht durch eine zweite Stammstrecke für die Münchner S-Bahn gelöst. Denn auch diese Stammstrecke kommt irgendwo an die Oberfläche. Dort gibt es dann Weichen, Signale und Stellwerke. Und diese funktionieren leider nicht sehr zuverlässig.

Ob die zweite Stammstrecke überhaupt kommt, ist ja heftig umstritten. Einen genauen Zeitplan gibt es noch nicht. Deshalb fordert die Aktion Münchner Fahrgäste, dass man sich zuerst um einen »Plan B« kümmert. Mit diesem Plan muss die Zuverlässigkeit des Systems S-Bahn nachhaltig erhöht werden. Da müssen Signale aufgestellt werden, damit S-Bahnen, die einem Güterzug folgen, wenigstens an den Bahnsteig fahren können. Da müssen auch Engstellen kreuzungsfrei ausgebaut werden. Es müssen Aufzüge gebaut und Stationen renoviert werden. Und wenn die neuen elektronischen



Erfolgreiche Tramverbindung der Linie 20, von Moosach kommend. (Foto: Andreas Nagel)

Stellwerke auch einmal vernünftig funktionieren, dann gibt es hoffentlich eine Entscheidung, welcher »Plan A« realisiert wird. Ein Südring, ein Nordtunnel oder eine zweite Stammstrecke. Die Münchner Fahrgäste brauchen nämlich schnell ein funktionierendes System für die »Schnell-Bahn« und können nicht noch ein Jahrzehnt mit den derzeitigen Zuständen leben.

Tram-Westtangente unverzichtbar

Der Bau der seit Jahren geplanten Westtangente der Münchner Trambahn ist mehr als überfällig. Leider sind im Münchner Stadtrat wieder die alten ideologischen Vorbehalte vorgetragen worden. Insbesondere die CSU setzte sich vehement für die bestehenden Dieselsebusse ein und will keine Verbesserung durch attraktive elektrische Fahrzeuge. »Ich hatte den Eindruck, dass die CSU noch einmal ihren verkehrspolitischen Dinosaurier, Zöllner, ins Gefecht schickt, um für den unbeschränkten Autoverkehr in die Schlacht zu ziehen«, meint Andreas Nagel, Sprecher der Aktion Münchner Fahrgäste. Leider kann sich Zöllner auch nicht mehr daran erinnern, wie unter dem damaligen CSU-Oberbürgermeister Erich Kiesel die gesamte Münchner Trambahn aufs Abstellgleis geschoben werden sollte. Es gab einen genauen Plan, wann der letzte weiß-blaue Zug durch München fahren sollte. Es war der politische Wille, den Linienverkehr in München nur noch mit U-Bahn und Bus abzuwickeln.

Die Bürger der Landeshauptstadt haben dies allerdings nicht zugelassen, sondern eine andere politische Mehrheit gewählt. Die Ergebnisse der Stadtratswahl entlang der Linie 17 waren eindeutig. Zunächst hatte die CSU daraus gelernt, und der Beschluss zum Erhalt und Ausbau der Trambahn am 9. Juli 1986 wurde einstimmig gefasst. In der folgenden Zeit wurde aber jedes einzelne Projekt abgelehnt. Nur die Verlängerung der Trambahn nach St. Emmeram fand ganz am Ende die Zustimmung der CSU.

Die Trambahnwesttangente ist ein unverzichtbarer Teil des Trambahnsystems für München. Die Fahrgäste wollen ein umweltfreundlicheres und leistungsfähigeres Verkehrsmittel. Sie wollen einen besseren Anschluss an die S-Bahn in Laim. Die vermeintliche Konkurrenz zwischen Trambahn und U-Bahn gibt es nicht. Für die U-Bahn kommt ja nur eine Verlängerung vom Laimer Platz nach Pasing in Frage. Die Westtangente liegt dazu genau im rechten Winkel.

Für die Stadtwerke gilt es nun, rasch eine vernünftige Planung vorzulegen. Denn noch hat die derzeitige Spitze der Münchner Verkehrsgesellschaft mehr Trambahnkilometer stillgelegt, als neu gebaut oder wieder in Betrieb genommen. Wie quälend lange sich die Verwaltung Zeit lässt, um Stadtratsbeschlüsse umzusetzen ist eigentlich unverständlich.

Für den Autoverkehr wurde und wird ja sehr viel getan. Der Autobahnring im Westen ist geschlossen, der Mittlere Ring wird untertunnelt, da sollte in der breiten Fürstenrieder Straße schon noch Platz für die Trambahn sein!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000843>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten