

16.01.2020

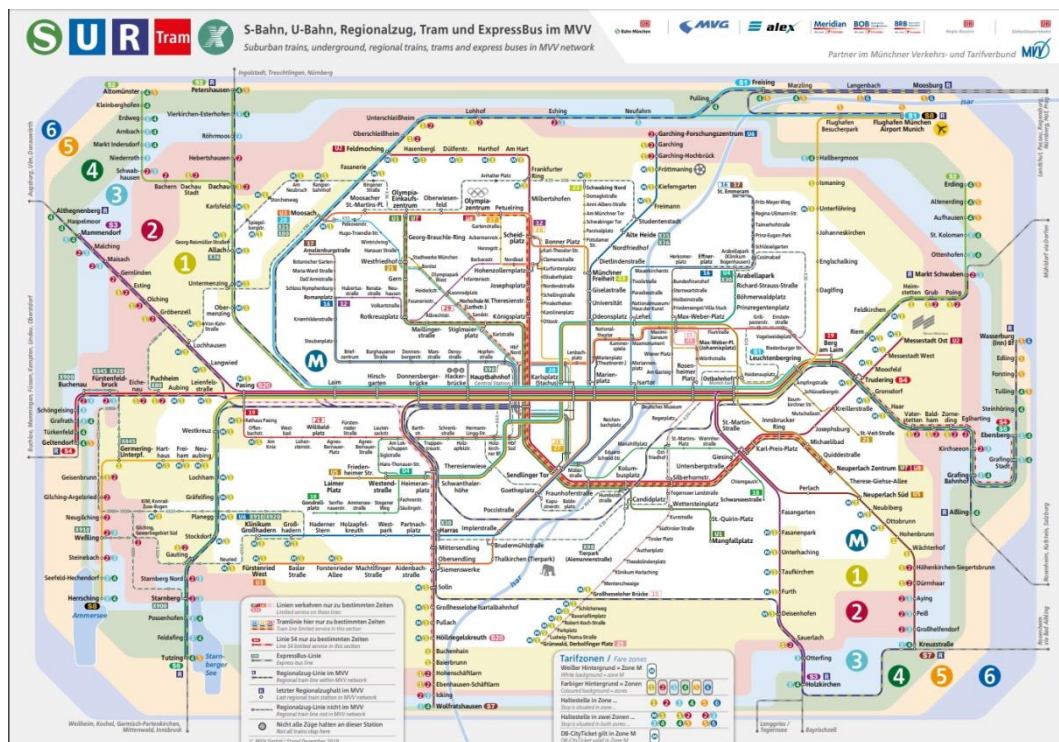
ÖPNV München: Konzeptlosigkeit ist unser Motto

München erstickt im Verkehr. Was tun? Der Beitrag vom [22.12.2018 Verkehrskollaps: München leidet](#) beinhaltet eine Reihe von Vorschlägen, wie man dem Problem zu Leibe rücken könnte. Was auch immer davon – nicht – umgesetzt wird, einen immens wichtigen Beitrag müsste der ÖPNV leisten.

Die Vorwürfe an den Münchner Verkehrs-Verbund (MVV) schon seit Jahrzehnten lauten: Neben vielen Pannen, Unpünktlichkeiten, überfüllten Zügen: Ein viel zu kompliziertes Tarifsystem und zu hohe Fahrpreise. Damit beschäftigte sich eine üppig besetzte ÖPNV-Kommission. In jahrelangen Tagungen wurde um das beste Konzept gerungen. Wohlgermerkt, es ging nicht um Verbesserungen im Fahrplan, in der Verfügbarkeit oder der Pannenstatistik, es ging einzig und allein um die Tarife.

Bürokratie:

Hoch waren die Erwartungen, ebenso groß die Enttäuschungen. Aber nur bei denen, die von Bürokratie keine Ahnung haben. Allen anderen schwante schon Schlimmes. Es kam wie es kommen musste: Das System wurde noch unübersichtlicher und noch teurer.



Es gibt jetzt sieben (!) Tarifzonen, davon sechs Außenzonen und den Innenraum (weiß). Damit nicht genug, für viele Bahnhöfe gelten zwei Tarifzonen gleichzeitig. Das widerspricht dem für die Akzeptanz enorm wichtigen Grundsatz, den Zugang zum System möglichst einfach zu gestalten. Jemand, der nur gelegentlich von den Randbezirken in die Innenstadt fahren möchte, schreckt dieses bürokratische Monster nachhaltig ab. Dabei möchte man doch gerade die Anzahl der Auto-Pendler drastisch reduzieren. So wird das nichts.

Gigantomanie und Großbaustelle:

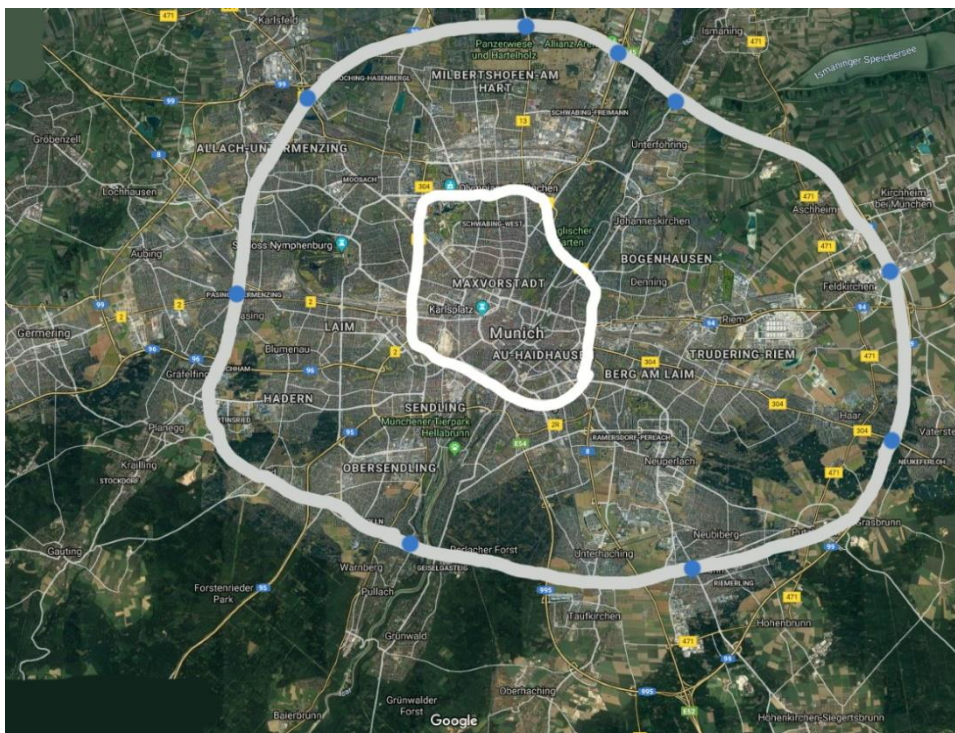
Ein weiteres, fast noch größeres Manko ist die Anordnung der S-Bahnen. Sie laufen von Westen kommend sternförmig auf die S-Bahn-Hauptachse zu, verschwinden dann im Tunnel der sog. Stammstrecke, und laufen im Osten wieder sternförmig auseinander. Nachteil: Es gibt keine Querverbindungen. Natürlich ist die Stammstrecke regelmäßig überlastet, und bei einem Defekt ist der gesamte S-Bahn-Betrieb lahmgelegt. München beschloss deshalb, dieses kritische Nadelöhr durch eine zweite Strecke zu ergänzen. Aus Platzgründen befindet sich diese in der Nähe des Erdmittelpunkts.

Wie viele Milliarden wird dieses Ungetüm kosten? Wann wird es fertig? Stuttgart 21 und BER lassen grüßen. Anscheinend braucht jede Großstadt aus Prestige Gründen ein eigenes Milliardengrab.

Die zweite Stammstrecke – alternativlos?

Den vielleicht größten Fehler begingen Planer und Politiker, indem sie unter Hinweis auf die zweite Stammstrecke Alternativen abwürgten, z.B. eine Ring-S-Bahn. Will man beispielsweise von Fürstenfeldbruck (Westen) nach Dachau (Norden), muss man bis in die Innenstadt fahren, umsteigen, und anschließend wieder nach draußen zu fahren. Da setzt man sich doch lieber ins Auto.

Da wären Kreativität und Weitblick gefragt. München besitzt drei verschiedene Straßenringe: Einen im Süden nicht vollständigen Autobahnring außerhalb der Stadt, einen Mittleren Ring und innen einen Altstadtring. Man könnte jetzt hergehen, und den S-Bahn-Stern ringförmig entlang den Trassen von Mittlerem und Altstadtring verbinden – mit Bussen, die in regelmäßigen Abständen um die Stadt kreisen.



Grau: Mittlerer Ring Weiß: Altstadtring Blau: S-Bahn-Knoten

Um vom normalen Verkehrsgeschehen auch zu Stoßzeiten unbehelligt zu sein, benötigen die Busse eine eigene Fahrbahn in beiden Richtungen, frei von jeglichem Personenverkehr. Anders sind Fahrpläne nicht einzuhalten. Rechnet man mit einer Fahrzeit von zwei Stunden und einer Taktzeit von 10 Minuten, bräuchte man auf dem Mittleren Ring je 12 Busse in beiden Richtungen. Etwa ebenso viele beim Inneren Ring je nach Taktzeit aufgrund der vielen Haltestellen.

Wer soll das bezahlen?

Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor. Man sollte mal ausrechnen, wieviel Arbeitszeit durch Pannen, schlechte Anbindungen, Staus auf den Straßen usw. verlorengelassen, und die Kosten für eine Verbesserung des ÖPNV gegenrechnen.

Leider wird der zweite Tunnel sämtliches Kapital auffressen. Trotzdem:

„Wir lassen uns das Träumen nicht verbieten!“

Jacob Jacobson