

SZ vom 24.05.2012

24.05.2012

[Drucken](#)[Inhaltsverzeichnis](#)[Politik](#)[Seite drei](#)[Meinungsseite](#)[Panorama](#)[Feuilleton](#)[Medien](#)[Wissen](#)[Wirtschaft](#)[Sport](#)[München](#)[Bayern](#)[Heute zusätzlich:](#)[SZ Extra](#)[München City](#)[Jugend](#)[Forum](#)[Reise](#)[Leute](#)[Thema](#)[Stadt / Landkreise](#)[Überblick](#)[Services](#)[PDF-Download](#)[7-Tage-Archiv](#)[SZ-AboArchiv](#)

## Zurückbleiben bitte

**Münchens öffentlicher Nahverkehr stößt an seine Grenzen - was getan werden kann, um die Probleme zu lösen****Von Marco Völklein**

Erfolgsgeschichte - um diesen einen Begriff kam irgendwie keiner der Teilnehmer herum bei der Podiumsdiskussion des Verkehrsparlaments der Süddeutschen Zeitung am Dienstagabend. Die Zahlen sprechen ja auch für sich: Fuhren 1972 noch 350 Millionen Fahrgäste mit den Bussen und Bahnen des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV), so waren es im vergangenen Jahr 645 Millionen - ein Rekord. Am Pfingstmontag jährt sich zum 40. Mal die Gründung des MVV. Da wird erneut von 'Erfolgsgeschichte' die Rede sein. Doch es stehen eine Menge Aufgaben an, damit der Münchner Nahverkehr auch in den nächsten Jahren funktioniert.

Aufgabe 1:

Der Druck steigt

Wie erfolgreich der MVV mittlerweile ist, spüren die Fahrgäste nahezu täglich: Drangvolle Enge in den Zügen und Bussen insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, immer öfter gerät das System hart an die Grenze zum Kollaps. So etwa am vergangenen Champions-League-Samstag, als Zehntausende Fans in die U-Bahn drängten, die Bahnsteige verstopften, Türen sich nicht mehr schlossen und Rowdys Notbremsen zogen. Aber auch in schneereichen Wintern spielen sich solche Szenen ab. 'Wir sind an der Kapazitätsgrenze', befand Bahn-Manager Klaus-Dieter Josel in der Diskussion. Zumal in den kommenden Jahren der Druck weiter steigen werde, weil neue Bürger in den Großraum ziehen werden, ergänzte Hans Peter Göttler vom bayerischen Verkehrsministerium. Um das abzufangen, brauche man neue Strecken und zusätzliche Züge - nicht nur bei der S-Bahn, auch bei U-Bahn und der Tram, so MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag. 'Wir werden auch in Zukunft den Beton anrühren müssen', rief er und meinte damit vor allem den zweiten S-Bahn-Tunnel unter der Münchner Innenstadt, der die bestehende Röhre entlasten und zusätzlichen Zügen, Express-S-Bahnen und Regionalverbindungen aus Ingolstadt, Augsburg oder Rosenheim die Fahrt in die Innenstadt ermöglichen soll.

Widerspruch erteten Josel und Freitag allerdings von Walter Heldmann von der Haidhauser Bürgerinitiative, die sich gegen den Tunnelbau wendet. Damit zusätzliche Züge rollen können, müssten auch die S-Bahn-Äste im Außenbereich ausgebaut werden. Doch wer 2,2 Milliarden Euro in einen Tunnel stecke, der habe dafür schlicht kein Geld mehr übrig. Sinnvoller seien kleinere, günstigere Lösungen, etwa eine Ertüchtigung der bestehenden Röhre. Wobei Josel entgegnete, dass da technisch nichts mehr gehe. 'Wir haben alles ausgereizt.' Es bleibe daher nur die zweite Röhre.

Aufgabe 2:

Das Geld fehlt

Doch genau für dieses Milliarden-Projekt mangelt es an einem: am Geld. Vor allem der Bund hat nicht genügend zur Verfügung, um alle Wünsche der Kommunen zu erfüllen - damit werde 'das knapper werdende Geld auch eine Herausforderung für den Großraum München sein', befand der Berliner Verkehrsberater Christoph Schaafkamp. Alle müssten sich daher fragen, wie viel Infrastruktur sie sich leisten könnten. Denn der Unterhalt oder gar die Sanierung solcher Tunnelprojekte benötigten in den kommenden Jahren weitere Milliarden. Man müsse daher 'klug abwägen', was man sich überhaupt noch leisten kann. Und darüber nachdenken, woher mehr Geld für den Nahverkehr kommen könnte. Möglich sei zum Beispiel eine City-Maut

Druckausgabe

**Süddeutsche Zeitung**  
E-Paper[Abo- / Leserservice](#) [Gratis SZ-Probeabo](#)  
[Anzeige buchen](#)

Infothek

[Telefontarife](#)[Routenplaner](#)[Gehaltstest](#)[Jobatlas](#)[Brutto-/Nettorechner](#)[Hartz-IV-Rechner](#)[Rentenrechner](#)[Erbschaftsrechner](#)[Internet-Lexikon](#)

wie in London, sagte Schaafkamp. Die spüle zum einen mehr Geld in die Kassen und halte zum anderen Autoverkehr aus der Stadt heraus. Damit stünde dann mehr Raum auf den Straßen zur Verfügung, um - wie in London geschehen - zusätzliche Busse fahren zu lassen. Letztlich allerdings, brachte es MVV-Chef Freitag auf den Punkt, blieben den Verkehrspolitikern wie -managern nur zwei Quellen, die sie anzapfen könnten: 'Der Steuerzahler oder der Fahrgast - woher wollen Sie sonst das Geld holen?'

#### Aufgabe 3:

##### Der Tarif klemmt

'Die Nutzer werden ihren Beitrag leisten müssen', befand Verkehrsforscher Schaafkamp. Vor allem auf langen Strecken sei der MVV ein vergleichsweise günstiger Verbund. Dort könne man vielleicht zusätzliche Einnahmen hereinholen. Zudem könnten durch höhere Preise am Morgen und günstigere Angebote für die Stunden danach die Bahn- und Busnutzer gezwungen werden, später zu fahren - so würde der Druck aus dem morgendlichen Berufsverkehr genommen. MVV-Chef Freitag räumte ein, dass diese Ansätze zwar mit verschiedenen Angeboten wie etwa der Isar-Card60 für Senioren schon verfolgt worden seien, diese aber 'vielleicht noch nicht ausgereizt' seien. Vor einem solchen Schritt allerdings warnte der Mobilitätsforscher Klaus Bogenberger von der Bundeswehr-Uni in Neubiberg: 'Der öffentliche Nahverkehr hat auch eine soziale Komponente.' Die Pendlerströme nur über den Preis in den Griff bekommen zu wollen, sei falsch. Auch Ministeriumsvertreter Göttler sprang ihm bei: Ziel müsse sein, am Ende mehr Menschen zum Umsteigen vom Auto auf Bus und Bahn zu bewegen. Doch 'durch höhere Preise gewinnt man keine neuen Kunden', sagte Göttler.

#### Aufgabe 4:

##### Das Zusammenspiel stockt

Daher sei es wichtig, über neue Formen der Mobilität nachzudenken und diese zu fördern, befand Bundeswehr-Professor Bogenberger. So müsse das Zusammenspiel von öffentlichem Nahverkehr und Fahrrad gestärkt werden, zum Beispiel durch den Bau von Radl-Garagen und Abstellboxen. 'Die Anlagen um den Bahnhof in Neuperlach-Süd sind nicht so, dass ich mein Fahrrad da gerne abstelle.' Dafür immerhin stehe genügend Geld zur Verfügung, erklärte Göttler: Der Freistaat fördere den Bau von barrierefreien Zugängen zu den Bahnhöfen, Park-and-Ride-Anlagen oder Pendlerparkplätzen in nicht unerheblichem Maß. Auch werde man mit dem Fahrplanwechsel 2013 die Verbindungen nach Rosenheim oder ins Werdenfeler Land ausbauen. Spätestens dann, ergänzte MVV-Chef Freitag, müsste man auch darüber nachdenken, ob der MVV-Tarifraum nicht erweitert werden müsste. Doch Göttler bremste auch da: Eine solche Erweiterung müsste auch bezahlt werden.

(SZ vom 24.05.2012)

weitere Artikel der Seite

- Im Osten ein bisschen was Neues
- Fahrschein aus dem Netz
- Die Zukunft des MVV

1000

Copyright © sueddeutsche.de GmbH/Süddeutsche Zeitung GmbH

Artikel der Süddeutschen Zeitung lizenziert durch DIZ München GmbH.  
Weitere Lizenzierungen exklusiv über [www.diz-muenchen.de](http://www.diz-muenchen.de).