

Impuls

Stimmungsbild ÖPNV und Pandemie

Münchner Forum e.V.
Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS)



Impuls

Stimmungsbild ÖPNV und Pandemie

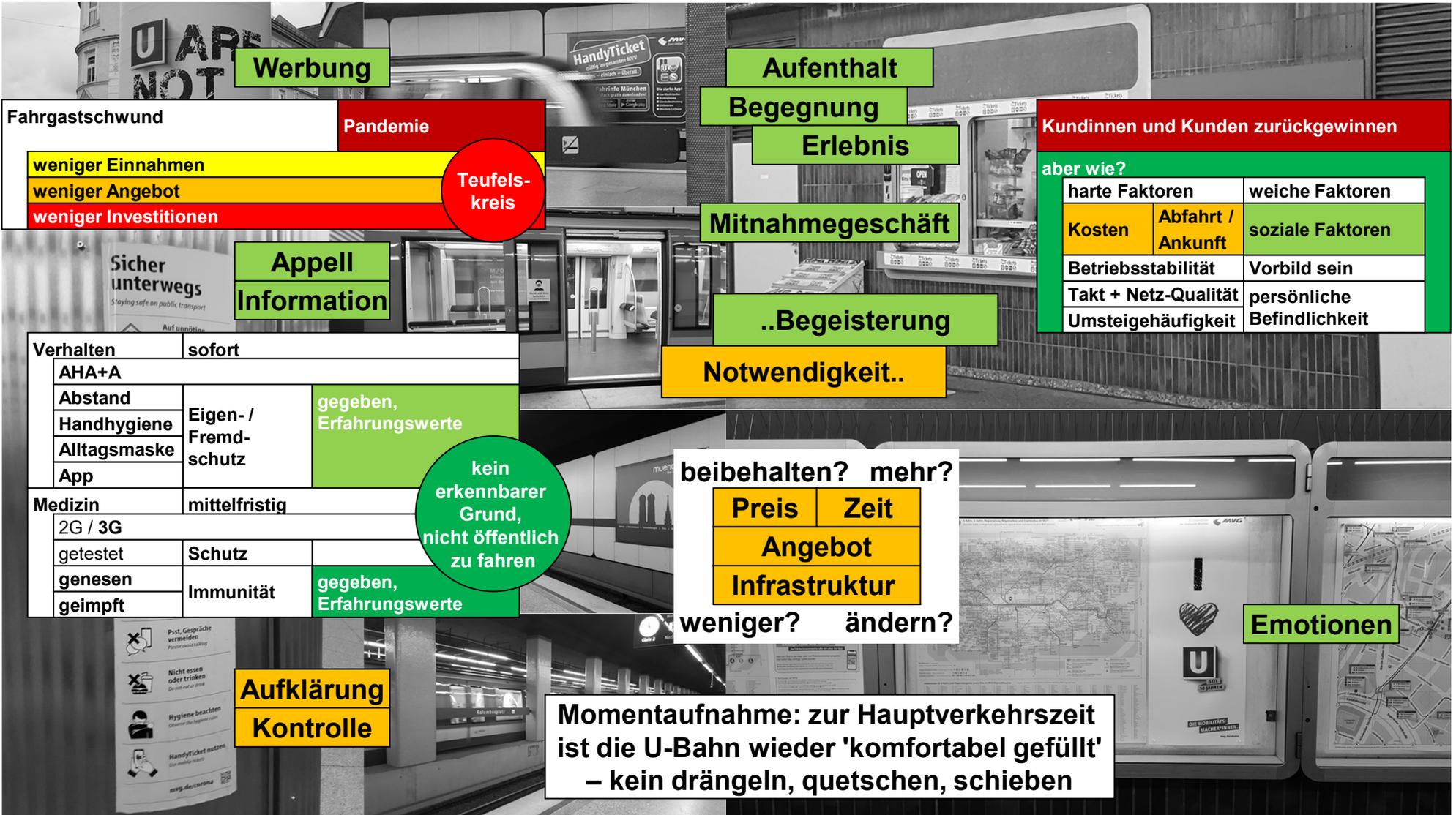
Münchner Forum e.V.
Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS)



Impuls

Stimmungsbild ÖPNV und Pandemie

Münchner Forum e.V.
Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS)



Werbung

Aufenthalt

Begegnung

Erlebnis

Mitnahmegeschäft

..Begeisterung

Notwendigkeit..

beibehalten? mehr?

Preis | Zeit

Angebot

Infrastruktur

weniger? ändern?

Emotionen

**Momentaufnahme: zur Hauptverkehrszeit
ist die U-Bahn wieder 'komfortabel gefüllt'
– kein drängeln, quetschen, schieben**

Fahrgastschwund	Pandemie
weniger Einnahmen	Teufels- kreis
weniger Angebot	
weniger Investitionen	

Kundinnen und Kunden zurückgewinnen		
aber wie?		
harte Faktoren		weiche Faktoren
Kosten	Abfahrt / Ankunft	soziale Faktoren
Betriebsstabilität		Vorbild sein
Takt + Netz-Qualität		persönliche
Umsteigehäufigkeit		Befindlichkeit

Appell
Information

Verhalten	sofort		
AHA+A	kein erkennbarer Grund, nicht öffentlich zu fahren	gegeben, Erfahrungswerte	
Abstand			
Handhygiene			
Alltagsmaske			
App			
Medizin	mittelfristig		
2G / 3G	kein erkennbarer Grund, nicht öffentlich zu fahren	gegeben, Erfahrungswerte	
getestet			Schutz
genesen			Immunität
geimpft			

Aufklärung
Kontrolle

Impuls

Münchener Forum e.V.
Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS)

Stimmungsbild und Wirkkette ÖPNV und Pandemie ÖPNV der Zukunft



Glaskugellesen
eines von vielen
Szenarien

vor der Pandemie

Fuß	Rad	ÖPNV	Auto
-----	-----	------	------

in der Pandemie

Fuß	Rad	Ö	Auto	home-office
-----	-----	---	------	-------------

nach der Pandemie

Fuß	Rad	ÖPNV	Neu	Auto	home-office
-----	-----	------	-----	------	-------------

Fahrgastschwund		Pandemie			
weniger Einnahmen		Teufelskreis			
weniger Angebot					
weniger Investitionen					
begründet	unbegründet				
rational	irrational				
Ansteckungsgefahr	Ängste				
Lösungen	Termin	Wirksamkeit			
Verhalten	sofort				
AHA+A	Eigen- / Fremdschutz				
Abstand					
Handhygiene					
Alltagsmaske					
App					
Medizin		mittelfristig			
2G / 3G	Schutz				
getestet					
genesen					
geimpft	Immunität		gegeben, Erfahrungswerte		
Technologie		langfristig			
Belüftung	Umgebung				
UV-Licht	Desinfektion				
usw. usf.	Studien? Nutzen / Kosten?				
Fahrzeuge, Stationen					
Hersteller				Erstausrüster	
Betreiber				Nachrüstung	

Bequemlichkeit	Gewohnheiten	
Warum Veränderung?		träge Masse
ÖPNV Priorisierung (Umweltverbund)	Klimakrise	Chance
Strategie		
Lösungsansätze	Termin	Wirksamkeit
beteiligen, identifizieren, akzeptieren	Stadtgestaltung + Stakeholder-Management	
'schnelle Schiene'		
'Quartiers-Bahnhöfe'		

Kundinnen und Kunden zurückgewinnen			
aber wie?			
harte Faktoren		weiche Faktoren	
Kosten	Abfahrt / Ankunft	soziale Faktoren	
Betriebsstabilität		Vorbild sein	
Takt + Netz-Qualität		persönliche Befindlichkeit	
Umsteigehäufigkeit			

Veränderung	Treiber
..als Beispiel..	

ÖPNV der Zukunft (Umweltverbund)			Verkehrswende	
Fuß	Rad	Bus	Tram	Bahn
etabliert		Wettbewerbsfähigkeit		
Annahme: weder mehr noch weniger		getaktet	unbequem	
		unflexibel		
		Öffentliche Hand		

Elektromobilität		Antriebswechsel	
Elektro-Fahrrad	Zwischenformen	Elektro-Auto	
etabliert	gefördert		
individuell	bequem		
flexibel und immer verfügbar			
privat / public-private-partnership			

Neue Wettbewerber		Technologiesprung	
E-Tretroller (PLEV)	geteilte Mobilität	(autonome) Fahrdienste	
etabliert	den Gewohnheiten folgend		
bedarfsgerecht		angepasst	
flexibel auf Anforderung per App			
privat / public-private-partnership			

Teufelskreis

kein erkennbarer Grund, nicht öffentlich zu fahren

Stimmungsbild und Wirkkette ÖPNV und Pandemie ÖPNV der Zukunft

Die **Pandemie** verstärkt den **Fahrgastschwund** und legt **Schwächen** offen, die mindestens seit der Bahnreform 1994 ihren Lauf nehmen:

Bahnfahren steht gefühlt **nicht**

in der **Mitte der Gesellschaft**

Bahnfahren ist etwas für **Arme, Alte, Bedürftige, Schüler und Studenten**

Kundinnen und Kunden – unbekannt, ignoriert, lästig
Netz- und Takt- Angebot wird weiter **ausgedünnt** und **schöngerechnet** – mit **Preiserhöhung**

Netzausbauten passieren nur **symbolisch**
Leit- und Sicherungstechnik ist **hoffnungslos veraltet**
Fahrzeuge werden auf **Verschleiß** gefahren

Der **Beruf der Lokomotivführenden** ist **unattraktiv** wie nie zuvor

Das **System Eisenbahn** ist unstrukturiert, kaputtgespart und hat kein 'Image'.

Die **Klimakrise** ist **Antrieb** und **Chance** genug für einen massiven **Aufholplan** im **System Schiene** und **Umweltverbund** bis 2035:

Olympia 1972 – die Münchner U- und S-Bahn werden 2021 / 2022 fünfzig Jahre. Eine **Linie U9**, die **2. Stammstrecke** und ein **neues Stellwerk** – das soll alles sein, um **Verkehrswende** aktiv zu **gestalten** und **Klimaziele** im **Mobilitätssektor** zu **erreichen?**

- 1) **München** ist seit Jahren **Stau-Hauptstadt** mit größter **PKW-Dichte** und **Flächenversiegelung**
- 2) der **Mittlere Ring** ist geplagt von **Luftverschmutzung, Lärm** und **Zeitverlust**
- 3) **Parkplätze** und **ruhender Verkehr** verhindern **grüne Freiflächen**

Neue Wettbewerber wie bspw. autonome Fahrzeuge beanspruchen die **Lösungshoheit** auf heutige **Mobilitätsprobleme**.



Münchner Forum e.V.
Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS)

In der Kommunalpolitik Münchens

haben alle wesentlichen **demokratischen Parteien** im Wahlprogramm den **Ausbau** und die **Erweiterung** des **Systems S-Bahn** bspw. mit tangentialen Verbindungen auf dem S-Bahn Vollring

Bürgerinnen und **Bürger** haben **gewählt**, in der **Umsetzung passiert wenig**

Klimaneutralität bis 2035 als idealer Antrieb für ein **System 'schnelle Schiene'**?
Mit **Infrastrukturausbauten, Reformen** in Verantwortung und Management sowie Umsetzung **agiler Methoden** und **digitaler Technologien**?

Deshalb jetzt etwas für die Eisenbahn tun
die **Eisenbahn dient der Allgemeinheit**, verantwortlich für die Eisenbahn ist der Bund, was Art. 87e des Grundgesetzes regelt

Die **Deutsche Bahn** versteht sich als **Lieferant der Politik** hier **ansetzen** und **bürgerschaftliche Beteiligung einfordern**

Die Verkehrsministern des Freistaates Bayern

Kerstin Schreyer wünscht sich **nachhaltige Verkehrskonzepte**
– bisher nur ein Lippenbekenntnis

Der **Bundesverkehrsminister** Andreas Scheuer hat bis heute **kein Konzept** für den **Zulauf der Güterzüge** aus dem **Brenner-Basistunnel** zum **Rangierbahnhof München Nord** – befürwortet aber, mehr Güter auf die Schiene zu bringen

Die **Leiterin des Umweltreferates** der LHM, Christine Kugler, bereitet die **Stadtgesellschaft** darauf vor, **Klimaneutralität 2035** als **gemeinsames Ziel** zu begreifen – und hat Beteiligungsprozesse eingerichtet



Ein **urban skaliertes** und **funktionales Mobilitäts-System** im **Umweltverbund** mit den wesentlichen **Verkehrsträgern Tram** und **S-Bahn** zur **Verknüpfung der Quartiere** und darüber hinaus **ins Umland** als **Ergänzung** für **zu-Fuß-gehende** und **Radfahrende**

Nachhaltige, **klimafreundliche** und **sozial-gerechte Mobilität** im **Umweltverbund**
Das **System Schiene** als entscheidender **Beitragsleister** zur **Verkehrswende**
Beibehalt und **Stärkung des 10-Minuten-Taktes**
Polyzentrische Netzverknüpfungen

bspw. mit dem S-Bahn Vollring zu U-Bahn und Tram

Einfaches, einheitliches, fahrtgenaues und kundenfreundliches **Tarifsystem**
'Quartiers-Bahnhöfe'

als erfolgskritische **Chance** zukünftiger **Stadtgestaltung**
sozial integrierend, Wegbereiter der Verkehrswende,
bringen mehr Menschen vom mIV in den Umweltverbund

Beseitigung der Engpässe an den existierenden S-Bahn Außenästen

Neue Ziele an den **S-Bahn Außenästen**

bspw. Augsburg, Ingolstadt, Landshut, Rosenheim, Oberland, Landsberg

Ein **integraler Taktfahrplan** zur Verknüpfung von
städtischer, regionaler und **Fernmobilität**

Digitalisierung, Elektrifizierung und **Modernisierung** im **System Schiene**
Leistungsfähige Güterzugtrassen im **Umland** und

Minimierung des Güterzugverkehrs durch das **Stadtgebiet Münchens**

Öffnung der Güterzugtrassen

für **öffentlichen Personennahverkehr** auf dem S-Bahn Vollring



Wer sind wir?

Münchner Forum e.V.
Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS)

Münchner Forum e.V. Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS)

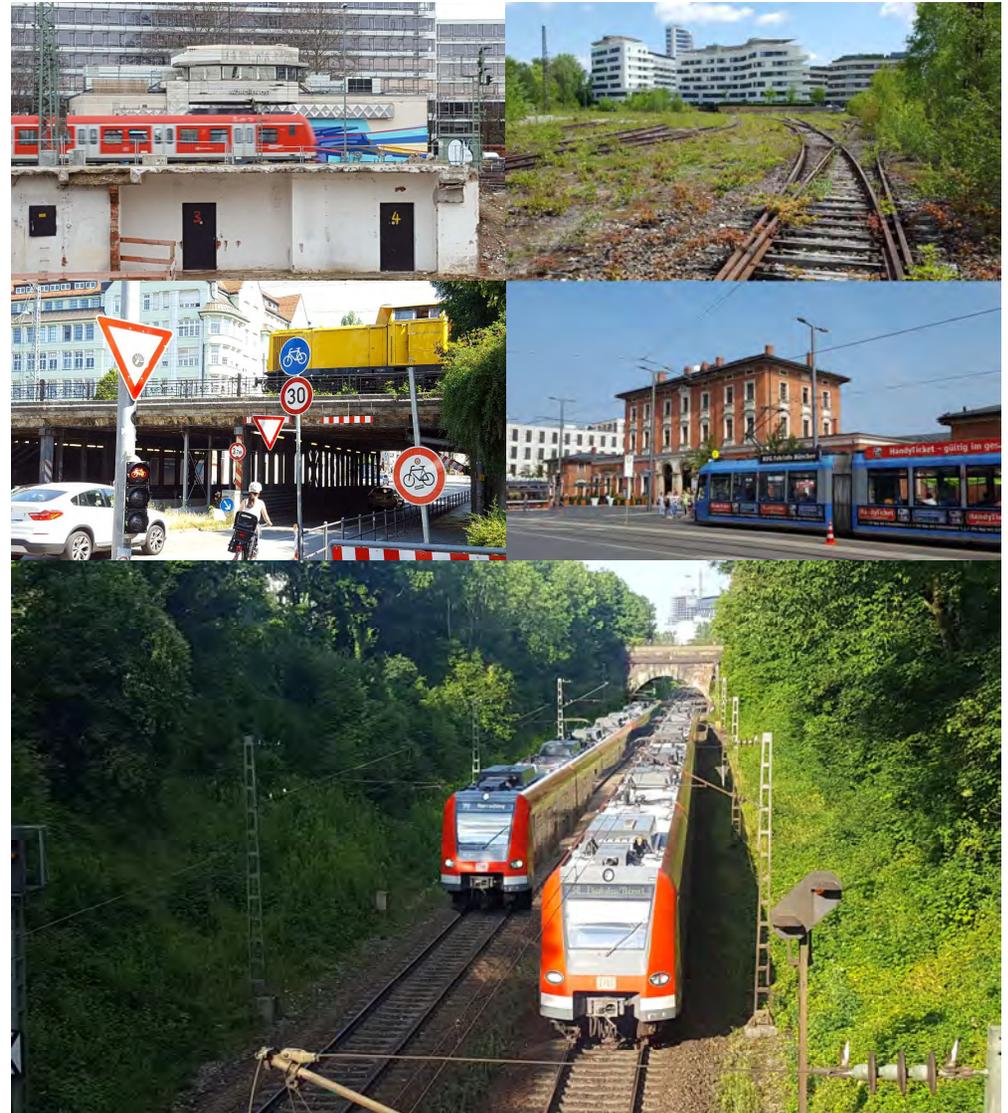
Das **Münchner Forum** ist ein eingetragener Verein.
Wir beschäftigen uns mit Fragen
der **Stadtentwicklung**:
kritisch-konstruktiv und **bürgerschaftlich** **initiativ**

Unsere **Historie** geht auf die **späten 1960er Jahre**
zurück geprägt von Münchens
alt-Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel (†)
und der **Verhinderung** einer **weitgehend**
autogerechten Stadt nach **amerikanischem Vorbild**.

Heute leiden unsere verdichteten Großstädte **trotzdem**
unter **Mobilitätsproblemen**:
Luftverschmutzung, Lärm, Platznot, Stau,
Zeitverlust und Unfallgefahr
Es gibt mehr zu tun als je zuvor:
einen **wichtigen Lösungsbeitrag** sehen wir
im **Umweltverbund** und **öffentlichen Personenverkehr**.

Einer unserer vielfältigen **Arbeitskreise** ist der
Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS).

Mitmachen?
Meldet Euch gern, wenn Ihr mitmachen möchtet.



Was machen wir?

Bürgerschaftliches Engagement

Münchner Forum e.V.
Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS)

Meinungsbildung, Arbeit im **vorpolitischen Raum**,
qualifizierte **Teilnahme** an
Beteiligungsprozessen

bspw. **Anträge** stellen auf einer **Bürgerversammlung**
oder **Beteiligung** zum Thema
Klimaneutralität 2035 der Landeshauptstadt

Als zu-Fuß-gehende und Radfahrende kennen wir die
Straßenverkehrsordnung StVO

Im **Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS)** beschäftigen
wir uns mit **Verkehrssystemen** nach
Eisenbahn Betriebsordnung (EBO)

Gem. Art. 87e des Grundgesetzes
und allg. Eisenbahngesetz (AEG)
dient die Eisenbahn der Allgemeinheit.

Im **Münchner Verkehrsverbund** hat die **urbane
Schnellmobilität** mit der **S-Bahn** unsere
Aufmerksamkeit – genauso wie die
Fernmobilität auf den **Magistralen**
mit ICE, Regionalexpress und Güterzug.

Wir **kooperieren** mit dem
Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN),
der sich mit **U-Bahn, Tram** und Bus befasst



Wo bleibt die Verkehrswende?

Jetzt mehr S-Bahn und 'Quartiers-Bahnhöfe' fordern für die Verkehrswende!

Münchner Forum e.V.
Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS)

Die Unterführung der Lindwurmstraße unter dem Eisenbahn-Südring unweit eines möglichen 'Quartiers-Bahnhofs' Poccistraße: ein Stadtgeländewagen, eine Radfahrerin, die Diesellokomotive eines Bauzugs.



Wo bleiben die 'Quartiers-Bahnhöfe'?

Tiefgaragen schaffen neuen Autoverkehr



'Quartiers-Bahnhöfe' vertakten und vernetzen Stadt und Umland



Im Uhrzeigersinn: S-Bahn Logo am Bahnhof Moosach, der Bahnhof Pasing von der Straßenseite als gelungenes Beispiel künftiger 'Quartiers-Bahnhöfe', eine S-Bahn am Bahnsteig in Pasing, Bahnhof Moosach mit Einkaufszentrum und Hotel



Priorität und Lösungshoheit: Wird genug getan für die Schiene? (Verglichen mit dem Asphalt)



Im Uhrzeigersinn: Autobahnauffahrten im Bereich des Eisenbahn-Nordrings an der Ungererstr., eine S-Bahn vom Bahnhof Moosach kommend, der Mittlere Ring im Bereich des Olympiaparks, der Eisenbahn-Nordring an der Lindberghstraße



Betriebsstabilität: Leit- und Sicherungstechnik modernisieren digital unterwegs auf der schnellen Schiene



Das Stellwerk München Ost: die veraltete Leit- und Sicherungstechnik verantwortet unzählige Störungen, Verspätungen, Ausfälle im operativen Betrieb der S-Bahn München. Zwischenzeitlich haben die Verantwortlichen im Freistaat Bayern und bei der Deutschen Bahn die Entscheidung getroffen, dies rasch zu modernisieren.

..pssst,..

..die Eisenbahn..

..versteckt sich!



Im Uhrzeigersinn: ein Prelbock am Eisenbahn-Nordring (Höhe Knorrstraße), ein Formsignal zeigt 'Halt' (Höhe Euro-Industriepark), der verwahrloste Bahnhof Olympiapark von 1972, Güterwaggons im Großmarktviertel



Warum ist die Bahn so kompliziert?

Geteilte Verantwortung von Trassen, Steuerung, Bahnhöfen, Betrieb

Trassen – Infrastruktur
– DB Netze



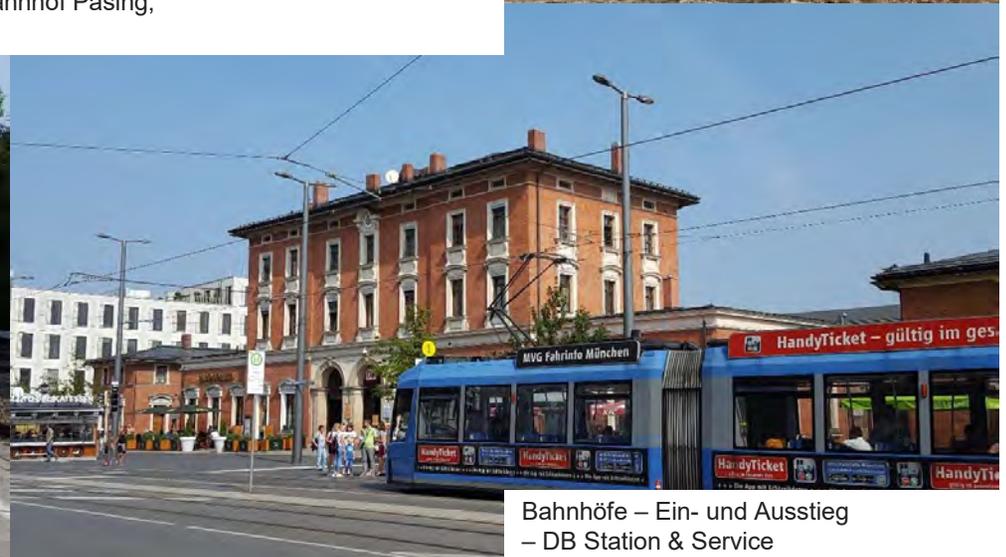
Steuerung – Fahrplan
– Bayerische Eisenbahngesellschaft



Im Uhrzeigersinn: 29 Minuten vor 12 Uhr am Rangierbahnhof München Nord, Stellwerk München Ost mit S-Bahn, der Bahnhof Pasing, eine S-Bahn in Engelschalking



Betrieb – Züge
– DB S-Bahn München



Bahnhöfe – Ein- und Ausstieg
– DB Station & Service

urbane Systemfunktionalitäten im Umweltverbund neu priorisieren



Im Uhrzeigersinn: der 'Bahndeckel' über den Eisenbahn-Südtring am Neubaugebiet Westend / Theresienwiese, ein Güterzug auf dem Eisenbahn-Südtring am Neubaugebiet Bernbacher, Gleisanlage am Eisenbahn-Nordring, ein Kesselwagenzug auf dem Eisenbahn-Nordring am Neubaugebiet Oberwiesenfeld



urbane Systemfunktionalitäten im Umweltverbund neu priorisieren



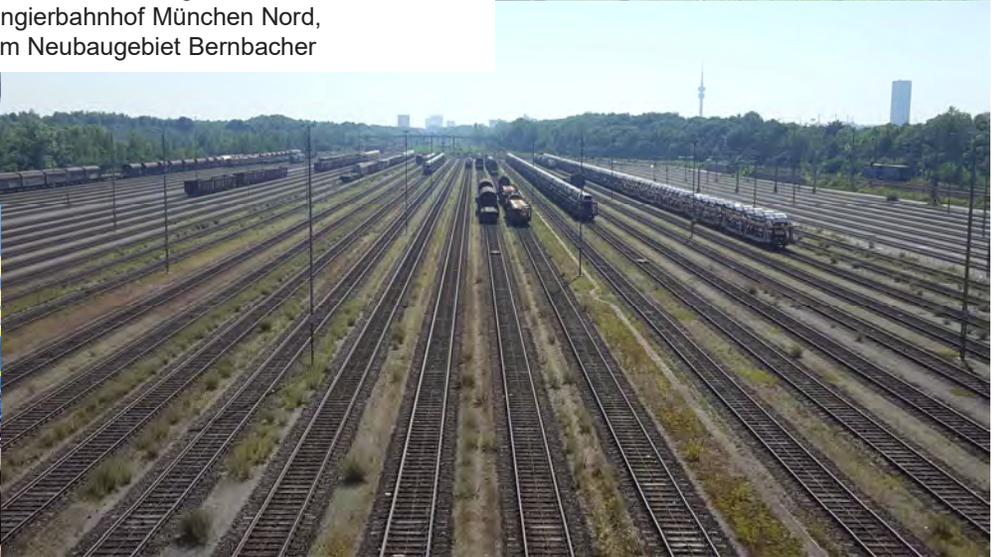
Im Uhrzeigersinn: die 'Münchner' Gehwegplatte,
Landschaftspark mit Integration von stillgelegten Eisenbahngleisen im Neubaugebiet
Baumkirchen-Mitte,
Gebrauchtwagen am Ostbahnhof, Fassadenpreis-Anwärter am Nockherberg



urbane Systemfunktionalitäten im Umweltverbund neu priorisieren



Im Uhrzeigersinn: Einfahrt eines Kesselwagenszugs in den Rangierbahnhof München Nord, zwei S-Bahnen (Zeitraffer) auf dem Eisenbahn-Südring während der Stammstreckensperrung, Gleisharfe am Rangierbahnhof München Nord, ein Güterzug auf dem Eisenbahn-Südring am Neubaugebiet Bernbacher



urbane Systemfunktionalitäten im Umweltverbund neu priorisieren



Im Uhrzeigersinn: Testfahrt eines autonomen Fahrzeugs von Ford / Intel im Münchner Norden, elektrischer Shuttle-Bus eines Großkonzerns im Münchner Norden, Ende eines S-Bahnsteigs im MVV-Netz, ein Elektroroller von GreenCity

