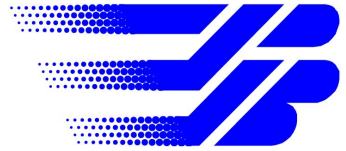


# PRO BAHN Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

An die  
Damen und Herren  
der Medien

**PRO BAHN  
Regionalverband Oberbayern e.V.**

Agnes-Bernauer-Platz 8  
80687 München  
Tel.: 089 / 53 00 31  
Fax: 089 / 53 75 66  
oberbayern@pro-bahn.de  
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 10. November 2017

## Medieninformation

### Zur Klimaschutzkonferenz COP23: Anderswo wird gehandelt, München verschläft die Zukunft

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die zur Zeit in Bonn stattfindende UN Klimakonferenz nimmt der Fahrgastverband PRO BAHN zum Anlass für eine scharfe Kritik an der Münchner Verkehrspolitik. „Wenn auf der Konferenz konkrete Handlungsmaßnahmen diskutiert werden, sollte man München besser nicht zum Vorbild nehmen“, warnt Andreas Barth, Müncher Sprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Jüngste Statistiken zeigen: In München wächst sogar prozentual der Autoverkehr auf Kosten des Öffentlichen Verkehrs und die Luftqualität ist innerstädtisch einer der schlechtesten in ganz Deutschland. Ganz anders dagegen beispielsweise in Zürich, dort ist die Verkehrswende erfolgreich.

Die Gründe liegen nach Auffassung von PRO BAHN auf der Hand und sind politisch gewollt. Alle sinnvollen Maßnahmen zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs werden offen bekämpft oder auf subtilere Weise verschleppt. Über 25 Jahre nach Beschluss der Tram-Westtangente konnte sich der Stadtrat noch nicht durchringen, die vorliegende Planung endlich fürs Genehmigungsverfahren freizugeben. Statt einem Projekt für den Umweltverbund wird dies stückweise in ein Projekt umgewandelt, bei dem der Öffentliche Verkehr nur noch eine Randnummer ist, und vor allem der Autoverkehr optimiert wird.

Noch schlimmer sieht es bei der Nordtangente aus, bei der aus ideologischen Gründen Elektromobilität abgelehnt wird, nur weil sie auf der Schiene stattfindet. Nach der überraschenden Zustimmung des Ministerpräsidenten zur Trassen wird so lange Zeit verhandelt, bis mit dem absehbaren Nachfolger die Zustimmung wieder zurückgenommen werden wird.

Aber selbst auf der Straße ist der Öffentliche Verkehr in München nicht willkommen, wie die geringe Anzahl der vorhandenen Busspuren zeigt. Einzig den Tieftunnel für die S-Bahn hat sich die Politik zum Ziel erkoren. „Die größte Auswirkung des neuen S-Bahn-Tunnels auf die Fahrgäste ist, dass alle anderen Projekte über Jahrzehnte eingefroren und verzögert werden“ so Andreas Barth zu den Auswirkungen der zweiten Stammstrecke.

Dringend benötigte leistungsstarke tangentielle Verbindungen des öffentlichen Verkehrs fehlen beinahe überall in München. Das einzige was es im Überfluss gibt, sind Absichtserklärungen,

Präsentationen oder Nebelkerzen. Wie man es richtig macht, zeigt die Stadt Zürich: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs als Hauptverkehrsmittel nahm dort zwischen 2010 und 2015 um fünf Prozentpunkte ab und liegt nun bei 25 Prozent (<https://kuerzer.de/pmzueri>) - dieser Wert ist europaweit Rekord.

Verantwortlich und für Rückfragen der Redaktion:

PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Andreas Barth, stellv. Vorsitzender,  
<[aba@muenchen.pro-bahn.de](mailto:aba@muenchen.pro-bahn.de)>