

PRO BAHN Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



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

Regionaler Planungsverband München
per E-Mail rpv-m@pv-muenchen.de

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/>

Fortschreibung Regionalplan

München, 17. Juni 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem vorgelegten Entwurf zur Fortschreibung des Regionalplans für die Planungsregion München nimmt der Fahrgastverband PRO BAHN wie folgt Stellung:

Die grundlegenden (verkehrs-)politischen Ziele teilen wir.

Das Leitbild „Großräumige Dezentralisierung und kleinräumliche Konzentration“ ist sinnvoll. Dieses Leitbild würde auch bedeuten, dass alle Projekte auf ihre Eignung dazu abgeklöpft werden müssen.

Zudem ist es wichtig, dass die sinnvollen Projekte auch zeitnah realisiert werden. Manchmal ist es auch besser, eine Umsetzung lediglich eines Teilprojekts zu akzeptieren anstellen jahrelang einem Wunschbild hinterherzutrauern. Sonst setzt sich die aktuelle Tendenz fort – ungebremstes Wachstum des Straßenverkehrs und Chaos und Zusammenbruch bei den Öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies wäre ein direkter Widerspruch zu den planerischen Grundsätzen, und sollte daher vermieden werden.

Der vom Freistaat vorgesehenen 2. S-Bahn-Tunnel fördert die Zentralisierung der Region. Daher besteht kein Grund, ihn im Regionalplan zu fordern, der im Gegenteil die Dezentralisierung fordert.

Der Weiterbau der U-Bahn ist aus gutem Grund mittlerweile beendet. Reine Wunschlisten im Regionalplan sind nicht sinnvoll und sollten daher gestrichen werden.

An etlichen Stellen wird im Regionalplan „SPNV“ erwähnt, was üblicherweise mit Eisenbahnverkehr assoziiert wird. Wir schlagen vor, diese im Allgemeinen durch „schienegebundenen ÖV“ zu ersetzen – warum sollten Busse nicht auch an eine U-Bahn-Strecke angebunden werden, sondern nur an die S-Bahn.

Im übrigen verweisen wir auf die Ausführungen zu den einzelnen Punkten (Anlage). Weitere Argumente, Begründungen und Texte können wir Ihnen gerne bei Bedarf zur Verfügung stellen.

Wir bitten Sie, die von uns geäußerten Anmerkungen, Bedenken und Änderungsvorschläge zu berücksichtigen, auch wenn diese Forderung im Einzelfall weiter unten nicht explizit hingeschrieben ist. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth
(stellv Vorsitzender)

Anlage - Zu den einzelnen Zielen und Grundsätzen

Präambel „Großräumige Dezentralisierung und kleinräumliche Konzentration“ ist ein sinnvolles Leitbild.

A I Herausforderungen der regionalen Entwicklung

1 Siedlung und Mobilität

G 1.1 Der Grundsatz „Kompakte, integrierte und teilräumlich ausgewogene Strukturen“ ist sinnvoll.

G 1.3 Der Grundsatz „Tangentialverkehre sollen gestärkt werden“ ist ebenso sinnvoll.

B II Siedlung und Freiraum

1 Leitbild

Z 1.7 Gemäß dem bayerischen ÖPNV-Gesetz und auch den Festlegungen in der Landesplanung ist in so dicht besiedelten Ballungsräumen wie im Großraum München dem ÖV Vorrang vor dem Autoverkehr einzuräumen. Entsprechend ist in diesem Ziel dann das Wort „möglichst“ durch „vorrangig“ zu ersetzen. Sinnvoll wäre auch, dies auf den ganzen Umweltverbund (ÖV, Rad, Fuß) ausdehnen, so dass das Ziel heißen würde „... und die verkehrliche Erreichbarkeit, vorrangig im ÖV, mit dem Rad und zu Fuß, zu beachten.“

3 Siedlungsentwicklung und Mobilität

Z 3.1 Für das Ziel gilt die gleiche Anmerkung wie Z1.7. In der Begründung sollte wie im Ziel auf den schienengebundenen ÖV abgestellt werden statt auf SPNV.

Z 3.2 Einschränkung auf den SPNV ist nicht sinnvoll, „schienengebundener ÖV“ wäre besser (vergleiche auch Begründung in der Einleitung)

B III Verkehr und Nachrichtenwesen

1 Leitbild

G 1.1 Wichtig ist, dass guter ÖV zu Beginn der Siedlungsentwicklung bereitsteht, damit die Neubürger direkt bei Einzug nicht gezwungen sind, unbedingt für alle Wege ein Auto zu verwenden. Daher wäre es sinnvoll, Satz 1 zu ergänzen mit „, so dass der Umweltverbund (ÖV, Rad, Fuß) zu Nutzungsbeginn bereits attraktiv zur Verfügung steht“.

G1.3 In der Begründung sollte außerdem erwähnt werden, dass das Verkehrsmanagement zu einer nachhaltigen Verlagerung auf den Umweltverbund beitragen soll, und zwar auch außerhalb der Hauptlastzeiten.

G 1.2 Zu Satz 2 („nicht zwingend an der standardisierten Bewertung festgehalten wird“):

Viele Kritikpunkte an der standardisierten Bewertung teilen wir. Die erhebliche methodische Diskrepanz zwischen der Bewertung von Straßen- und Schienenprojekten führt zu einer Fehlausgabe von Steuermitteln für die falschen Projekte. Der Zwang zum eigenen Gleiskörper ist ebenso ein nur historisch erklärbarer Irrtum.

Für Projekte, die für sich isoliert betrachtet werden können, ist das bisherige Verfahren nutzbar. In einem so komplexen und zugleich attraktiven Nahverkehrssystem wie in München führt es allerdings zu Fehlentscheidungen, und auch zu Fehlentscheidungen. Das heute Fahrzeitdifferenzen unter 5 Minuten geringer gewertet werden, hat dazu geführt, dass der Freistaat Bayern sich für ein Express-System entschieden hat, obwohl dies der Mehrzahl der Fahrgäste Nachteile zufügt. Diese Wirkung ist fatal, auch kleine Zeitdifferenzen zählen für die Fahrgäste. Wenn eine Gewichtung stattfindet, dann darf es keinesfalls so harte Grenzen wie jetzt geben, die zu Fehlschlüssen führen.

Allerdings sollten auch ein fortgeschriebenes Verfahren nicht ausschliesslich darauf konzentriert werden, Projekte in die Bebauungsreife zu führen. Beispielsweise bei der U-Bahn-Querung im Münchner Norden stimmen die Ergebnisse der Bewertung mit unserer verkehrlichen Bewertung überein; nur weil ein Projekt eine U-Bahn ist, ist es nicht automatisch sinnvoll.

Das bisherige Bewertungsverfahren hat viel Nutzen daraus errechnet, wenn Autofahrten auf den Öffentlichen Nahverkehr verlagert werden. In der Kernstadt München wird damit eine positive Bewertung natürlich nur noch sehr schwierig zu erreichen sein. Vielmehr müsste der Nutzen für die bestehenden Nutzer der Öffentlichen Verkehrsmittel stärker einbezogen werden und auch für sich alleine Projekte zur Realisierung bringen können. Dies betrifft die Erhöhung der Betriebsstabilität, Fahrzeitverkürzungen und weitere Qualitätsverbesserungen.

Von der Betrachtung von Reiseweiten sollte der Fokus auf eine Start-Ziel-Betrachtung gelegt werden; denn der Verzicht auf unnötige Umwege über die Innenstadt ist keine gesunkene Nachfrage und sollte auch nicht so dargestellt werden.

Zudem müssen zu allen berücksichtigten Kosten auch die entsprechenden Nutzen ausgewiesen werden. Dies gilt beispielsweise für grosszügigere Dimensionierung von Bauwerken als Reserve für Verkehrswachstum, was volkswirtschaftlich zwingend notwendig wäre aber aus kurzfristiger Kostenperspektive zu oft unterbleibt.

Gerade angesichts der Kostendiskussionen müssen die ausgelösten Betriebskosten (und damit auch eventuell erzeugten Angebotsverschlechterungen auf anderen Achsen bzw Tarifierhöhungen), Nutzbarkeit von Teilbauwerken, Sanierungskosten und Risiken und Optionen bei ändernden Rahmenbedingungen stärker berücksichtigt werden und ggf auch dafür Vorsorge getroffen werden. Wenn ein Projekt für sich betrachtet ohne Reserven sinnvoll ist, dann wird es vernünftigerweise auch mit Reserven sinnvoll sein; die Kosten für Reserven können natürlich nicht dem aktuellen Nutzen auferlegt werden, aber angesichts der Prognosen für den Großraum München ist dies die einzig sinnvolle Vorgehensweise.

Wenn die Bewertungen Aussagen treffen, unter welchen Rahmenbedingungen eine bestimmte Maßnahme sinnvoll wäre (z.B. Anpassung der Bebauungshöhe, Baudichten), dann kann dies zu einer zielgerichteten Diskussion beitragen und beispielsweise zwischen Verkehrsangebot und Bebauungs-

und Gestaltungsplanung iterativ optimiert werden.

Damit Iterationen möglich werden, muss als Ergebnis einer Bewertung nicht nur eine Zahl stehen, sondern ein Rechenverfahren, mit dem einzelne Parameter einfach angepasst werden können und damit neue Ergebnisse erzielt werden (beispielsweise Bebauungsdichten, Preisstände, Ölpreis), ohne dass dies mehrere Monate lang dauert und viel Geld verschlingt.

Wesentlich bei den Bewertungsverfahren ist auch, dass zum Zeitpunkt der Entscheidung über ein Neubauprojekt ein Betriebskonzept hinterlegt ist, das vollständig veröffentlicht und auch realistisch und ernsthaft ist.

Insoweit halten wir ein blosses Beiseiteschieben der Standardisierten Bewertung für nicht sinnvoll. Wichtig wäre vielmehr der Ersatz durch ein überarbeitetes Rechenverfahren, das die oben angeführten Punkte berücksichtigt.

(neuer Grunds.) Ein Leben ohne Auto darf nicht zu einer spürbaren Einschränkung der Mobilität führen.

Zur Begründung möchten wir darauf verweisen, dass nach einer Vielzahl von Studien die Bürger überwiegend kein Auto zur Verfügung haben.¹

Daher muß der Öffentliche Verkehr so gestaltet werden, daß er jederzeit eine akzeptable Alternative zum Individualverkehr ist und daß er auch von Bevölkerungskreisen genutzt werden kann, denen nicht oder nicht immer ein Auto zur Verfügung steht oder die bewußt auf ein solches verzichten. Für Jugendliche, Rentner, Behinderte, aber auch viele Mütter mit Kindern ist der Öffentliche Verkehr das Hauptverkehrsmittel. Untersuchungen haben gezeigt, daß Männer im mittleren Alter die einzige Bevölkerungsgruppe sind, bei denen die Benutzung des Autos andere Verkehrsmittel überwiegt.

Einerseits ist die allgemeine Zunahme von Verkehr im Sinne von zurückgelegter Entfernung aus umweltpolitischen Gründen nicht wünschenswert. Andererseits ist die Tatsache, daß davon bestimmte Bevölkerungsgruppen ausgeschlossen sind, sowohl volkswirtschaftlich als auch im Sinne der Chancengleichheit äußerst bedenklich. Eine Politik, die als Hauptzielgruppe die überdurchschnittlich Mobilen, die überdurchschnittlich Kaufkräftigen und die überdurchschnittlich in den Medien Präsenten hat, mag zwar als modern gelten, muß deswegen aber nicht richtig sein.

2 Öffentlicher Personen-Nahverkehr

2.1 Allgemeines

Z 2.1.3 Auch wenn der Flughafen immer wieder gerne Zielobjekt für Begierden ist, so wird seine Bedeutung doch oft überschätzt. Entsprechend wäre es sinnvoll, dieses Ziel zu streichen.

2.2 Schienengebunder Regional- und Fernverkehr

G 2.2.3 Aufgrund der Erfahrungen mit dem Untersagungsverfahren zum Abbau von Kreuzungsbahnhöfen bitten wir, die Strecke im ersten Satz präziser zu beschreiben mit „Strecke Tutzing - Garmisch-Partenkirchen - Landesgrenze“.

¹siehe: Kleine Fibel vom Zufußgehen und anderen Merkwürdigkeiten; Sozialdata; München, 1992

Außerdem bitten wir statt „mehrgleisigem Ausbau“ zu schreiben „Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Kapazität und Betriebsqualität“; ansonsten wird die Deutsche Bahn (wie bereits geschehen) den Abbau von Betriebsinfrastruktur damit begründen, das das Entfernen von Weichen der erste Schritt zu einem zweigleisigen Ausbau ist.

In der Begründung wird geschrieben, daß die Strecke Grafing Bahnhof – Wasserburg zwischenzeitlich stillgelegt war. Dies ist falsch. Auch die (dringend notwendige) Stichstrecke nach Wasserburg Stadt war zu keinem Zeitpunkt stillgelegt; das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ignoriert rechtswidrig seine Betriebspflicht. Auch wenn die Stadtstrecke nicht im Gebiet dieses Regionalplanes liegt: Die Erwähnung der positiven verkehrlichen Wirkungen zumindest in der Begründung würden wir ausdrücklich begrüßen.

Zur Ammerseebahn Geltendorf - Weilheim betonen wir, daß eine Verbesserung der Anbindung Richtung München wichtig und der derzeitige Zustand unbefriedigend ist. Allerdings sind die möglichen Maßnahmen auch unter anderen Aspekten, wie der Anbindung in die Kreisstadt Landsberg, einem Betriebskonzept für die Strecke nach Augsburg etc. zu betrachten. Erst nach Prüfung dieser Aspekte kann die Entscheidung getroffen werden, welche Verbesserung am sinnvollsten ist.

(neues Ziel) Sinnvoll wäre den Bau des Regionalbahnhofs Poccistraße zu fordern, so wie dies ja auch bereits Konsens zwischen allen Beteiligten ist. Sinnvollerweise so, dass ein Ausbau auf 4 Bahnsteigkanten auf Dauer möglich bleibt, und eine Erreichbarkeit des Oktoberfests ohne ebenerdige Querung der Lindwurmstraße gegeben ist.

(neues Ziel) Im Regionalplan war bisher die Reaktivierung der Strecke Landsberg – Schongau für den Personenverkehr als Ziel festgehalten. Wir bitten darum, dieses Ziel auch in die neue Version aufzunehmen.

(neues Ziel) Aufgrund negativer Erfahrungen bitten wir darum, daß festgeschrieben wird, daß ausreichend Kapazitätsreserven nicht nur auf den Strecken, sondern auch an den Haltepunkten und Bahnhöfen und deren Vorfeld ggf. geschaffen und erhalten werden. Dies sollte auch als eigener Punkt geschehen.

(neues Ziel) Die Möglichkeit einer Kapazitätserhöhung der Fernbahn zwischen München-Pasing und Olching wird offengehalten.

Begründung: Mit der Leistungserhöhung zwischen Olching und Augsburg wird oben genannter Abschnitt zum Nadelöhr für den Regional- und Fernzugverkehr.

2.3 S-Bahn-Verkehr

Z 2.3.1 Wichtig ist, dass Verbesserung der Bedienungsqualität und Kapazität eine zeitnahe Perspektive haben. Entsprechend schlagen wir ab Satz 2 vor „Die Finanzierung des seit 2001 geplanten 2. Tunnels muss endlich in 2016, spätestens in 2017 durch verbindliche aller Zusagen aller Beteiligten geklärt werden. Kostensteigerungen in der Bauphase sind durch verbindliche Festpreisangebote der Baufirmen einzuhalten. Weitere Zeitverzögerungen sind nicht

mehr akzeptabel.“

Eine konkrete Festlegung auf eine Maßnahme halten wir im Regionalplan für nicht notwendig, der Freistaat Bayern plant dies ja selbstständig. Zudem widerspricht der Tunnel auch teilweise dem Planungsgrundsatz aus der Präambel und G1.1 sowie G1.3. Entsprechend schlagen wir vor die bisherigen Sätze 2 und 3 zu streichen.

Z 2.3.2 Wichtiger als theoretisch mögliche Zahl an Abfahrten ist das tatsächliche Angebot. Wir schlagen daher als Formulierung vor „An allen S-Bahn-Stationen im MVV-Innenraum und auf entsprechend belasteten Linien im Außenbereich sind mindestens 6 Abfahrten je Stunde und Richtung im Berufsverkehr anzustreben“

Die Begründung hingegen kann unverändert bleiben.

Z 2.3.3 Wir halten eine Ausdehnung der S-Bahn beispielsweise nach Landsberg aufgrund der immer längeren Fahrzeiten für nicht mehr sinnvoll. Andere Konzepte wie sie beispielsweise Richtung Weilheim realisiert wurden sind weitaus sinnvoller. Ein dichtes Angebot geht auch ohne S-Bahn. Entsprechend schlagen wir als Formulierung vor „Eine deutliche Verbesserung von Verkehrsangebot und Tarifsituation zur Erschließung weiterer Gebiete mit attraktiven Angeboten ist vorzusehen, insbesondere im Landkreis Landsberg am Lech.“.

(neues Ziel) Bei der S-Bahn fehlen Ziele bezüglich Zuverlässigkeit und Infrastruktur. Wir schlagen daher als Ziel vor: Die Zuverlässigkeit der S-Bahn ist sicherzustellen, insbesondere auch durch Infrastrukturausbau.

(neues Ziel) Für die Mobilität von morgen ist es sinnvoll, ausreichend Platzreserven freizuhalten. Entsprechend schlagen wir als neues Ziel vor: An allen S-Bahn-Strecken ist durchgängig Platz für ein zweites Gleis freizuhalten. Überall wo S-Bahn und Regional-, Fern- oder Güterverkehr regelmäßig verkehren, ist Platz für zwei weitere Gleise freizuhalten.

Begründung: Wir profitieren heute davon, dass in der Vergangenheit an allen Eisenbahnstrecken der Platz für ein zweites Gleis freigehalten wurde. Mit der gleichen Voraussicht sollte heute überall dort, wo S-Bahn und Regional-, Fern- oder Güterverkehr regelmäßig verkehren, Platz für zwei weitere Gleise freigehalten werden. Dies unabhängig davon, ob heute konkrete Ausbaupläne existieren, perspektivisch für die nächsten 50-100 Jahre.

2.4 U-Bahn

Z 2.4.2 Den aufgeführten U-Bahn-Wünschen widersprechen wir. Beispielsweise untersucht die Stadt München gerade, ob eine Verlängerung der Tram oder der U-Bahn nach Engelschalking sinnvoller ist. Daher empfehlen wir die Streichung dieses Ziels.

neues Kapitel: Tram- und Stadtbahnen

Wie richtigerweise im Regionalplanentwurf dargestellt fehlen Tangentialverbindungen. Ein sinnvolles Werkzeug dazu sind Tram- und Stadtbahnssysteme. Konkret wäre beispielsweise eine Verlängerung der Tram von St. Emmeran nach Unterföhring sinnvoll.

(neues Grunds.) Die Vorteile von schienengebundener Elektromobilität und kostengünstiger Realisierung mittels Tram-/Stadtbahnssystemen sollten genutzt werden. Die Verlängerung von in München endenden Trambahnstrecken ist grundsätzlich sinnvoll.

(neuer Grunds.) Stadt- und Trambahnssysteme bieten eine attraktive und kostengünstige Alternative zum MIV für die Gebiete, die bisher weitgehend dem Autoverkehr überlassen sind. Daher sollen solche Systeme auf tangentialen Strecken sowie auf anderen, bisher nicht durch den Schienenverkehr erschlossenen Relationen gebaut werden.

(neuer Grunds.) Das Stadtbahn- und Trambahnssystem ermöglicht, daß S-Bahn-Stationen, Ortszentren und andere wichtige Ziele auch ohne Auto erreichbar sind. Dadurch gibt es eine Chance, daß der Druck des Individualverkehrs nicht mehr so ungebremst zunimmt.

2.5 Bus

Z 2.5.2 Ticketing außerhalb des Fahrzeugs ist nicht unbedingt sinnvoll, und sollte daher aus der Aufzählung in der Begründung entfernt werden.

5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

(neues Ziel) Wir schlagen als neues Ziel vor, ausreichend viele wettergeschützte Radstellplätze an allen Haltestellen der Schienenverkehrsmittel sicherzustellen.

6 Verkehrsinfosysteme und Technologien

G 6.1 Wichtig ist den ÖV nicht einfach nur als Überlaufgefäß für den Straßenverkehr zu betrachten. Vielmehr sollte ein gutes Angebot, Benutzbarkeit und gute Information durchgehend im ÖV zur Verfügung stehen.

G 6.2 E-Ticketing hat keinen Wert an sich. Daher empfehlen wir die Streichung dieses Grundsatzes.

B V Kultur, Freizeit und Erholung

2 Verkehrliche Erschließung

Z 2.1 Die Verkehrliche Erschließung von Kultur- und Freizeiteinrichtungen sollte vorrangig im ÖV, insbesondere im Schienenverkehr erfolgen. Wir regen daher an, das Ziel entsprechend anzupassen.

3 Freizeit- und Erholungseinrichtungen

Z 3.1 Nicht nur bei Errichtung sondern auch beim Ausbau bestehender Einrichtungen. Für die ökologische Verträglichkeit ist der Vorrang des ÖV notwendig.

Z 3.3.2 Die Erschließung mit dem MIV sollte bewusst als nicht-vorrangig gekennzeichnet werden. Wir schlagen daher vor, vor die Worte „des MIV“ die Worte „soweit nötig“ einzufügen.