

Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN e.V. zu den Vorschlägen zum Thema nachhaltige Mobilität im Rahmen der Bayerischen Nachhaltigkeitsstrategie

Im Folgenden werden Ziele und Maßnahmen aus den Vorschlägen zum Entwurf der Nachhaltigkeitsstrategie kommentiert sowie aus unserer Sicht fehlende Punkte ergänzt. Es besteht nicht der Anspruch, die einzelnen Teilbereiche vollständig abzudecken – in vielen Fällen können nur einige Aspekte beispielhaft angesprochen werden. Uns ist auch bewusst, dass manche von uns geforderte Maßnahme nicht im Verantwortungsbereich der Bayerischen Staatsregierung liegt, sondern entweder bei anderen politischen Strukturen (Kommune, Bund, Europäische Union) oder bei Unternehmen (zum Beispiel Verkehrsbetrieben). Trotzdem geben wir einige solche Hinweise, weil wir glauben, dass solche Aspekte zum Erfolg einer nachhaltigen Verkehrspolitik beitragen können und die Bayerische Staatsregierung hier zumindest unterstützend und empfehlend eingreifen kann.

Bezogen wird sich auf die entsprechenden Kapitel im Entwurf des Dokuments „Für ein nachhaltiges Bayern“ (Kurzfassung vom 1.9.2011 und vollständiger Entwurf vom 24.8.2011) sowie auf die Zusammenfassung unter www.nachhaltigkeit.bayern.de. Soweit es uns sinnvoll erscheint, weichen wir von der Gliederung in den genannten Dokumenten ab und fassen Teilbereiche unter neuen Überschriften zusammen.

Aufteilung „Ziele“ und „Maßnahmen“

Wir regen an, die Aufteilung zwischen Zielen und Maßnahmen in einigen Punkten zu überdenken. So würden wir den Punkt „Technische Verbesserung der Fahrzeuge“ eher unter Maßnahmen einordnen, da solche Verbesserungen die Möglichkeit bieten, Ziele wie Energieeinsparung und Fahrgastfreundlichkeit zu erreichen. Dagegen sehen wir im Punkt „Verkehrsvermeidung“ eher ein Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Technische Verbesserungspotenziale am Fahrzeug

Beim Themenbereich technische Verbesserungspotenziale am Fahrzeug sind nicht nur die energetischen Aspekte relevant, sondern auch die Nutzbarkeit durch die Fahrgäste. Ein Beispiel für ein unzureichendes Ergebnis bei der Fahrgastfreundlichkeit sind die Züge der Baureihe 440 in der Form, in der sie die DB AG (zum Beispiel als Fugger-Express) einsetzt. Ein anderes Beispiel für eine zu einseitige betriebswirtschaftliche Optimierung ist die Baureihe 612 der DB AG. Verbesserungspotenziale dürfen nicht nur unter dem technischen Aspekt gesehen werden, sondern auch unter dem Aspekt der Akzeptanz durch die Fahrgäste, um nachhaltig zu wirken. So besteht unter anderem in Bezug auf den Sitzkomfort („Beinfreiheit“) sowie die Bereitstellung von ausreichendem Stauraum für Gepäck und Fahrräder deutlicher Handlungsbedarf.

Des Weiteren ist die Verknüpfung der Fahrzeugtechnik nur mit Klima- und Immissionsschutz für ein nachhaltiges Vorgehen zu einseitig. Auch bei der Aufteilung der Themenbereiche „Optimierung der Transportketten“ sowie „Zuverlässigkeit und Benutzerfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs“ werden Zielsetzungen getrennt, deren gemeinsame Betrachtung sinnvoll erscheint (siehe unten). Es entsteht der Eindruck, dass bestimmte Themen von bestimmten Fachbereichen „besetzt“ sind (Thema A „gehört den Umweltleuten“ / Thema B „gehört den ÖV-Leuten“). Dies hinterlässt im Zusammenhang mit einer Nachhaltigkeitsstrategie keinen positiven Eindruck (siehe auch Anmerkungen zu „Optimiertes Gesamtverkehrssystem“).

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Beim Punkt „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ sollte betont werden, dass die wichtigste Maßnahme zur Erreichung dieses Zieles ist, das Wachstum des Straßenverkehrs einzudämmen. Unserer Meinung nach ist der Feldversuch mit Lang-LKW beispielsweise ein Projekt, bei dem unter anderem Fragen der Verkehrssicherheit nicht ausreichend berücksichtigt werden. Zudem sind wir überzeugt, dass eine verstärkte Verkehrsüberwachung (Stichworte: Raser, Alkohol am Steuer, Falschparker) die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen würde.

Benutzerfreundlichkeit und „kurze Wege“

Im Bereich Öffentlicher Verkehr gibt es einen Aspekt, bei dem das Thema „kurze Wege“ über die Verkehrsvermeidung hinaus eine wichtige Rolle spielt. Dieser Aspekt umfasst die Wegführung im Bereich von Haltestellen und Bahnhöfen sowie die Umsteigewege an ÖV-Knotenpunkten. Bei den reinen Fahrzeiten wird – mit entsprechenden Kosten – oft im Minutenbereich optimiert. Im Stationsbereich geht den Fahrgästen dieser Zeitgewinn viel zu oft wieder verloren, weil dort nach falschen Prioritäten vorgegangen wird.

Die allermeisten Menschen erreichen Bahnhöfe und Haltestellen zu Fuß. In sehr vielen Fällen kann der Einzugsbereich von Bahnhöfen beispielsweise dadurch vergrößert werden, dass die Bahnsteige nicht nur aus einer Richtung zugänglich sind. Eine S-Bahn-Station hat eine Länge von über 200 Metern. Liegt der Zugang für den potenziellen Fahrgast auf der „falschen“ Seite, ergibt sich ein um mehrere hundert Meter längerer Weg. Die Länge des Wegs zum Bahnhof ist neben dem reinen Zugangebot der zweitwichtigste Faktor bei der Verkehrsmittelwahl.

Ebenso wichtig sind kurze und benutzerfreundliche Umsteigewege. Wer beispielsweise an Bahnhöfen wie München-Laim zwischen S-Bahn und Bus wechseln muss, wird dies als großen Minuspunkt bei der Wahl von Bus und Bahn als Verkehrsmittel bewerten. Auch München-Moosach hat trotz hoher Investitionssummen in den U-Bahn-Bau aufgrund der Situation am DB-Bahnhof sehr unbefriedigende Umsteigewege.

Barrierefreiheit und Benutzerfreundlichkeit

Bei der „Verbesserung von Barrierefreiheit“ sehen wir eine enge Verknüpfung mit dem vorstehenden Abschnitt.

Der Abbau von Barrieren dient nicht nur Behinderten, sondern allen Menschen. Daher sollten die Punkte Benutzerfreundlichkeit und Barrierefreiheit zusammen betrachtet werden. Dies ist auch

ein Beitrag dazu, das Thema Barrierefreiheit noch stärker als bisher von einem Minderheiten- zu einem Mehrheitsthema zu machen.

Die Zuverlässigkeit ist dagegen aus unserer Sicht eher ein spezieller Aspekt der Benutzerfreundlichkeit, den man aber beispielsweise auch unter „Optimierung der Transportketten“ einordnen könnte.

In der Vergangenheit wurden leider auch falsche Grundsatzentscheidungen zu Bahnsteighöhen und Fahrzeugbeschaffung gefasst (zum Beispiel bei der S-Bahn München), die heute Nutzbarkeit, Kompatibilität und sinnvolle Weiterentwicklung einschränken. Es hat sich gezeigt, dass Strukturen innerhalb eines Konzerns wie der DB AG nachhaltige Lösungen bei der Schnittstellenproblematik behindern. Auch wenn vieles nicht einfach korrigierbar ist, muss aus den gemachten Fehlern gelernt und die politische Verantwortung wahrgenommen werden.

Verbesserung der Barrierefreiheit / barrierefreie Information

Bei der Barrierefreiheit wird häufig der Punkt barrierefreie Information vergessen. Die Lesbarkeit von Fahrplänen und anderen Aushängen muss verbessert werden. Neben der eigentlichen Gestaltung dieser Medien trägt auch eine adäquate und funktionierende Beleuchtung zur Nutzbarkeit bei.

Die langen Entwicklungs- und Fehlerkorrekturzeiten bei der elektronischen Fahrgastinformation erschweren die Akzeptanz solcher Systeme (Beispiel: „DEFAS“ S-Bahn München). Der Nutzen von elektronischer Fahrgastinformation an Haltestellen und Bahnhöfen leidet oft auch an eigentlich trivialen Nebensächlichkeiten wie einem falschen Anbringungsort.

Verbesserte Förderung barrierefreier Infrastruktur

Aufzüge im Bereich des Öffentlichen Verkehrs haben eine zu hohe Ausfallquote und zu lange Ausfallzeiten. Insbesondere an einigen Verkehrsstationen der DB AG muss man zeitweise sogar von desaströsen Zuständen sprechen. Solche Aufzüge werden mit hohen Förderzuschüssen errichtet. Nach Zahlung der Mittel scheint für die Geldgeber deren Wartungszustand und Verfügbarkeit aber keine Rolle mehr zu spielen. Das ist verantwortungslos und weit von jeder Nachhaltigkeit entfernt.

PRO BAHN schlägt eine Pflicht zur Rückzahlung von Fördergeldern vor, wenn – unabhängig von der Ursache – eine bestimmte Ausfallquote überschritten wird. Wo immer es geht, sollte einer passiven Barrierefreiheit in Form von geeigneten Rampen der Vorzug gegenüber technischen Lösungen gegeben werden.

Zuverlässigkeit des Öffentlichen Verkehrs / Optimierung der Transportketten

Häufige Anschlussverluste sind – abhängig vom Fahrplankontakt – eine häufige Ursache, die die Wahl der Verkehrsmittel Bus und Bahn negativ beeinflusst. Aus Sicht des Fahrgastes sind die Anschlusssicherung und die Zuverlässigkeit des Öffentlichen Verkehrs insgesamt der wahrscheinlich wichtigste Beitrag zur „Optimierung der Transportketten“. Zu dieser Optimierung gehören selbstverständlich aufeinander abgestimmte Fahrpläne verschiedener Verkehrsmittel. Als Negativbeispiele seien Garmisch-Partenkirchen und Freising genannt, wo im letzten Jahr der Fahrplankontakt der Buslinien komplett vom S-Bahn-Takt entkoppelt wurde.

Die Bereitstellung von unternehmensübergreifenden Echtzeit-Informationen (über Internet, Mobilfunk sowie an den Verkehrsstationen) und die Kommunikation von Ersatzverbindungen im Störfall sind unerlässlich.

Die betriebliche Sichtweise des pünktlich fahrenden Zuges muss durch die kundenorientierte Sichtweise des pünktlich sein Ziel erreichenden Fahrgastes ersetzt werden. Dazu sollten zum einen Anschlussverluste bei der Pönalisierung im Schienenpersonennahverkehr stärker gewichtet werden. Zum anderen ist anzustreben, dass die betroffenen Fahrgäste für ihre Zeitverluste entschädigt werden. Entsprechende Regelungen müssen für die gesamte Reisekette implementiert werden – nicht nur im Schienenverkehr und unabhängig vom Aufgabenträger.

Optimiertes Gesamtverkehrssystem

Der Punkt „ein optimiertes Gesamtverkehrssystem und eine Mobilitätsstrategie mit dem Ziel bestmöglicher Kombination der Verkehrsträger“ steht im Widerspruch zu dem auch unter „Maßnahmen“ erwähnten „Rahmenplan Verkehrsmanagement Bayern 2015“, der sich nur der Themen Straßen und Motorisierter Individualverkehr (MIV) annimmt. Hier ist eine Zusammenarbeit gefragt, die sicherstellt, dass sinnvolle Maßnahmen beim Öffentlichen Verkehr (Schiene und Straße) nicht gleichzeitig durch Maßnahmen beim Individualverkehr konterkariert werden. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass der ausufernde Bau von Park&Ride-Anlagen nicht nur Verbrauch wertvoller Flächen und einen Anstieg des MIV nach sich zieht, sondern auch ÖV-Angebote kannibalisieren kann. Dass vor allem im Bereich des Schienenverkehrs ein erheblicher Nachholbedarf besteht, ist angesichts der heute angebotenen Reisegeschwindigkeiten offensichtlich.

Zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems gehört auch die Förderung der Kombination von Eisenbahn- und Fahrradverkehr. Das betrifft sowohl die Mitnahmemöglichkeiten in Zügen als auch die Schaffung sicherer Abstellmöglichkeiten an Verkehrsstationen.

Fahrgastrechte

Die Verbesserung der Kundenrechte im Öffentlichen Verkehr betrachten wir als eigenständiges Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Da sich die Fahrgäste den jeweiligen Anbieter normalerweise nicht aussuchen können, sind die Kundenrechte und deren Durchsetzung im Öffentlichen Verkehr von erhöhter Bedeutung. Das fehlende Regulativ des Wettbewerbs um den Endkunden muss durch gesetzgeberische Maßnahmen ersetzt werden. Die Formulierung „ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Verbraucherschutz und unternehmerischen Interessen“ bewerten wir daher als zu wenig kundengerecht. Ziel muss sein, dass die Fahrgäste bei mangelhafter Leistungserbringung Rechte haben, die nicht hinter Verbraucherrechten in anderen Wirtschaftsbereichen zurückfallen.

So müssen durchgehende Reiseketten auch beim Umsteigen zwischen Bus und Bahn und auch bei Verwendung mehrerer Fahrscheine (beispielsweise beim Wechsel zwischen Verbundtarif und DB-Tarif) abgesichert sein. Das Ausschließen von Fahrscheinen wie dem Bayernticket von einigen Rechten entspricht nicht der gelebten Realität im Öffentlichen Verkehr und grenzt inzwischen große Kundengruppen aus. Vor allem aber müssen die Regelungen für die Pendler verbessert werden. Bei der momentanen Rechtslage führen selbst die permanenten Verspätungen und Störfälle

im Münchner S-Bahn-Netz nicht dazu, dass Fahrgäste für ihre Zeitverluste entschädigt werden. Sie zahlen den vollen Preis für schlechte Leistung.

Regulierung und unternehmensübergreifende Aufgaben

Nicht nur bei der Rechtsstellung der Fahrgäste führt der fehlende Wettbewerb um den Endkunden zu einer Verzerrung, die nur gesetzgeberisch kompensiert werden kann. Auf anderen Ebenen wie Tarif, Fahrscheinvertrieb, Fahrplangestaltung und Fahrgastinformation existiert eine solche Verzerrung ebenfalls und muss durch staatliche Regulierung ausgeglichen werden. Die Staatsregierung sollte überlegen, ob sie die Kompetenzen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft entsprechend ausweitet, oder – insbesondere für den Fernverkehr – bundesweit eine bessere Regulierung anstrebt. Von dieser Frage sind nicht nur der Bahnbereich, sondern auch die anderen Sektoren des Öffentlichen Verkehrs betroffen.

Bei der unter anderem von PRO BAHN geforderten Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieben im Bahnbereich sehen wir die oben angesprochenen Themen – Tarif, Fahrscheinvertrieb, Fahrplangestaltung, Fahrgastinformation – nicht bei den einzelnen Verkehrsunternehmen, sondern zumindest koordinierend bei einer Infrastrukturgesellschaft oder auf andere Weise unternehmensübergreifend angesiedelt. Nur so können ansonsten immer wieder auftretende Brüche im Verkehrssystem – die eindeutig jeder Nachhaltigkeitsstrategie widersprechen – vermieden werden.

Mitwirkungsrechte

Noch einmal getrennt von den eigentlichen Kundenrechten möchten wir die Mitwirkungsrechte der Bürger betrachten. Das bloße Zurverfügungstellen von „Informationen über Verbindungen, Tarife, Störungen etc.“, wie im Entwurfsdokument zur Nachhaltigkeitsstrategie angesprochen, ist als Anforderung nicht ausreichend (sondern sollte selbstverständlich sein).

Die Fahrgäste als Hauptbetroffene bei Änderungen von Leistungen und Regelungen im Öffentlichen Verkehr müssen ein Anhörungs- und Mitwirkungsrecht bekommen. Nicht nur beim Infrastrukturausbau muss die Bevölkerung beteiligt werden; auch die Umgestaltung von Liniennetzen oder Tarifbestimmungen können tief ins tägliche Leben vieler Menschen eingreifen. Das hier verborgene Potenzial zur Verbesserung der Nachhaltigkeit darf nicht unterschätzt werden.

Elektromobilität

PRO BAHN fordert seit langem, dass der Begriff Elektromobilität nicht einseitig auf den Individualverkehr angewendet wird. Der Öffentliche Verkehr bietet mit elektrischen Zügen, Straßenbahnen und O-Bussen schon seit sehr langer Zeit eine ganze Palette von Anwendungen der Elektromobilität. Dies herauszustellen und zu fördern wird deutlich nachhaltigere Ergebnisse bringen als lediglich die Vor-Ort-Emissionen des MIV zu reduzieren.

Auch elektrisch angetrieben Autos lösen viele Probleme nicht, beispielsweise den immensen Flächenverbrauch des fahrenden und ruhenden Verkehrs und die Personen- und Sachschäden aufgrund von Verkehrsunfällen. Dass die Politik den Eindruck erweckt, der elektrische Individualverkehr löse quasi alle Probleme, hält die Menschen davon ab, ihre Verkehrsmittelwahl zu überdenken und wird damit die Schadensbilanz des Verkehrs insgesamt erhöhen.

Weitere Vorschläge zum Stadtverkehr

Dem Gebot der Nachhaltigkeit entspricht, Städte weniger als Verkehrsraum, sondern vielmehr als Lebensraum zu begreifen. Damit Verkehrsprojekte nachhaltig in den städtischen Lebensraum integriert werden können, ist ein übergreifender, gemeinsamer Ansatz von Stadtraumgestaltung und Verkehrsplanung notwendig. Die Aufrechterhaltung städtischer Achsen, die den motorisierten Individualverkehr gegenüber allen anderen Nutzungen priorisieren, kann nicht Ziel nachhaltiger Verkehrspolitik sein.

Verkehr und Siedlungsentwicklung

Nachhaltige Verbesserungen sind auch bei der Verknüpfung neuer Siedlungsbereiche mit bestehender oder neu zu schaffender Verkehrsinfrastruktur notwendig. Hier hat es in der Vergangenheit zu oft Fehlentwicklungen gegeben.

Neue Siedlungen und Gewerbegebiete werden häufig auf „die grüne Wiese“ gestellt, anstatt zu prüfen, wie sie optimal zu bestehenden Bahnhöfen oder neu zu schaffenden Haltepunkten angelegt werden können. Orte entwickeln sich in Richtungen, die die Nutzung von Bus und Bahn erschweren, statt sie zu erleichtern. Neubaugebiete sind bezugsfertig, bevor sie durch den Öffentlichen Verkehr erschlossen wurden. Das alles führt dazu, dass grundsätzliche Entscheidungen zur Verkehrsmittelwahl ohne die Alternative Bus und Bahn gefällt werden und später gar nicht oder nur mühsam (und teuer) zu korrigieren sind.

Eine Siedlungsentwicklung, die von vornherein Rücksicht auf die Belange des Öffentlichen Verkehrs und seiner potenziellen Kunden nimmt, stärkt die Nachhaltigkeit nicht nur hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl, sondern auch bei der Verkehrsvermeidung. Wenn der Bahnhof zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar ist, entfällt die Fahrt mit dem PKW und Park&Ride-Flächen am Bahnhof können kleiner bleiben.

Grundsätzlich ist es notwendig, bei der Siedlungs-, Gewerbe- und Verkehrsentwicklung frühzeitig auf den Umweltverbund zu setzen und die Erreichbarkeit zu Fuß, per Fahrrad sowie mit Bus und Bahn zu priorisieren. Dadurch wird Verkehr vermieden, das Mobilitätsangebot wird nachhaltiger und die Orte werden bürgerfreundlicher. Bei Schulen sollte neben der Standortwahl auch die Koordinierung der Unterrichtszeiten mit dem Öffentlichen Nahverkehr vorangetrieben werden.

Weitere Vorschläge zum Schienenpersonennahverkehr

Neben den Bahnstrecken, bei denen in Bayern bereits eine Reaktivierung (Beispiel: Selb – Asch) oder eine Bestellung von Personenverkehr (Beispiel: Senden – Weißenhorn) angestrebt ist, sehen wir in diesem Punkt weiteren Handlungsbedarf. Für eine Reaktivierung im Bahnverkehr empfehlen wir unter anderen die Altstadtstrecke nach Wasserburg am Inn und die fränkische Höllentalbahn. Zur Förderung des sanften Tourismus wäre auch die Bestellung von Freizeitverkehren auf ansonsten stillgelegten Bahnlinien sinnvoll.

Regionaler Güterverkehr

Mit den erwarteten Wachstumsraten im Güterverkehr und weiter steigenden Kosten und Umweltbelastungen beim Transport auf der Straße können andere Modelle des Schienengüterver-

kehr als zurzeit praktiziert wieder interessant und notwendig werden. Eine Güterbeförderung zu Zielen, die abseits der jetzt existierenden Umschlagbahnhöfe liegen, erfordert aber eine entsprechende Umlade- und Gleisinfrastruktur vor Ort. In erster Linie ist es notwendig, im Bereich existierender Bahnhöfe Flächenreserven und noch vorhandene Gleisanschlüsse zu erhalten.

Mit der von der Politik zugelassenen fast ausschließlichen Orientierung von DB Netze auf die momentan existierenden Fahrpläne wurden in Bahnhofsbereichen viele Gleise entfernt oder unbrauchbar gemacht. Eine Wiedererrichtung dieser Infrastruktur ist nur möglich, wenn der dafür notwendige Platz nicht dauerhaft zweckentfremdet wird. In Bahnhöfen sollten daher grundsätzlich Flächen für Ladegleise planerisch gesichert werden – durch Widmung als Bahnverkehrsfläche oder Kennzeichnung im Flächennutzungsplan.

Der Neubau einer Güterumschlagstelle ist auch auf freier Strecke außerhalb bestehender Bahnhöfe denkbar. Die Kosten werden aber aufgrund von Grundstückserwerb, wegen der Integration einer neuen Betriebsstelle in Signal- und Stellwerkstechnik sowie durch andere Einflüsse des Bahnbetriebs erheblich höher ausfallen.

Weitere Vorschläge zur Schieneninfrastruktur/Infrastrukturpolitik

Die Betonung von Fernverkehrsachsen wie sie sich beispielsweise aus dem EU-Programm TEN-V ergeben, darf kein Selbstzweck sein. Ihre Notwendigkeit muss von Bedürfnissen wie einer Zunahme des Güterverkehrs sowie dessen Verlagerung auf die Schiene abgeleitet werden. Es ist wichtig, den Bürgern die dahinter liegende Bedeutung transparent zu machen, anstatt Schlagwörter in den Vordergrund zu stellen.

Auch die Projektkommunikation muss nach Nachhaltigkeitsaspekten bewertet werden. Die reine Postulierung, dass Bayern sich für eine zügige Realisierung von Maßnahmen einsetzt, ist mit Blick auf die Geschehnisse beispielsweise um den Ausbau der Verbindung via Mühldorf kontraproduktiv und wird das Verständnis eher behindern statt fördern. Angesichts der überall sichtbaren Finanzprobleme sind Aussagen wie „zügige Realisierung“ nur noch sinnvoll, wenn sie mit konkreten Realisierungsstrategien, die auch Wege zur Finanzierung aufzeigen, nachgewiesen werden.

Anregung zu Finanzierungsmodellen

Es muss Schluss sein mit einer Verkehrs- und Infrastrukturpolitik, bei der mittels Fördermitteln regiert wird. Vielmehr ist eine höhere Grundfinanzierung des Öffentlichen Verkehrs vonnöten.

Fördermittel fließen oft nur temporär und unterschiedliche Geldgeber haben unterschiedliche Interessen. Dies führt jeweils zu singulären Lösungen, die an der notwendigen Integration verschiedener Problemfelder vorbeilaufen. Das ist nicht nachhaltig und im Endeffekt volkswirtschaftlich zu teuer. Eine höhere Grundfinanzierung statt vieler Fördertöpfe führt zur besseren Ausnutzung der Kompetenz vor Ort und dazu, dass Entscheidungen auf den richtigen Ebenen fallen (Subsidiaritätsprinzip, Stärkung der Eigenverantwortung).

Anmerkungen zu Planungsprozessen

Prestigetragende Großprojekte werden gegenüber kleineren Maßnahmen unangemessen bevorzugt. Unserer Meinung nach liegt dem eine verzerrte Einschätzung des Nutzens für die Bürger zu-

grunde. Gerade bei Großprojekten müssen zur Risikominderung alternative Planungen möglichst lange parallel verfolgt werden. Wir halten dies für einen besseren Weg als immense Kostensteigerungen durch Projektverschleppung oder gar zu späte Projektabbrüche hinzunehmen. Die mit Großprojekten verbundenen Beeinträchtigungen von Anwohnern und Fahrgästen während der langen Bauzeit werden eher in Kauf genommen, wenn nicht erst am Ende der Baumaßnahme (möglicherweise erst nach 10 Jahren), sondern bereits schrittweise ein Nutzen für die Bevölkerung entsteht.

Zu oft werden Planungen mit zusätzlichen Zielen überfrachtet, um ein Projekt möglichst „alternativlos“ zu machen. Aus ähnlichen Gründen wird ein politisch gewolltes Großprojekt gerne mit weiteren Projekten kausal verknüpft. In Wirklichkeit ist „Alternativlosigkeit“ aber ein Zeichen für schlechte Verkehrspolitik. Anstatt rational vorzugehen und Alternativen im Auge zu behalten, wird zu Lasten der Bürger gepokert. Dieses Vorgehen führt oft zu großen Zeitverlusten; es bindet Energien, Planungskapazitäten und Kapital.

Beispiele wie der Bau der Autobahn A94 durch das Isental zeigen zudem, dass Bürgerbeteiligung nachhaltiger werden muss – sie kommt zu häufig wie reine Staffage daher. Die Amtsplanung wird gegenüber Vorschlägen aus der Bürgerschaft bevorteilt, nur weil sie von staatlichen Stellen bereits abgesegnet wurde. Diese Vorgehensweise treibt einen Keil zwischen Bürger und Politik; sie erschwert die Umsetzung künftiger Infrastrukturprojekte erheblich.

Abschlussbemerkung

PRO BAHN begrüßt ausdrücklich die Einbeziehung von Bürgern und Verbänden bei der Formulierung einer Bayerischen Nachhaltigkeitsstrategie. Dieses Vorgehen ist sicher geeignet, die Akzeptanz für einen Paradigmenwechsel zu erhöhen. Es hilft dem Vertrauen in die künftige Politik jedoch nicht, wenn seit Jahren und Jahrzehnten „die Verlagerung möglichst großer Verkehrsanteile von der Straße auf die Schiene“ als vorrangiges politisches Ziel genannt wird, die Umsetzung dieses Ziels bisher aber weit hinter den Möglichkeiten zurückgeblieben ist. Auch in dem vorliegenden Entwurf wird dieses Ziel zwar wieder genannt, das Papier konzentriert sich jedoch vorwiegend auf (technische) Maßnahmen zur Abschwächung der Schäden durch den motorisierten Individualverkehr, weniger auf den Ausbau des Umweltverbunds. Unter dieser Diskrepanz leidet das Vertrauen in den Umsetzungswillen der formulierten Ziele. Wenig zielführend ist auch die Verwendung von wohlklingenden, aber inhaltsleeren Floskeln wie „Unterstützung von Leuchtturm-Projekten“, insbesondere, weil sie den Anschein erwecken, dass Prestige vor Sinnhaftigkeit gestellt werden soll. Gleiches gilt für richtige Forderungen (beispielsweise die Internalisierung externer Kosten), die dann aber in einem Nachsatz gleich wieder bis zur Wirkungslosigkeit abgeschwächt werden.

München, den 22.1.2012

Fahrgastverband PRO BAHN Bayern e.V.
Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

E-Mail: info@bayern.pro-bahn.de

Internet: www.pro-bahn.de/bayern