

Stellungnahme des AAN zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

1	ALLGEMEINES	2
2	STAND DER VORHABEN.....	3
2.1	S-Bahn und Regionalverkehr.....	3
2.2	U-Bahn	4
2.3	Stadt-Umland-Bahn.....	4
2.4	Trambahn	4
2.5	Fahrradverkehr.....	5
2.6	Fußgängerverkehr	5
2.7	Straßenverkehr	6
3	ANHANG	6
4	FAZIT	7

1 Allgemeines

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist im Wesentlichen eine Auflistung bereits (zum Teil seit 13 Jahren) beschlossener Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Der AAN bedauert, dass keinerlei Ansätze zu einer wirklichen „Verkehrsentwicklung“, d.h. zur Beeinflussung und Gestaltung der verkehrsgenerierenden Parameter (d.h. der Siedlungsstruktur) erkennbar sind. Auch bei den Maßnahmen selbst ist keine grundsätzliche Verlagerung des Schwerpunkts zugunsten stadtverträglicher Verkehrsmittel erkennbar.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) setzt somit die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte, sowohl in den Ausbau des MIV (motorisierter Individualverkehr) als auch des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) zu investieren, fort. Es ist dann im Ergebnis nicht überraschend, wenn dadurch keine nennenswerte Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund erfolgt.

Der Ausbau des Schienennetzes zur Verbesserung der ÖPNV Nutzung wird nicht ausreichend untersucht, obwohl dies auch nach Ansicht des Planungsreferates das einzig taugliche Mittel zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils ist:

„Es ist auch darauf hinzuweisen, dass eine Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage wesentlich nur durch den Ausbau schienengebundener und auf eigener Trasse verlaufender Verkehrsmittel zu erreichen ist.“(Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (NVP), Beschlussvorlage für die Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 09.07.2003, Seite 18).

Offenbar wurde auch im Rahmen der untersuchten Szenarien nicht das Optimum erreicht: „In Testszenario 2 sind die ermittelten Fahrgastgewinne nicht proportional zu den dort unterstellten Angebotserhöhungen. Hier könnten speziell in den Stadt-Umland Beziehungen durch Änderungen in der Netz- und Angebotsstruktur noch Ansatzpunkte zur Optimierung liegen.“

Leider wird auf die einzelnen Maßnahmen, die dem Testszenario 2 zugrunde liegen, nicht genauer eingegangen. So lässt sich nicht nachvollziehen, ob das Schwergewicht auf der effizienten Förderung des Oberflächenverkehrs liegt oder ob auch auf einen weiteren Ausbau der U-Bahn (auch über die Stadtgrenzen hinweg) gesetzt wurde, wo dann ein schlechtes Kosten-Nutzen Verhältnis nicht überraschen würde.

Zumindest in früheren Konzepten zur Verkehrsminderung (Verkehrsminderungskonzept „C4“ der „Perspektive München“) wurde die Vernachlässigung des Oberflächenverkehrs besonders deutlich:

"Weitergehende Untersuchungen, wie beispielsweise eine Schwerpunktverlagerung zu kostengünstigerem ÖPNV-Oberflächenverkehr (Straßenbahn/Stadtbahn) nach deutlicher Entlastung der Oberfläche vom MIV, konnten im Rahmen des Verkehrsminderungskonzepts nicht durchgeführt werden (C4, S.10)."

Angesichts der Untersuchungen zur Verlängerung der Straßenbahn ins Umland scheint sich hier eine Wende zum besseren anzudeuten.

Richtig ist grundsätzlich auch die Erkenntnis, dass ein erheblicher Teil der Münchner Verkehrsprobleme durch die Siedlungsentwicklung im Umland verursacht wird. Trotzdem bleibt auch für München noch genügend Gestaltungsspielraum, um die Verkehrssituation zu verbessern.

Ein Beispiel, wie Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auch im Münchner Stadtgebiet auseinanderklaffen, ist die Bebauung im Bereich Karlsfeld/Allach (Dachauer Straße / A99): Mit der neuen Gewerbeansiedlung (z.B. T-Systems) geht keine adäquate Verbesserung des ÖPNV einher, obwohl entsprechende Planungen zum Bau einer Stadt-Umland Bahn seit knapp 10 Jahren diskutiert werden.

Insgesamt sind die Maßnahmen zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Stadt-Umland-Verkehr zwar richtig, aber nicht weitgehend genug. Insbesondere zur Verbesserung der – im ÖPNV eher mangelhaften - tangentialen Verkehrsbeziehungen werden – außer den bereits 1991 vom Stadtrat einstimmig beschlossenen Trambahntangenten – keine Vorschläge gemacht. So fehlen z.B. Vorschläge zu einer Isarquerung im Münchner Süden oder zu Tangenten im Bereich Trudering/Messe/Perlach.

Im Folgenden soll auf die einzelnen Maßnahmen eingegangen werden.

2 Stand der Vorhaben

2.1 S-Bahn und Regionalverkehr

Angesichts der zunehmenden Bedeutung der Stadt-Umland Verkehrsbeziehungen überrascht es, dass Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung des S-Bahn- und Regionalverkehrs nicht vorgeschlagen werden. Insbesondere die derzeit vom Freistaat untersuchten Konzepte zur Expreß-S-Bahn und zum 15 Minuten Takt lassen einerseits eine deutliche Verbesserung des S-Bahnangebots erwarten, haben andererseits aber auch deutliche Auswirkungen auf den ÖPNV in München.

Auch wenn die nachfolgend genannten Maßnahmen nicht in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt München fallen, sollte München im eigenen Interesse (d.h. Verlagerung des IV auf den ÖV) hier mit Vorschlägen zur Gestaltung des SPNV in der Region tätig werden:

Nach Ansicht des AAN sind folgende Verbesserungen im S-Bahnverkehr in Angriff zu nehmen:

- Fortführung der Express-S-Bahn über die heutigen Grenzen des S-Bahnbereichs hinaus, z.B. nach
 - o Wasserburg (Stadt)
 - o Pfaffenhofen
 - o Landsberg
 - o Moosburg
- Aufwertung der Strecke nach Altomünster (d.h. Elektrifizierung, bessere Durchbindung nach München)

Der Regionalverkehr bietet ebenfalls noch erhebliches Potential für Verbesserungen: Grundsätzlich ist zu untersuchen, inwieweit eine Kombination von Express-S-Bahn und Regionalzügen Sinn macht (vgl. oben).

Regionalbahnhof Poccistraße:

Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Regionalverkehr und U-Bahn ist am U-Bahnhof ein Haltepunkt bzw. Bahnhof für den Regionalverkehr einzurichten. Speziell die Fahrzeiten vom östlichen Umland (Rosenheim, Mühldorf) in den Münchner Süden lassen sich so deutlich reduzieren.

Des Weiteren ist die bestehende Trassenfreihaltung der Südumfahrung aufrecht zu erhalten.

2.2 U-Bahn

Die U-Bahn ist ein hervorragendes ÖPNV Verkehrsmittel zur Bewältigung großen Fahrgastaufkommens über mittlere Entfernungen. Die Stadtbereiche in München, in denen ein derartiges Fahrgastaufkommen zu erwarten ist, sind inzwischen alle per U-Bahn erschlossen.

Bei den in den letzten Jahren eröffneten Strecken (Mangfallplatz, Neue Messe) zeigt sich das Fehlen eines entsprechenden Fahrgastaufkommens allein schon an der Tatsache, dass – auch in der Hauptverkehrszeit - nur ein 10 Minutentakt angeboten wird.

Nach Ansicht des AAN ist bei den in Planung befindlichen Strecken (Pasing, Engelschalking) sowie den im VEP angedachten Strecken (Fasanerie, Allach) das Fahrgastaufkommen zu gering. Speziell die U-Bahn nach Pasing – die immer als „Entlastung“¹ der S-Bahn gesehen wurde - wird durch den Bau der 2.S-Bahnstammstrecke endgültig überflüssig.

Allenfalls die Strecke von Großhadern nach Martinsried macht aus Sicht des volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen Verhältnisses Sinn.

Die Erschließung von Engelschalking, der Fasanerie und von Allach erfolgt aus Kostengründen und aus Gründen der Netzstruktur (z.B. Tangente Engelschalking – Schwabing – Neuhausen) sinnvollerweise mittels Straßenbahn/Stadt-Umland Bahn.

Eine andere Alternative wäre der Einsatz eines U-Bahnfahrzeuges, das auch an der Oberfläche gemäß BO Strab eingesetzt werden kann (d.h. keinen kreuzungsfreien Bahnkörper benötigt). Somit wäre es dann möglich, Verlängerungen von U-Bahnstrecken oberirdisch zu einem Bruchteil der Kosten einer Tunnelstrecke vorzunehmen.

2.3 Stadt-Umland-Bahn

Eine wesentliche Aufgabe der Stadt-Umland Bahn ist die Verbesserung der im ÖPNV eher mangelhaften tangentialen Verkehrsbeziehungen. Dies ist im VEP nicht erkennbar. So fehlen z.B. Vorschläge zu einer Isarquerung im Münchner Süden (Isar Süd!) oder zu Tangenten im Bereich Trudering/Messe/Perlach.

Die Vorschläge des AAN zu einer Isarquerung im Süden (im Rahmen der ÖV Erschließung Isar Süd) sind im Anhang aufgeführt. Diese Vorschläge wurden bereits 2003 in der Beteiligungsphase eingebracht.

Überraschend ist, dass gerade zur Erschließung des Bereichs Dornach/Aschheim/Kirchheim, für den in MOBINET vor vier Jahren eine Stadt-Umland-Bahn Erschließung untersucht wurde, im VEP keine Maßnahmen vorgesehen sind.

2.4 Trambahn

Aufgrund der Stadtstruktur und des zu erwartenden Fahrgastaufkommens ist die Trambahn das ideale Verkehrsmittel für tangentiale Verbindungen sowie zur Erschließung der Stadtbereiche, die durch Schnellbahnen nur unzureichend erschlossen sind. Die Trambahn kombiniert eine hohe Akzeptanz beim Fahrgast (deutlich besser als beim Bus und vergleichbar einer U-Bahn) mit niedrigen Bau- und Betriebskosten

¹ Ein genauere Betrachtung der Fahrgastzahlen zeigt, dass von der U-Bahn nach Pasing nur eine marginale Entlastung der S-Bahn zu erwarten ist.

Daher ist ein weiterer Ausbau der Trambahn sinnvoll und notwendig.

Daher empfiehlt der AAN folgende Maßnahmen:

- Schnellstmöglicher Bau von Nordtangente, Westtangente, St. Emmeram, Kasernelinie
- Bau der Trambahn vom Arabellapark nach Engelschalking mit Verlängerung in Richtung Dornach
- Folgende Varianten einer Verlängerung der Tram von St. Emmeram aus sind zu untersuchen:
 - Erschließung Gewerbegebiet Unterföhring
 - Verlängerung nach Unterföhring und Ismaning (in Kombination mit Stadt-Umland-Bahn)
 - Verlängerung zur Studentenstadt (in Kombination mit Stadt-Umland-Bahn)
- Die Strecke Schwannseeplatz – Krankenhaus Harlaching ist als erste Stufe einer Südtangente Fürstenried – Obersendling (Isar Süd) - Harlaching - Perlach - Neuperlach zu sehen.
- Verlängerung der Kasernenlinie in Richtung Kieferngarten und Hasenberg.

2.5 Fahrradverkehr

Generell sei hier auf die Stellungnahme des ADFC verwiesen.

In diesem Zusammenhang sei noch mal auf den Ausbau von Bike&Ride hingewiesen. Bike&Ride ist insbesondere im Stadtrand- und Umlandbereich ein gut geeignetes Mittel zur Verbesserung der Erreichbarkeit v.a. der Schnellbahnhaltstellen. Entsprechende Ausbaustandards (z.B. keine „Felgenkiller“ als Fahrradständer, Wetterschutz) sind zu fordern.

2.6 Fußgängerverkehr

Da der Zugang zu den Haltestellen des ÖPNV in den meisten Fällen zu Fuß erfolgt, ist die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen ein wichtiges Kriterium für die Attraktivität des ÖPNV. Auch bei der Ausstattung der Haltestellen selbst besteht noch deutlicher Verbesserungsbedarf (behindertengerechte Ausstattung, Wetterschutz, Fahrgastinformation).

Nach Ansicht des AAN besteht hier in folgenden Bereichen Handlungsbedarf:

Schnellbahn:

Die S-Bahnhaltestellen zwischen Pasing und Berg am Laim sind mit besseren Zugangsmöglichkeiten auszurüsten. Derzeit sind mehrere Haltestellen ausschließlich durch unattraktive Fußwege entlang stark befahrener Straßen zu erreichen (z.B. Donnersberger Brücke). So würde z.B. eine Fußgängerbrücke am Ostende des S-Bahnhofs Berg am Laim nach Norden die Erschließung des Gewerbegebiets an der Kastenbauerstraße deutlich verbessern.

Tram und Bus:

Speziell bei Haltestelleninseln in Fahrbahnmitte stellt sich den Fahrgästen immer wieder das Problem, dass sie wegen des Autoverkehrs die Tram oder den Bus nicht mehr rechtzeitig erreichen können. Hier ist Abhilfe zu schaffen. In Zürich haben sich dafür Zebrastreifen (anstelle von Ampeln) sehr bewährt.

Da die Erreichbarkeit der Haltestellen ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV ist, muß hier eine entsprechende Priorisierung – wenn nötig, auch zu Lasten des MIV – vorgenommen werden.

Einzugsbereiche und Aufwertung des Straßenraums:

Erfahrungsgemäß tragen neue Straßenbahnstrecken zu einer erheblichen Aufwertung der Aufenthaltsqualität im städtischen Raum bei. Vielfältige Beispiele im Ausland zeigen, dass Baumaßnahmen für den ÖPNV sogar als Initialzündung für eine generelle Aufwertung des städtischen Raums genutzt werden. Diese erhöhte Aufenthaltsqualität fördert wiederum den Fußgängerverkehr. Ein Pilotprojekt dafür könnte die z.B. Fürstenrieder Straße sein.

Haltestellenstandards:

Die Ausstattung der Haltestellen ist in folgenden Belangen zu verbessern:

- Ausstattung mit Spritzschutz
- bessere und zeitgemäßere Gestaltung der Haltestellen, z.B. mehr Haltestellenkaps, behindertengerechter (d.h. stufenloser) Einstieg (z.B. durch höhere Randsteine), Sehbehindertenleitstreifen, Kasseler Randstein für Bushaltestellen
- Haltestellen möglichst nahe an Kreuzungen bzw. da, wo sie den Fahrgästen am meisten nützen, und nicht dort, wo sie nach Ansicht des KVR den Autoverkehr am wenigsten stören
- Bessere Fahrgastinformation: Die Bus- und Trambahnhaltestellen sind mit besseren Netzplänen auszurüsten. Die derzeit dort aushängenden Informationen (Übersichtsschema Tarif) sind für die Orientierung ungeeignet. Grundsätzlich brauchbar ist der MVV-Übersichtsplan (Linienplan Stadt), wenn auch die Verwendung einer detailgetreuen Stadtgrundkarte sowie weniger Rechtschreibfehler bei den Haltestellennamen angebracht sind. Zu ergänzen ist dies durch eine Umgebungskarte nach Vorbild der Umgebungspläne in den U-Bahnhöfen (die neue Ausgabe ist qualitativ gut)

2.7 Straßenverkehr

Außer Lärmschutzmaßnahmen an stark befahrenen Straßen (z.B. Einhausung) sind hier keine baulichen Maßnahmen mehr vorzunehmen.

Es ist zu untersuchen, inwieweit Straßen, die parallel zu gut ausgebauten Hauptverkehrsachsen liegen, geeignet zurückgebaut werden können (z.B. Potsdamer Straße nach der Fertigstellung des Petueltunnels).

3 Anhang

Im Anhang ist das Konzept „Isar Süd“ des AAN zur Verbesserung der ÖPNV Erschließung des Münchner Südens aufgeführt.

4 Fazit

Der Verkehrsentwicklungsplan bietet eine gute Zusammenfassung des aktuellen Planungsstandes. Der AAN begrüßt, dass im Gegensatz zu früheren Verkehrsentwicklungsplänen, die rein auf Verkehrsinfrastrukturausbau fixiert waren, auch Überlegungen zu Siedlungsstrukturen und anderen verkehrserzeugenden Faktoren angestrengt wurden.

Der AAN bedauert, dass diese positiven Ansätze nur für die Region München, nicht aber für das Münchner Stadtgebiet selbst diskutiert werden.

Ein weiterer Schwachpunkt des VEPs ist, dass dieser kein gestalterisches Element beinhaltet. Die drei Testszenarien werden zwar evaluiert, das resultierende Handlungskonzept ist aber nur eine Vermengung der drei Testszenarien und bietet daher keinen griffigen Handlungsvorschlag.

Vorschläge zur konkreten Umsetzung sowie zur Finanzierung der Maßnahmen fehlen völlig.

Die Gefahr ist groß, dass der VEP somit keine Verbesserung der verkehrlichen Situation in München auslösen wird, sondern nur eine Grundlage bietet, weiterhin keine grundsätzlichen Änderungen in der Verkehrspolitik durchführen zu müssen.