

PRO BAHN München

Gemeinnütziger Fahrgastverband



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

Regierung von Oberbayern
per Mail Luftreinhaltung-Muenchen@reg-ob.bayern.de

PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e.V.
Stadt- und Kreisgruppe München
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
muenchen@pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>

München, 5. März 2018

Luftreinhaltung München; hier: Stellungnahme zum Konzept für die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Konzept für die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München, veröffentlicht unter https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/imperia/md/content/regob/internet/dokumente/bereich5/technischerumweltschutz/lrp/lrp_muenchen_fortschreibung-7_konzept.pdf nehmen wir wie folgt Stellung. Wir fokussieren uns dabei gemäß unserer Satzung auf den Bereich des Öffentlichen Verkehrs.

Wie im Ziel M 3.6 zutreffend ausgeführt ist die Stärkung des ÖPNV einer der beiden größten Hebel zur Verbesserung der Luftqualität. Entsprechend sollten hier auch konsequente Maßnahmen hinterlegt sein.

Die Kapazität des Öffentlichen Nahverkehrs kann kurzfristig (in Jahresfrist) deutlich erhöht werden, wenn der Wille vorhanden ist. Sinnvoll dafür wäre als erster Schritt der Bau der 51 Busspuren, die die MVG bereits vorgeschlagen hat, der Kauf neuer Busse und die Schaffung neuer attraktiver Expressverbindungen. Damit kann eine wesentliche Verlagerung auf den Öffentlichen Nahverkehr erreicht werden, und damit auch die Schadstoffsituation verbessert werden. Auch ein Dieselbus ersetzt bei einem durchschnittlichen Einsatzzyklus viele Autofahrten und trägt damit zur Abgasreduzierung bei. Künftige Einsatzkonzepte für Elektrobusse dürfen nicht dazu führen, dass Ziele wie Kapazitätsverbesserung und Attraktivitätssteigerung verzögert umgesetzt werden.

Mittelfristig (5-10 Jahre) ist eine weitergehende Verbesserung möglich, indem hoch belastete Buslinien auf den elektrischen Straßenbahnbetrieb umgestellt werden. Voraussetzung hierfür ist neben dem politischen Willen auch die Schaffung der ausreichende Planungs- und Genehmigungskapazität in der Verwaltung.

Langfristig (25+ Jahre) können weitere U-Bahn-Strecken wie die U9 für eine Verbesserung sorgen.

Wichtig ist: Es müssen jetzt schnell Ergebnisse erreicht werden. Daher sind jetzt Maßnahmen wie die Etablierung neuer Busspuren mittlerweile sehr wichtig, während vor einigen Jahren der Fokus eher auf mittelfristigen Maßnahmen wie neuen Tramstrecken gelegen hätte.

Bezüglich der Einpendler ist es wichtig, dass die Verbesserung des ÖV-Angebots auch außerhalb der Stadtgrenzen attraktiv ist.

Zur Aussage auf Seite 41 oben, dass die Aufnahmefähigkeit des ÖVs erschöpft ist: Dies ist kein Naturgesetz. Durch den konsequenten Ausbau könnte die Kapazität deutlich gesteigert werden.

Als konkrete Maßnahmen für die Stärkung des ÖVs schlägt PRO BAHN vor:

Beschleunigung und Stabilisierung der Expressbusse durch Busspuren (kurzfristig): Die MVG hat schon vor einiger Zeit über 50 neue Busspuren vorgeschlagen, diese sind in wenigen Wochen umsetzbar. Dies erhöht die Attraktivität und senkt zugleich die Kosten.

Neue Expressbuslinien (kurzfristig): Auf hochbelasteten Strecken wie dem Frankfurter Ring sind neue Expressbuslinien nötig. Dies gilt auch für weitere dringend benötigte leistungsstarke tangentielle Verbindungen.

Überbrückung S-Bahn-Defizite (kurzfristig): Expressbusse bieten sich auch an, in Schwerpunkten die seit Jahrzehnten bestehenden Defizite bei S-Bahn-Ausbau zu überbrücken. So kann eine Linie von Unterschleißheim über die B13 zur U2-Station Am Hart für viele Pendler den Umstieg auf den ÖV attraktiver machen. Die Linie 213 vom Ostbahnhof zum Airbus-Campus Ottobrunn/Taufkirchen sollte zeitlich ausgeweitet werden; im Campus-Bereich kann eine zentrale Umsteigehaltestelle entstehen, die die umliegenden Orte und Gewerbegebiete anbindet.

Stabilisierung Bus-/Trambetrieb (kurzfristig): Immer wieder auftretende Störungen insbesondere durch den Autoverkehr sind konsequent abzustellen. Dies gilt auch für Störungen durch rücksichtslose Falschparker sowie andere permanente Verletzungen der StVO. Eine Beleihung der MVG mit den entsprechenden Ordnungsfunktionen sollte geprüft werden. Soweit sinnvoll muss die Traminfrastruktur robuster geschützt werden.

Trambahn-Vorlaufbetrieb (mittelfristig): Für die Neubaugebiete in Freiham und östlich Englschalking sowie für die Querspange im Norden ist unverzüglich eine Schienenanbindung notwendig. Analog zum Bau von Neuperlach und der heutigen U5 sollte auch hier schnell eine Straßenbahn gebaut werden, bis dann in 30 oder 40 Jahren eine U-Bahn gebaut werden kann.

Umstellung Bus auf Tram (mittelfristig): Buslinien, die alle 5 Minuten oder öfters fahren, sollten konsequent auf Trambahnen umgestellt werden. Dies ist nicht nur attraktiver, sondern aufgrund der größeren Kapazitäten auch preisgünstiger. Zudem ist eine Tram die erprobte Art der Elektromobilität. Dies betrifft unter anderem folgende konkrete Strecken: Tram-Westtangente; Tram im Englischen Garten; sowie die folgenden Strecken: Moosach - Studentenstadt (Nordring) - Trudering, Neuperlach - Ottobrunn - Taufkirchen, Dachau - Münchner Norden, Freiham - Westkreuz - Pasing (im Zusammenhang mit der Siedlung, Freiham, im wesentlichen wie die Buslinie 72), Frankfurter Ring - Fröttmaning, Effnerplatz - Arabellapark - St. Emmeram (- Studentenstadt), Romanplatz - Waldfriedhof / Aidenbachstraße, Max-Weber-Platz - Messestadt Riem, Münchner Freiheit - Neusser Straße - Frankfurter Ring, Germering-Unterpfaffenhofen - Planegg - Neuried - Fürstenried West, Gröbenzell - Puchheim - Germering-Unterpfaffenhofen, Fürstenfeldbruck - Eichenau - Puchheim, Trudering - Messestadt Riem - Aschheim, Messestadt Riem - Neuperlach.

Stabilisierung des S-Bahn-Betriebs (mittelfristig) durch Schaffung zusätzlicher Wendemöglichkeiten (sowohl auf der Stammstrecke, z.B. im Bereich Hirschgarten/Laim, als auch auf den Außenstrecken, z.B. in Lohhof), Weichenübergänge für Gleiswechselbetrieb oder zu parallel laufenden Ferngleisen.

Bau neuer U-Bahn-Strecken (langfristig): Aufgrund des langen Planungsvorlaufs und der hohen Baukosten kann eine U-Bahn erst längerfristig wirken. Wichtigste Maßnahme wäre der Bau der U9, um die überlastete Innenstadtstrecken zu entlasten.

Auch im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs wären vielfache Verbesserungen notwendig und hätten auch positive Effekte auf die Luftreinhaltung in München. Wir verweisen auf unsere Maßnahmenliste im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20180202.html>.

Die mit Abstand dringlichsten Maßnahmen wäre der Bau des Regionalzughalts Poccistraße sowie die Verbesserung der Sendlinger Spange.

Die Maßnahmen aus dem Maßnahmenpaket bewerten wir wie folgt:

M3.1: Busförderung emissionsarmer Fahrzeuge: Diese Maßnahme ist sicherlich sinnvoll. Aufgrund des heute massiv überlasteten Netzes wäre aber eine weitere Kapazitätserweiterung vordringlicher.

M3.2: Förderung von U- und Straßenbahnen: Diese Maßnahme ist sinnvoll und vordringlich. Elektrische Bahnen überzeugen sowohl bei der Leistungsfähigkeit als auch bezüglich der Luftreinhaltung. Der Nutzen der Maßnahme wäre deutlich höher, wenn auch der Ausbau insbesondere der Straßenbahn weitergehen würde.

M3.3: Elektrobuss-Förderung: Im Sinne der Pilotierung ist dies sicherlich sinnvoll. Im ÖV-Bereich ist aber die Kapazitätserweiterung, ggf auch mit emissionsarmen Fahrzeugen wichtiger als Elektrobusse.

M3.4: Innovative Antriebsformen im Schienenpersonennahverkehr: Im Sinne der Pilotierung ist dies sicherlich sinnvoll. Gerade im Schienenpersonennahverkehr ist aber die Kapazitätserweiterung und auch Qualitätssteigerung (Stichwort beispielsweise die S-Bahn-Störungen) weitaus wichtiger.

M 3.5: Park&Ride und Bike&Ride: Bike&Ride ist eine sinnvolle Ergänzung des Öffentlichen Nahverkehrs. Wichtig wäre aber, die Stellplätze in guter Qualität zu bauen (d.h. sinnvolle Radstände, Überdachung). Park&Ride sehen wir insbesondere bei Großanlagen kritisch, eine Verbesserung der Öffentlichen Verkehrsmittel außerhalb des Stadtgebiets wäre weitaus zielführender.

M 3.6: ÖPNV-Infrastruktur: Das ist mit Abstand das wichtigste Ziel. Entsprechend sollte es in konkrete, messbare Teilziele unterteilt werden. Konkrete Vorschläge für die Teilziele mit einer Zeitangabe siehe weiter oben. Hier sollte auch eine erhebliche finanzielle Förderung durch den Freistaat Bayern erfolgen.

M 3.7: Elektrifizierung des SPNV: Grundsätzlich sinnvoll. Aber auch ein Diesenzug ist bezüglich der Klimawirkung immer noch besser als Autoverkehr, daher sollte das Ziel mit einem gewissen Pragmatismus angegangen werden.

M 3.8: Anreize für Tangential- und Expressbusverbindungen in Ballungsräumen: Ebenso ein sehr wichtiges und sinnvolles Ziel. Hier sollten konkrete Ziele vorgenommen (und auch erreicht) werden. Dies muss sich nicht auf den Bus beschränken, auch Straßen-/Stadtbahnstrecken können hierzu sinnvoll sein.

M 3.9: Finanzielle Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV: Aufgrund der hohen Auslastung der Öffentlichen Verkehrsmittel wäre der Ausbau vorrangig. Zudem sollte eine Belohnung für die Stammkunden überlegt werden, die ja teils schon seit Jahrzehnten mit ihrer ÖV-Nutzung für saubere Luft sorgen. Ein Ansatz dafür wäre eine Mitnahmeregelung für Abokunden während Schwachlastzeiten.

M 3.10: Steuerliche Privilegierung für vom Arbeitgeber bezuschusste ÖPNV-Fahrkarten: Sinnvoll. Ergänzend sollte geprüft werden, ob im Sinne der Verwaltungsvereinfachung auch bei Dienstreisen nicht mehr zwischen Auto und Öffentlichem Verkehr unterschieden wird, sondern in beiden Fällen immer basierend auf der Entfernung die gleiche Pauschale abgesetzt werden kann.

Die folgenden Maßnahmen sollten ergänzt werden:

Einzelmaßnahmen für die Stärkung der ÖPNV-Infrastruktur (siehe bei M 3.6).

Zulassung Tram-/U-Bahn: Das Zulassungsverfahren für Fahrzeuge ist so zu straffen, dass neue Fahrzeuge in überschaubaren Zeiträumen in Betrieb genommen werden, damit die Mehrkapazitäten auch bei den Fahrgästen ankommen.

Ausbau Tram: Ab 2019 sollte für die nächsten 15 Jahre jedes Jahr die Erweiterung des Netzes um 15 Kilometer vorgesehen werden. Die Kapazitäten zur Bearbeitung und Genehmigung der entsprechenden Anträge müssen frühzeitig geschaffen werden, damit der Ausbau auch funktionieren kann. Eine Sonderförderung für den Tramausbau wäre empfehlenswert. Strecken deren gute Nutzung für die Tram beispielsweise durch eine Ampelschaltung gesichert sind, sollte ebenso gefördert werden wie ein eigener Gleiskörper.

U-Bahn München: Aufgrund der absehbaren Überlastung der Innenstadt-U-Bahnen ist dringend der Bau der U9 anzugehen. Diese Maßnahmen ist aufgrund der Netzstruktur wichtiger als weitere Netzerweiterungen.

Bahnhof Poccistraße: Der Ausbau des Bahnhofs Poccistraße schafft gute Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und U-Bahn und sollte bevorzugt realisiert werden. Die Planung sollte dabei so geändert werden, dass vier Bahnsteigkanten gebaut werden. Grundsätzlich sollte die Qualität der Umsteigebeziehung möglichst gut werden, und nicht nur auf schlechter Standardqualität.

Funktionierendes Regionalbus-/zugnetz: Ein funktionierender Nahverkehr auch außerhalb der Stadtgrenzen reduziert die Zahl der Autos, die nach München fahren. Denn wer erstmal im Auto sitzt fährt öfters weiter als bis zum ersten ÖV-Knoten, wer dagegen von daheim aus direkt den Öffentlichen Verkehr sinnvoll nutzen kann, tut dies. Dies gilt nicht nur im direkten Umland, sondern Schaden wird auch durch die fehlenden Streckenausbauten beispielsweise ins Allgäu und Richtung Mühldorf und die regelmäßigen Verspätungen der S-Bahn und der Regionalzüge angerichtet.

Schaffung von Fahrradstellplätzen an Bahnstationen. Um eine geschlossene umweltschonende Reisekette zu ermöglichen sind Fahrradstellplätze an Bahnhöfen unerlässlich. Gerade in Innenstadtbereichen fehlen diese oftmals komplett oder sind in viel zu geringem Umfang vorhanden. Da seit der Bahnprivatisierung DB Netze sich für dieses Thema nicht mehr in der Verantwortung sieht, fällt diese Aufgabe nun der öffentlichen Hand zu.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth
(Leiter SKG München)