



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

Landkreis München
plan:mobil
per Mail

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, 25. Juli 2013

Nahverkehrsplan für den Landkreis München; Stellungnahme zum Entwurf Juni/Juli 2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die erneute Gelegenheit, Stellung zum Zwischenstand des Nahverkehrsplans zu nehmen. Leider ist für uns nicht ganz nachvollziehbar, wie unsere Stellungnahme vom April in den jetzigen Entwurf eingeflossen ist, und aus welchem Grund auf bestimmte Anregungen nicht eingegangen wurde. Auch im Anhang in Kapitel 6.12 ist unsere Stellungnahme nicht erwähnt. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass ehrenamtliche Arbeit nicht immer ganz einfach ist. Es wäre ein motivierender Anreiz, wenn sie über die üblichen Sonntagsreden hinaus auch fachlich gewürdigt würde. Dass wir gegenüber bezahlter professioneller Arbeit manchmal Abstriche machen müssen, versteht sich von selbst. Aber ein qualifiziertes Feedback hilft uns zum einen, besser zu werden, und ist zum anderen auch ein Lohn für den bei uns entstandenen Aufwand, der bei PRO BAHN nur in der Freizeit der Mitarbeiter erbracht werden kann. Wir werden daher auch Teile aus unserer Stellungnahme vom April in diesem Schreiben noch einmal aufgreifen, und die damalige Stellungnahme der Vollständigkeit halber beifügen.

Zum vorliegenden Text:

Rolle und Funktion des ÖPNV ist zu defensiv ausgerichtet. Gerade im Verdichtungsraum – zu dem ein Großteil des Landkreises gehört – ist ein Leben ohne Auto und rein mit dem Umweltverbund (zu dem im Einzelfall auch das Taxi gehört) grundsätzlich möglich. Auch wenn nur eine Minderheit der Bevölkerung ein solches Ziel anstreben, ist es für die gesamte Region ein positiver und entlastender Faktor. Es ist daher unverzichtbarer Bestandteil heutiger Verkehrspolitik, solche Tendenzen zu unterstützen. Während die Voraussetzungen für ein Leben ohne Besitz eines privaten PKWs im Stadtgebiet München gut sind, ist dies heute im Landkreis nur im fußläufigen Bereich der S-Bahnhöfe realistisch. Die Anforderungen an den ÖPNV müssen daher so gestaltet werden, dass eine Angebotsqualität angestrebt wird, die dazu führt, dass die Bürger gerne und bereitwillig nicht nur auf die Benutzung des Autos verzichten, sondern auch auf die Anschaffung. Dieser in München zum Teil erfolgreich umgesetzte Anspruch kann (und müsste) auch in weiten Teilen des Landkreises München zur Leitlinie werden. Von diesem Selbstverständnis aus ergeben sich dann die entsprechende Schlussfolgerungen, die in einen NVP einfließen. Daraus folgt auch, dass dem Busverkehr (genauso wie dem Radverkehr) ein adäquater Anteil am Straßenraum zugestanden wird. Damit entfallen dann Diskussionen über Busbuchten wie in Großhadern automatisch.

Rufbusse sind zumindest im Großraum München nur in wenigen Einzelfällen sinnvoll, da die Benutzung für die Fahrgäste deutlich komplizierter ist. Zur normalen Netzgestaltung sind Rufbusse aufgrund der hohen Hürden ungeeignet, das gilt auch in den Abendstunden. Falls im Einzelfall doch Rufbusse notwendig sein sollten, dann muss die Nutzung an den wesentlichen Verknüpfungspunkten (beispielsweise beim Umstieg von der S-Bahn) auch ohne Vorbestellung funktionieren. Doch selbst dann ist die Erwartung an die erzielbaren Fahrgastzahlen überschaubar. Eine entsprechende kritische Bewertung sollte als Anmerkung beispielsweise auf Seite 16 bei 'bedarfsgesteuerten Bedienformen' sowie in Kapitel 2.2.2 ergänzt werden.

Verknüpfungspunkte: Unseres Erachtens erfüllt auch Grünwald die Anforderungen an einen Verknüpfungspunkt 1. Ordnung; eine formal notwendige Unterscheidung zwischen U-Bahn und Trambahn können wir nicht erkennen.

Bezüglich des Fahrtwegzuschlags von bis zu 5 Minuten für Verspätungen durch den Autoverkehr: Primäres Ziel sollte sein, durch Massnahmen auf Straßenseite dem Umweltverbund die Probleme des Autoverkehrs zu ersparen (beispielsweise durch eine ÖV-Gleichberechtigung an Ampeln oder Busspuren). Erst wenn dies nicht möglich ist, dann kann als vorübergehende Massnahme auch eine Fahrzeitverlängerung in Betracht kommen. Dies ist dann aber stets schon ein Scheitern der eigentlichen Verkehrsziele.

Die Umsteigezeiten in Tabelle 11 sind mit bis zu 15 Minuten deutlich zu hoch. So lange Zeiten motivieren nicht zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, sondern schrecken ab. Dies gilt abends noch viel mehr als tagsüber. Wir fordern daher eine Beschränkung auf maximal 10 Minuten (dass dann im Einzelfall es immer noch zu Konflikten und damit auch Abweichungen kommen kann, ist klar; aber Planungsmaxime sollte bei „maximal 10 Minuten“ liegen).

Die Formulierung „alternative, leistungsfähige Betriebsformen“ auf Seite 16 klingt zwar positiv, doch wäre es durchaus sinnvoll, hier das Wort „Tram“ oder „Straßenbahn/Stadtbahn“ auch auszuschreiben. Diesem Begriff muss man sich zu einer Umsetzung sowieso annähern, und es gibt mehr als nur eine Linie im Landkreis München, wo dies sinnvoll wäre.

Auf der gleichen Seite wird in den Randzeiten ein 30/40-Minuten-Takt vorgeschlagen. Bei einzelnen Angeboten ist auch dort weiterhin ein 20-Minuten-Takt sinnvoll. Der wesentliche Qualitätsunterschied zum Stadtgebiet München erklärt die unterschiedliche Nutzung des ÖPNVs.

Fahrplantakte müssen so gestaltet sein, dass sie zum jeweils übergeordneten Verkehrsmittel passen. Dass beispielsweise bei einem Bustakt von 30 Minuten und einem S-Bahn-Takt von 20 Minuten nur einmal pro Stunde ein Umsteigeanschluss hergestellt wird, ist nicht hinnehmbar und zudem ineffizient. Entscheidend für die Beurteilung des Angebots ist nicht die Papierlage, sondern dass, was bei den Fahrgästen auch ankommt und angenommen wird.

Für den Nachtverkehr am Wochenende schlagen wir einen Stundentakt vor. Alles andere wird als „einzelne Fahrten“ wahrgenommen und hat nicht die notwendige Attraktivität.

Bezüglich der Haltestellenanlage sind Kaphaltestellen Stand der Technik. Sie ermöglichen eine gute Nutzung und verhindern Störungen des Busverkehrs durch den MIV. Entsprechend sollten sie im Nahverkehrsplan als Standard definiert werden. Eine Umwandlung einer Haltestelle in eine Bucht wie in Großhadern vorgesehen lehnen wir ab.

Der Nutzen von Fahrrädern als Zubringer wird oft unterschätzt, der von Park+Ride dagegen

überschätzt. Im Vergleich der Tabellen 34/35 wird klar, dass eindeutig der Handlungsbedarf beim Ausbau der vollkommen überlasteten Fahrradabstellplätze liegt. Park+Ride dagegen hat keinen ernsthaften Handlungsbedarf im Vergleich zu den anderen Handlungsfeldern. Dies sollte auch auf Seite 40 entsprechend dargestellt werden. Auslastungen von Fahrradabstellplätzen von teilweise über 200 Prozent sind hingegen ein Zeichen für dringenden Handlungsbedarf.

Ebenso besteht an einigen Haltestellen der Bedarf, die fußläufige Erreichbarkeit zu verbessern. Angesichts der Nutzerzahlen ist dies die bei weitem günstigste Möglichkeit, Hemmnisse zur ÖV-Nutzung abzubauen, und die Fahrgastzahlen zu verbessern. Da auch Zuwege zu S-Bahn-Stationen zum Großteil in kommunaler Verantwortung liegen, ist dies ein wichtiges Thema für den Nahverkehrsplan.

Die durchgeführte Stärken-Schwächen-Analyse in Kapitel 6 teilen wir weitestgehend. Die notwendigen konkreten Schlussfolgerungen fehlen hingegen teilweise. Letztlich wird nur durch ein attraktives, verlässliches Angebot die Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich höher werden können.

So sind in Kapitel 6.11 die Auswirkungen des MIV auf die öffentlichen Verkehrsmittel korrekt dargestellt. Es fehlen jedoch die Gegenmaßnahmen, durch die nicht weiterhin die MIV-Probleme auf die Öffentlichen Verkehrsmittel abgeladen werden. Dies wären beispielsweise Busspuren sowie geeignete Ampelschaltungen. An all den genannten Problempunkten sollte die jeweils korrekte Massnahme untersucht und dann auch umgesetzt werden.

Bezüglich der Verkehrsprognose: Die zitierten Studien zur Entwicklung des Verkehrsverhaltens sind oft deutschlandweit. In Ballungsräumen gibt es bereits heute einen wesentlich höheren Anteil des ÖVs als auf dem flachen Land. Die Gesamtentwicklung ist zudem auch wesentlich von politischen Weichenstellungen abhängig. Daher ist die dargestellte Schlussfolgerung nur dann korrekt, wenn politisch nicht gehandelt wird.

Anders dargestellt: Ist die Abnahme des Autoverkehrs und damit die Zunahme des Öffentlichen Verkehrs politisch gewollt, so ist sie auch machbar. Voraussetzung dafür wäre aber ein Konzept, dass das Angebot im Öffentlichen Verkehr aktiv verbessert. Vorbilder gibt es viele in ganz Deutschland, mit Fahrgastgewinnen von mehreren 100 Prozent in kürzester Zeit.

Auf Seite 118 wird davon gesprochen, dass der Bau des S-Bahn-Tieftunnels in 2012 beginnt. Dies ist realistischweise nicht mehr möglich. Vielmehr gibt es keine wesentlichen Neuigkeiten bei der Finanzierung, sie besteht immer noch zum größten Teil aus Luftbuchungen. Die Inbetriebnahme 2019 ist damit auch nicht mehr möglich. Wir raten daher dringend davon ab, sich auf dieses Projekt zu verlassen. Vielmehr wäre es notwendig, dass die möglichen Verbesserungen auf den S-Bahn-Außenstrecken unabhängig von diesem gescheiterten Projekt losgehen.

Auf Seite 119/120 wird dargestellt, dass für die S2 bis Markt Schwaben der viergleisige Ausbau geplant ist. Dies ist nicht mehr korrekt, die Mittelanmeldung für dieses Projekt wurde vom Freistaat Bayern zurückgezogen, um das Geld für den Tieftunnel ausgeben zu können. Damit besteht derzeit keine Ausbauperspektive mehr für diese Strecke, was insoweit der Prioritätensetzung auf Seite 120 widerspricht.

Als Taktangebot bei der S-Bahn besteht heute im Wesentlichen der 10/20-Minuten-Takt. Der Freistaat Bayern plant, den Takt auf einen 15/30-Minuten-Takt zu verschlechtern. Wir würden

uns ein klares Signal des Landkreises München wünschen, den 10-Minuten-Takt beizubehalten bzw. auf allen Linien im inneren Verdichtungsraum einzuführen.

In 8.2.2 Linienstruktur sehen wir beim Hauptnetz erster Ordnung den Bedarf, auch in der SVZ den 20-Minuten-Takt anzubieten. Auf einzelnen Linien sollte tagsüber durchgehend ein 10-Minuten-Takt angeboten werden. Wenn die Bürger sich beim Hauptnetz erster Ordnung merken können „tagsüber alle 10 Minuten, abends alle 20“, dann wird dies zu einer spürbar höheren Attraktivität beitragen.

In Tabelle 43 sollte die Tram entsprechend der wesentlich höheren Attraktivität als der Bus auch entsprechend höher gewertet werden. Dies könnte durch eine Aufnahme in den ersten Teil der Tabelle erfolgen.

In Abschnitt 8.3.2 vermissen wir den Bezug auf eine Tram, die sich sehr für das Premium-Produkt anbieten würde. Zahlreiche Studien zeigen auf, dass bei ansonsten gleichen Rahmenbedingungen eine Tram schlicht eine wesentlich höhere Attraktivität hat, und dadurch auch Bürger zum Nutzen der Öffentlichen Verkehrsmittel motiviert. Dieser Effekt sollte auch im Landkreis München mehr genutzt werden. Insbesondere wenn sowieso ein Premium-Produkt mit teilweise eigenen Trassen eingeführt werden soll, drängt sich dies förmlich auf.

Unsere Anmerkungen bezüglich der konkreten Linienführungen aus der letzten Stellungnahme halten wir vollumfänglich aufrecht, da wir hier keine Veränderung bzw. begründete Ablehnung erkennen können.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth
(Leiter)