



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr



Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘
Fahrgastverband PRO BAHN

info@muenchner-forum.de

Tel. +49 (0)89 28 20 76

München, 18.05.2022

Stellungnahme des Arbeitskreises ‚Attraktiver Nahverkehr‘ (AAN) im Münchner Forum und des Fahrgastverbands PRO BAHN zum STEP 2040

Der Münchner Stadtentwicklungsplan (STEP2040) beschreibt die geplante Stadtentwicklung in den nächsten 20 Jahren unter Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel. Die Schwerpunkte liegen im Bereich Freiraum, Mobilität und Stadtentwicklung.

Ziele sinnvoll, Weg dahin vage

Der STEP2040 umreißt die Ziele (z.B. Ausbau des ÖPNV), bleibt aber sehr vage bezüglich der Zielerreichung. So fehlen z.B. konkrete Aussagen zur ÖPNV-Erschließung der geplanten neuen Wohngebiete. Auch wird beim ÖPNV-Ausbau nicht auf den Nahverkehrsplan und das kürzlich beschlossene ÖPNV-Planungsprogramm eingegangen (bzw. diese erwähnt) – dort sind aber die entscheidenden Maßnahmen zum Ausbau des städtischen ÖPNV beschrieben.

Ziele bei Mobilität zu wenig ehrgeizig definiert – Flächenbedarf des MIV wird zu unkritisch gesehen

Als konkretes Ziel für die Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger im STEP2040 werden lediglich Planwerte für das Jahr 2025 genannt: *„Im Münchner Stadtgebiet sollen bis 2025 möglichst 80 Prozent des Verkehrs mit abgasfreien Kraftfahrzeugen, dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), zu Fuß oder auf dem Fahrrad bewältigt werden. Emissionsfreie, innovative Verkehrsmittel, die optimal ineinandergreifen, werden die Mobilität von morgen prägen und erleichtern den Verzicht aufs eigene Auto. Durch den Wegfall von Autospuren und Parkplätzen entstehen neue Freiräume.“* (Anlage 2 zum STEP2040, Seite 4)

Die o.g. Zielvorstellung kann auch so verstanden werden, dass die „Elektrifizierung des Staus“ als wünschenswertes Ziel angesehen wird: Abgasfreie Kraftfahrzeuge sind explizit als Ziele der Verlagerung genannt. Diese Sichtweise ignoriert die Platzprobleme in der Stadt durch den erheblichen Flächenbedarf des MIV. Ebenso lässt sie den im Vergleich zum ÖPNV hohen Ressourcenverbrauch für die Herstellung der Kfz außer Acht – die CO₂ Emissionen des MIV sind nicht das einzige Umweltproblem.

Münchner Forum
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.
Schellingstraße 65 · 80799 München

www.muenchner-forum.de
www.facebook.com/muenchnerforum/

Vorstandsvorsitzende
Klaus Friedrich
Kathrin Wickenhäuser-Egger

Sitz des Vereins: München
Amtsgericht: München VR 7380
Steuernummer: 143/219/50168

Programmausschussvorsitzende
Gero Suhner
Michael Schneider

Geschäftsführung
Dr. Michaela Schier

Dieses fragwürdige (Zwischen-)Ziel für 2025 wird nicht durch ein Endziel für 2040 ergänzt. Darüber hinaus fehlt eine Darstellung, wie dieses Ziel bis 2025 erreicht werden kann – so ist mit der Fertigstellung nennenswerter neuer ÖPNV-Infrastruktur (der ersten neuen Trambahnstrecken) erst gegen Ende 2025 zu rechnen.

Es ist also eine klare Zieldefinition für 2040 bezüglich der Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund erforderlich. Zu ergänzen ist dies durch klar definierte Zwischenziele für den Zeitraum bis 2040.

Eine genauere Definition, was unter „innovativen Verkehrsmitteln“ zu verstehen ist, ist angebracht. Bei fast allen der „innovativen Verkehrsmittel“ – sofern es überhaupt schon Prototypen gibt – ist die Alltagstauglichkeit noch nicht nachgewiesen. Daher werden diese Verkehrsmittel noch eine sehr lange Anlaufphase haben, um nennenswert (vor allem bis 2040!) zur Änderung des Mobilitätsverhaltens beizutragen. Daher sollte man sich auf keinen Fall auf diese verlassen, sondern die vorhandenen und bewährten ÖPNV-Verkehrsmittel ausbauen.

Beispiel für verfehltete Entwicklungsziele: Polyzentrischer Stadtentwicklungsplan von 1975 und ÖPNV Ausbau

Grundsätzliches Problem vieler Pläne zur Verlagerung des MIV auf umwelt- und stadtverträglichere Verkehrsmittel ist die fehlende Vorgabe konkreter Schritte. Die Ziele sind oft konsensfähig (es wird sich ja kaum eine Partei gegen eine lebenswertere Stadt aussprechen), aber der Weg dorthin bzw. die erforderlichen Maßnahmen sind nicht ausreichend genau beschrieben.

Ein Beispiel hier ist der Münchner Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 1973: Die vorgegebene polyzentrische Struktur wurde bezüglich des Zentrenkonzepts umgesetzt, bezüglich des ÖPNV-Ausbaus hingegen nicht: Es wurden fast ausschließlich radial verlaufende U-Bahnstrecken errichtet, die einzigen Schienen-Tangenten bisher wurden 1997 (Wiederinbetriebnahme der Trambahn-Osttangente) und 2010 (U3 OEZ – Moosach) realisiert.

Klare Vorgaben vom Stadtrat im Sinne der Verkehrswende erforderlich

Für das Gelingen der Verkehrswende sind im Einzelfall die passenden Vorgaben durch den Stadtrat erforderlich. Wenn die Planungsvorgabe de facto ist, dass in eigentlich zukunftsweisenden Projekten wie dem Boulevard Sonnenstraße die MIV-Spuren erhalten werden müssen (<https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6658615>), dann lässt dies keinen Spielraum für eine signifikante Reduzierung des MIV.

(Fehlende) Abstimmung ÖPNV und Siedlungsplanung

Im Kapitel „München setzt auf starke Wohnquartiere und eine zukunftsfähige Stadtentwicklung“ https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:607aa3bc-f4e9-494a-92d7-ef6f7cfa8fbb/03_Karte_Stadtentwicklung.jpg sind die geplanten Vorhaben zum Wohnungsbau dargestellt.

In nachfolgender Tabelle ist aufgeführt, in welchen Fällen eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung existiert oder gemäß Nahverkehrsplan (NVP) geplant (türkis) ist und wo unklar ist, wie die ÖPNV-Anbindung bewerkstelligt werden soll (gelb).

In den Fällen, in denen die ÖPNV-Anbindung unklar ist, ist zu klären, wie diese künftig bewerkstelligt werden soll. In einigen Fällen können auch Maßnahmen im Busnetz ausreichen, aber es sollte klar sein, welche Maßnahmen für erforderlich und sinnvoll gehalten werden.

NVP = Nahverkehrsplan

Nr.	Bezeichnung	Geplante Anzahl WE	ÖPNV / Kommentar
1	Siedlung Ludwigsfeld	bis 2000	Tram Dachau (geplant, Nahverkehrsplan Kategorie B)
2	Lerchenauer Straße	Bis 2000	Derzeit unklar, evtl. Verlängerung Tram Y-Nord
3	Ratoldstraße	Bis 1000	U/S Feldmoching
4	Bayernkaserne	Über 2000	Tram Münchner Norden (in Planung)
5	Eggarten-Siedlung	Bis 2000	Bus 60, evtl. DB Nordring
6	Triebstraße	Bis 1000	Bus 163, evtl. DB Nordring
7	Kirschgelände	Bis 2000	Fußweg nach Untermenzing, Bus 160/165
8	Langwieder Hauptstraße	Bis 2000	Fußweg zu S Lochhausen, Bus159
9	Dreillingsweg	Bis 1000	Fußweg zu S Langwied, Tram Freiham (geplant, NVP Kat. A)
10	Aubing West	Bis 1000	MIV: Variante 7
11	Freiham Nord	Über 2000	U5 (in Planung)
12	Südliches Oberwiesenfeld	Bis 1000	Bus 59 / 144
13	Paketpost Areal	Bis 2000	Tram 16/17, S-Bahn Hirschgarten, Tram Kleinhadern-Neuhausen (NVP Kat. B)
14	Machtlfinger Straße	Bis 1000	Westtangente (in Planung)
15	Siemens Campus Süd	Bis 2000	Tram Siemensallee oder Westtangente Plus
16	Muttenthaler Straße	Bis 2000	Erschließung mit Tram ab Parkstadt Solln (geplant, NVP Kat. A) oder Drygalski-Allee möglich
17	Eggenfeldener Straße	Bis 1000	Tram Zamdorf (geplant, NVP Kat. A, abhängig von geplanter Streckenführung)
18	Truderinger Straße	Bis 1000	Bus 185
19	Heltauer Straße	Bis 2000	Städtische Planung unklar, Vorschlag von PRO BAHN und AAN: https://www.pro-bahn.de/muenchen/202105-warp.pdf
20	5. BA Messestadt Riem	Über 2000	Städtische Planung unklar, Vorschlag von PRO BAHN und AAN: https://www.pro-bahn.de/muenchen/202105-warp.pdf
21	Rappenweg	Bis 2000	Städtische Planung unklar, Vorschlag von PRO BAHN und AAN: https://www.pro-bahn.de/muenchen/202105-warp.pdf
22	Otto-Hahn-Ring	Bis 1000	U/S Neuperlach Süd Tram Putzbrunn?

Wichtig ist, dass bei der ÖPNV Neu-Erschließung eines Neubaugebietes die ÖPNV Haltestellen an den Wohn- bzw. Infrastrukturschwerpunkten sind. Suboptimal ist dies z.B. beim Siegerentwurf für

die SEM Nordost gelöst: U-Bahn und Trambahn sind eher in Randlage der Bebauung positioniert, somit wird ein erheblicher Teil des ÖPNV-Einzugsbereichs nicht genutzt.

U-Bahn-Planung und SEM

Neben Freiham (U5) soll die SEM Nordost (U4) und die SEM Nord (Verlängerung U2) eine U-Bahn-Anbindung erhalten. Um die notwendigen Kapazitäten auf der U2 für die Anbindung der SEM Nord zu erhalten, ist der Bau der U9 Voraussetzung (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-sendling-u-bahnhof-u9-regionalzuege-1.5578074>).

Die aktuellen Aussagen zur Inbetriebnahme der Strecken sind: Freiham ca. 2037, U9 und U4 in den 2040er Jahren.

Auf der anderen Seite wird oft – zu Recht – gefordert, dass Neubausiedlungen von Anfang an mit dem ÖPNV erschlossen werden sollen. Als hinreichend attraktiv und leistungsfähig kann hier nur der Schienenverkehr (d.h. Tram und Schnellbahn) angesehen werden, in Einzelfällen ist ein Vorlaufbetrieb mittels hochwertigen Busverkehrs (BRT – Bus Rapid Transit https://de.wikipedia.org/wiki/Bus_Rapid_Transit) möglich.

Damit stellt sich die Frage, wie die SEM Nord und die SEM Nordost rechtzeitig per Schiene erschlossen werden sollen, falls dort vor 2040 die ersten Wohnungen gebaut werden. Für die SEM Nordost ist – je nach Baufortschritt – in den ersten Jahren eine Erschließung per Trambahn möglich. Eine verspätete Anbindung neuer Wohnviertel an hochwertigen ÖPNV kann die neu dorthin ziehenden Bewohner langfristig zu einem wenig nachhaltigen Mobilitätsverhalten erziehen.

Mobilität – Trambahnplanungen aus NVP zügig umsetzen

Laut <https://stadt.muenchen.de/infos/stadtentwicklungsplan-2040.html> sind die Ziele des Handlungsfeldes „Mobilität“:

„Den öffentlichen Nahverkehr ausbauen, den Radverkehr und die Nahmobilität stärken, Autoverkehr reduzieren, starke Verbindungen in die Region schaffen, innovative Mobilitätsarten fördern und den öffentlichen Raum zugunsten klimaschonender Fortbewegungsarten neu aufteilen.“

Zum Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrs hat der Stadtrat die entsprechenden Planungen beschlossen. Die Trambahnplanungen aus dem NVP sind positiv zu bewerten, es kommt jetzt auf eine schnellstmögliche Umsetzung unter Beachtung der erforderlichen Qualitätskriterien (Auslegung für 2,65 m Fahrzeugbreite, eigene Gleiskörper bzw. Vermeidung durch Störungen durch den MIV) an.

Stellungnahme von PRO BAHN und AAN im Münchner Forum zum Nahverkehrsplan unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf>

ÖPNV ausreichend Platz einräumen und Potential für die Stadtgestaltung nutzen

Bei der Strategie zur Mobilität ist der ÖPNV erwähnt. Es wird aber nicht auf die hervorgehobene Bedeutung des ÖPNV gemäß Mobilitätsstrategie hingewiesen (vgl. städtische Mobilitätsstrategie, <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6625968>, S.8 oben). Damit fehlen auch Hinweise darauf, dass der ÖPNV – auch wenn er zusammen mit dem Fußverkehr das flächeneffizienteste Verkehrsmittel darstellt – entsprechend Platz für eigene Fahrspuren/Gleiskörper und Haltestellen benötigt.

Die Diskussion um die Gestaltung des Hauptbahnhof-Vorplatzes (3 oder 4 Trambahngleise?) zeigt, dass der ÖPNV in München eher als störend für die Stadtgestaltung gesehen wird, statt als wesentliches Element der Gestaltung des öffentlichen Raums und der Verkehrswende anerkannt zu werden.

Ganz anders in unserem Nachbarland Frankreich: Hier werden Trambahnen erfolgreich seit Jahrzehnten für die Stadtgestaltung benutzt, Haltestellen und Strecken der Tram werden attraktiv durch begrünte Gleise und hochwertiges Mobiliar gestaltet.

So wird dem ÖPNV auch zu einem besseren Image und damit zu besserer Nachfrage verholfen. Der ÖPNV muss endlich als Mittel zur Gestaltung der Stadt verstanden werden. Rasengleise, Baumpflanzungen an Haltestellen und begrünte Haltestellendächer werten den Straßenraum optisch auf und tragen zusätzlich zur Verbesserung des Mikroklimas bei.

Planungen zur Reduktion des MIV erforderlich

Die aktuelle Planung zur Tram in der Leopoldstraße, bei der aus Gründen des hohen MIV-Aufkommens die Tram keine eigenen Spuren erhalten soll, deuten nicht drauf hin, dass eine MIV Reduktion in großem Maßstab geplant ist. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen des STEP2040 (gemäß <https://stadt.muenchen.de/infos/stadtentwicklungsplan-2040.html> geht es u.a. darum, *den öffentlichen Raum zugunsten klimaschonender Fortbewegungsarten neu aufzuteilen*).

Positiv ist zu bewerten, dass der Bau von Tunnels am Mittleren Ring nicht mehr weiterverfolgt wird.

Stadt-Umland Bahn nicht erwähnt

Unter dem Punkt „München setzt auf eine partnerschaftliche Entwicklung der Stadtregion“ ist folgende Karte zu sehen:

https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:3a84899b-5f0e-4c94-b8a1-d7af756c8a0e/06_Karte_Region.jpg

An grundsätzlichen neuen Verbindungen im Umland ist nur der 2.ÖV-Ring eingezeichnet, der vermutlich als S-Bahn realisiert werden soll.

Vorschläge für eine – auch tangentielle – Erschließung mit Schienenverkehrsmitteln näher an München fehlen. Nun sind im NVP einige Trambahnverlängerungen ins Umland geplant (z.B. Unterföhring und Dachau), aber dies reicht nicht aus, um den Raum zwischen den S-Bahnachsen zu erschließen.

Dafür ist eine moderne Straßenbahn erforderlich:

Um die Bebauung besser erschließen zu können ist die Realisierung gemäß BOStrab (Bau- und Betriebsordnung Straßenbahn) anzustreben: Die Planungsparameter einer Straßenbahn kommen zur Anwendung. So kann die Trasse wie eine Straßenbahn im Straßenraum geführt werden, aufwändige eigene Trassen oder Tunnel sind nicht erforderlich.

Insbesondere die zunehmend dichter bebauten Ortskerne benötigen eine unmittelbare, hochwertige Erschließung. Eine moderne Stadtbahn kann eine schnelle, kostengünstige, städtebaulich verträgliche Verbindung zwischen den S-Bahn-Achsen schaffen, die dann zwischen den Orten auch ohne Hindernisse mit hoher Reisegeschwindigkeit trassiert werden kann.

Somit ist es unverständlich, dass die in den 2000er Jahren aus politischem Desinteresse der Beteiligten zu den Akten gelegten Pläne zur Stadt-Umland Bahn nicht in modernisierter Form wieder aufgegriffen werden.