



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr



Berthold Maier, Mathias Hintzen
Sprecher des
Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr

info@muenchner-forum.de
Tel. +49 (0)89 28 20 76

Landeshauptstadt München
**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HAI-21
z. Hd. Frau Heimerl
plan.ha1-21@muenchen.de

München, 25.09.2022

Stellungnahme des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V. zur Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“

Im Folgenden wird die Bedeutung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die in der „Perspektive München“ dargestellten Nachhaltigkeitsziele beschrieben sowie auf Defizite der Stadtplanung in Bezug auf den ÖPNV-Ausbau eingegangen.

Ein wesentliches Ziel der Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“ ist, Münchens Stadtentwicklung nachhaltig zu gestalten. Bei der nachhaltigen Stadtentwicklung spielt die nachhaltige Mobilität eine wesentliche Rolle. Die besondere Bedeutung des ÖPNV wurde bereits in der städtischen Mobilitätsstrategie hervorgehoben:

Zitat aus dem Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035, S.18, <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6625968>

„Ein gut ausgelasteter Öffentlicher Verkehr ist zusammen mit dem Fußverkehr das wichtigste, weil flächeneffizienteste und leistungsfähigste Verkehrsmittel im urbanen Raum.“

Der infrastrukturseitige Teil des ÖPNV-Ausbaus (d.h. wo neue Tram- bzw. U-Bahnstrecken errichtet werden sollen) ist im vom Stadtrat 2021 beschlossenen Nahverkehrsplan (NVP) beschrieben. Neben dem reinen Streckenbau sind beim ÖPNV auch folgende Punkte zu beachten:

- Erschließt der ÖPNV die durchfahrenen Gebiete gut (z.B. Haltestellen an lokalen Einzelhandelszentren, gute Erschließung der Wohngebiete)?
- Ist ein leistungsfähiger ÖPNV-Betrieb möglich (z.B. ausreichende Straßenbreiten für Busbetrieb, ausreichend Platz für Haltestellen, Zwischenwendeschleifen und Betriebsstrecken für Straßenbahnen)?
- Wird der ÖPNV zur Gestaltung des öffentlichen Raums genutzt oder eher nur als notwendiges Übel betrachtet?

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

- Werden bei der Tram ihre Chancen bei der Barrierefreiheit an der Oberfläche optimal genutzt (2,65m breite Fahrzeuge, ebener Einstieg)?
- Die Tram bietet optimale Chancen für eine intermodale Logistik mit Cargotram und E-Lastenrädern/Elektrokleintransportern im gesamten Stadtgebiet, dessen Potenziale zur Entlastung der Stadt vom Güterverkehr gehoben werden müssen.

Im Folgenden werden die Bedeutung und die möglichen Handlungsfelder für den ÖPNV für die einzelnen Punkte der strategischen Leitlinien dargestellt (https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:b129023c-5202-4788-9f5e-a38b47b83776/2021_Fortschreibung_PerspektiveMuenchen.pdf, S. 35 ff.).

Zu bestimmten strategischen Leitlinien wird aufgezeigt:

- welchen Beitrag der ÖPNV für dies Leitlinie leistet;
- durch welche Maßnahmen der ÖPNV in die Lage versetzt wird, diesen Beitrag besser als bisher zu leisten.

Strategische Leitlinie	Beitrag des ÖPNV zur Erreichung der Leitlinie bzw. welche Maßnahmen erforderlich sind, damit der ÖPNV diesen Beitrag besser leisten kann
A1 Globale Verantwortung und Klimaschutz	<p>ÖPNV ist das flächeneffizienteste Verkehrsart mit gegenüber dem MIV deutlich reduziertem Ressourcenbedarf.</p> <p>Somit wird ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet.</p>
A 2 Aktive Gestaltung und Resilienz	<p>Aufgrund seiner Bedeutung für Stadt und Klimaschutz ist der ÖPNV möglichst resilient zu gestalten, d.h.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ausreichend Leistungsreserven (z.B. vier Trambahngleise am Bahnhofplatz, Betriebsstrecken und Wendeschleifen auch in der Innenstadt) • mehrere Betriebshöfe mit redundanten Zufahrten (bei U-Bahn nur schwer möglich) • ausreichend Wartungskapazitäten • ausreichend Betriebsstrecken • „vermaschtes“ Trambahnnetz, damit bei Störungen nur kleine Netzteile total ausfallen; analog bei der U-Bahn: Wendemöglichkeiten • eigene Trasse mit Rasengleis und Hecken für die Tram als bevorzugte ÖPNV-Lösung
A 3 Regionale Zusammenarbeit	Verlängerung v.a. von Trambahnlinien über die Stadtgrenze als Initialzündung für tangentielle Schienenstrecken im stadtnahen Umland
A 6 Gemeinwohlorientierte Bodenpolitik	Als am meisten flächensparende Verkehrsart reduziert der ÖPNV die für Mobilität benötigten Flächen.

<p>A 8 Vielfalt, Teilhabe und Anti-Diskriminierung</p> <p>A 9 Partizipation</p>	<p>Der ÖPNV ist grundsätzlich die inklusivste Fortbewegungsart, auch wenn beim Thema Barrierefreiheit noch Handlungsbedarf besteht.</p> <p>Tram und Bus bieten aufgrund der Erreichbarkeit ohne technische Hilfsmittel (z.B. Aufzüge) hier deutliche Vorteile gegenüber Schnellbahnen.</p>
<p>B 2 Nachhaltige und resiliente Wirtschaft</p>	<p>Der ÖPNV sichert mit niedrigem Ressourcenverbrauch die Mobilität von Erwerbstätigen.</p> <p>Intermodale Logistik mit Cargotram und E-Lastenrädern/Elektrokleintransportern reduziert den Emissionsausstoß (CO₂, NO_x, Lärm) und mindert das Verkehrsaufkommen auf den Straßen.</p>
<p>B 3 Gute Arbeit</p>	<p>Der ÖPNV ermöglicht auch für Personen, die sich kein Auto leisten oder aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen nicht Fahrrad fahren können, den Zugang zu Arbeitsplätzen.</p>
<p>B 5 Vielfältige Kultur</p>	<p>Der ÖPNV spielt eine wichtige Rolle für die Erreichbarkeit von Kulturveranstaltungen.</p>
<p>B 6 Attraktivität und Lebensqualität</p>	<p>Ein attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV verbessert durch Reduktion des MIV die Lebensqualität in der Stadt. Die Tram und ihre Haltestellen können ein sichtbares Gestaltungselement einer Stadt sein.</p>
<p>B 7 Prävention und Sicherheit</p>	<p>Konsequentes Vorgehen gegen Kriminalität im öffentlichen Raum ist essentiell für die Funktionalität des ÖPNV.</p> <p>Auf der anderen Seite trägt das Oberflächen-ÖPNV-Angebot zur Belebung des öffentlichen Raums bei. Diese höhere Nutzung führt dann wiederum zu einer besseren sozialen Kontrolle.</p>
<p>C 7 Gesunde Stadt</p>	<p>Der ÖPNV reduziert die Lärm-, Abgas- und Feinstaubemissionen in der Stadt. Das Rasengleis der Tram verbessert das Mikroklima.</p>
<p>D 1 Stadt der kurzen Wege</p>	<p>Eine gute fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktur des täglichen Bedarfs ergänzt sich gut mit einem leistungsfähigen ÖPNV.</p>
<p>D 2 Qualitätsvolle Stadtgestalt</p>	<p>Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs und der guten Integrierbarkeit in den Stadtraum (z.B. Rasengleise bei Trambahnen) leistet der ÖPNV einen wichtigen Beitrag für eine qualitätsvolle Stadtgestalt. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Gestaltung von ÖPNV-Einrichtungen die entsprechende Priorität zugewiesen wird.</p>
<p>D 3 Flächensparende und integrierte Siedlungsentwicklung</p> <p>D 5 Öffentliche Räume</p>	<p>Der ÖPNV benötigt von allen Stadtverkehrsarten am wenigsten Fläche und kann auch das Verkehrsaufkommen von verdichteten Gebieten stadt- und umweltverträglich bewältigen.</p>

D 6 Grünflächen und Naturschutz D 7 Anpassung an den Klimawandel	Als Rasengleis ausgeführte Trambahnstrecken leisten einen positiven Beitrag zum Mikroklima (Rasen heizt sich weniger auf als Asphalt), je nach Bauart können Rasengleise auch einen Beitrag zur Entsiegelung leisten.
D 8 Stadt und klimaverträgliche Mobilität	Der ÖPNV ist der wesentliche Baustein für stadt- und klimaverträgliche Mobilität.

Damit der ÖPNV seine Aufgaben wahrnehmen und zu den strategischen Leitlinien entsprechend positiv beitragen kann, müssen bei der Stadtplanung folgende Punkte berücksichtigt werden:

Der ÖPNV braucht ausreichend Platz

Dem ÖPNV muss **ausreichend** Platz zur Erfüllung seiner Aufgaben zugestanden werden. Auch wenn der ÖPNV von allen Stadtverkehrsarten am **wenigsten** Fläche braucht, heißt dies nicht, dass er **keine** Fläche braucht. In vielen Fällen sind eigene Trambahn- und Bustrassen erforderlich. Neubaugebiete sind so zu planen, dass eine Erschließung per ÖPNV gut möglich ist (z.B. durch ausreichende Straßenbreiten für Bus oder Tram, ggf. auf eigener Spur).

Der ÖPNV benötigt ausreichend Infrastruktur

Neben den eigentlichen ÖPNV-Strecken benötigt der ÖPNV auch Betriebsstrecken (im Falle von Störungen und Umleitungen) sowie Betriebshöfe (d.h. Anlagen zur Abstellung von U-Bahn, Tram und Bus) und Logistikzentren für eine intermodale Logistik mit Cargotram und E-Lastenrad/Elektrokleintransporter. Die Betriebshöfe sind so über die Stadt zu verteilen, dass das gesamte Netz mit möglichst kurzen Wegen erreichbar ist.

Attraktive Gestaltung des ÖPNV

Haltestellen und Strecken sind möglichst ansprechend zu gestalten. Bei der Tram bietet die Verwendung von Rasengleisen die Chance zur Entsiegelung und Verbesserung des Mikroklimas.

Zur attraktiven Gestaltung gehört auch ein ausreichender Wetterschutz an Haltestellen, insbesondere die Überdachung des Zugangs zu U- und S-Bahn bei Umsteigehaltestellen.

Lernen von negativen Beispielen

In den letzten Jahren wurden bei der Realisierung von Neubaugebieten die Bedürfnisse des ÖPNV leider teilweise vernachlässigt.

Messestadt Riem

Die Straßen, durch die die Buserschließung der südlichen Wohngebiete vorgenommen wird (Elisabeth-Dane- und Mutter-Teresa-Straße), sind für einen leistungsfähigen Busbetrieb aufgrund der zu geringen Breite nicht geeignet.

Prinz-Eugen-Park

Aufgrund der zu geringen Straßenbreiten und der Straßenführung (nur Sackgassen) ist eine Buserschließung des Prinz-Eugen-Parks kaum darstellbar.

S-Bahnhof Freiam

Grundsätzlich wäre es möglich, die Unterführung am (vor einigen Jahren erst eröffneten!) S-Bahnhof Freiam für eine Tram- bzw. Busverbindung zwischen den Wohngebieten nördlich und den Gewerbegebieten südlich der S-Bahn zu nutzen – es hätten sich ideale Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn ergeben.

Diese Chance wurde konsequent nicht genutzt: Die Abstände der Häuser wurden so gewählt, dass die Realisierung einer ÖPNV-Trasse sehr erschwert ist und der noch vorhandene Platz wurde durch eine Treppenanlage regelrecht verbaut. Dies zu einem Zeitpunkt, zu dem die Münchner Stadtplanung – zumindest verbal – viel Wert auf den Ausbau des ÖPNV legte.

Fazit

Es ist zu hoffen, dass aus diesen negativen Beispielen gelernt und die Bedürfnisse des ÖPNV künftig angemessen berücksichtigt werden. Die Diskussion um die Gestaltung des Bahnhofplatzes vor dem Hauptbahnhof zeigt (drei oder vier Trambahngleise), dass auch hier der ÖPNV einen schweren Stand hat.