



## Stellungnahme des BAs 15 Trudering-Riem zum VEP- Entwurf 2004

Stellungnahme des BAs 15 Trudering-Riem zum VEP-Entwurf 2004 .....	1
„Nicht hinter das Verkehrsgutachten 2002 für den Münchner Osten zurückfallen“ .....	1
„ÖV: Die Potenziale von S-Bahn, Regionalbahn und Güterbahn identifizieren“ .....	2
„ÖV-Focus I: Messeanbindung mit U+S-Bahn“ .....	2
„ÖV-Focus II: S-Bahn-Nordost-Tangente S58“ .....	3
„ÖV-Focus III: Weitere virtuelle S-Bahn-Tangenten sind im Osten machbar und sinnvoll“	4
„ÖV-Focus IV: Freizeitverkehr - das Oberland besser an den Münchner Osten anbinden“	5
„ÖV-Focus V: Nutzungshürden im Vertrieb abbauen“ .....	5
„Die Zukunft der Schiene im Wirtschaftsverkehr nicht verbauen – Bahnpotenziale nutzen“ .....	6

Endredaktion: Dr.-Ing. Georg Kronawitter, Vors. BA 15 Trudering-Riem (43 98 78 55)

### „Nicht hinter das Verkehrsgutachten 2002 für den Münchner Osten zurückfallen“

#### **Antrag:**

*Bei der Überarbeitung des VEP werden die Empfehlungen des Verkehrsgutachtens 2002 für den Münchner Osten aufgenommen und zumindest bewertet. Der BA beantragt hierzu ausdrücklich die Berücksichtigung seiner diesbezüglichen Stellungnahme vom Juli 2003.*

*Außerdem ist konkret darauf einzugehen, wie der verkehrlich chronisch überlastete Stadtbezirk Trudering-Riem entlastet werden kann –insbesondere was die Nord-Süd-Straßen betrifft.*

#### **Begründung:**

Wie auch schon in der örtlichen Öffentlichkeit deutlich und zu recht kritisiert wurde, ist es nicht hinnehmbar, dass akkurat die Ausführungen im VEP-Entwurf zum Verkehr in der Münchner Boom-Region Nummer 1 – dem Münchner Osten – ausgesprochen dünn sind. Insbesondere geht der VEP-Entwurf auf die Empfeh-

lungen des Verkehrsgutachtens 2002 für den Münchner Osten im Bereich des Individualverkehrs so gut wie nicht ein (z.B. Verlängerung der Ständlerstraße), zeigt aber auch keine Alternativen auf.

Der BA vermisst insbesondere im VEP-Entwurf Aussagen über die druingend notwendige Entlastung des Stadtbezirks Trudering-Riem vom MIV - insbesondere in Nord-Süd-Richtung.

## **„ÖV: Die Potenziale von S-Bahn, Regionalbahn und Güterbahn identifizieren“**

### **Antrag:**

*Bei der Überarbeitung des VEP werden in Kenntnis der Zuständigkeit von Freistaat Bayern und Bundesrepublik Deutschland sämtliche Potenziale im S-Bahn-, Regionalbahn- und Güterbahnverkehr identifiziert, die eine stärkere Verlagerung der Verkehre in der Region und im Stadtgebiet vom IV auf den ÖV versprechen. Die Ergebnisse werden auf einem Symposium vorgestellt und in die weitere fachliche und politische Diskussion eingebracht.*

### **Begründung:**

Eine Begrenzung der ÖV-Sichtweise auf die innerstädtischen Verkehrsmittel greift zu kurz, zumal sich der Verkehrszuwachs unstrittig im Stadt-Umland-Bereich abspielen wird.

Ohne die Kompetenz der eigentlichen Aufgabenträger Freistaat und Bund anzugreifen, ist es im essentiellen Interesse der LHM – ähnlich wie beim S-Bahn-Südring – durch eigene konzeptionelle Beiträge die Diskussion zu befruchten und Perspektiven aufzuzeigen.

Im folgenden werden konkrete Handlungsfelder benannt, die vom BA Trudering-Riem z.T. schon seit über 10 Jahren angemahnt werden.

## **„ÖV-Focus I: Messeanbindung mit U+S-Bahn“**

### **Antrag:**

- 1. Die Verschwenkung der S-Bahn S6 hin zum Eingang Nord der Messe München wird unter dem Aspekt „bessere Messeerschließung durch S-Bahnsystem allgemein und insbesondere auf der Achse München-Mühldorf und Messe-Flughafen“ begrüßt.*
- 2. Sie darf jedoch keinesfalls dazu führen, dass die Verbesserung der Netzfunktion durch eine Verknüpfung der U2 mit der S6 dadurch nicht mehr weiter verfolgt wird.*
- 3. Die Forderung nach Verknüpfung S6 und U2 bleibt aufrecht erhalten. Diese kann auch vorzugsweise in oberirdischer Variante erstellt werden.*

### **Begründung:**

Vermutlich lässt sich die S-Bahn-Verschwenkung im Betrieb ausserhalb von Messezeiten verkehrlich kaum rechtfertigen, führt sie jedoch in diesen Zeiten zu einer Fahrzeitverlängerung im Minutenbereich.

Dennoch ist es aus Sicht des Messeverkehrs in hohem Maße vorteilhaft, über einen zweiten Schnellbahnanschluß zu verfügen, der z.B. bei U-Bahnstörungen für einen Bypass sorgen kann. Darüberhinaus dürfte sich der *modal-split* gerade bei Publikumsmessen mit stark regionalem Bezug zugunsten des ÖVs entwickeln, da der Bereich Südost-Oberbayern damit endlich hervorragend an die Messe angebunden wird.

Gleichwohl wäre es fatal, wenn die dringend notwendige Verknüpfung des U- und des S-Bahnnetzes im Bereich U2-Ost/S6-Ost durch diese Maßnahme dauerhaft unterbliebe.

Der BA hält nach wie vor eine – einspurige, oberirdische - Weiterführung der U2 bis zur S6 etwa in Feldkirchen Bhf für ausgesprochen sinnvoll in puncto Stabilisierung der Netzfunktion. Wie oft war es allein 2003/2004 notwendig, wegen Stellwerksstörungen S-Bahnen z.B. in Trudering (S5) oder Giesing (S2, S7) enden zu lassen? Nur für die aufkommensstarke S6 war dies bislang nicht möglich.

Eine U-S-Bahnverknüpfung würde aber auch im Normalbetrieb den Ostbahnhof entlasten und viele arbeitsplatzintensive Münchner Gebiete wie z.B. Am Moosfeld / Trudering viel besser für Pendler/innen aus der Region im ÖV erschließen.

Gerade das Beispiel im Münchner Westen mit mittlerweile drei (!) U-S-Bahnverknüpfungen allein bei der S1-Nord (Feldmoching, Fasanerie, Moosach) zeigt die Stichhaltigkeit des BA-Ansatzes.

## **„ÖV-Focus II: S-Bahn-Nordost-Tangente S58“**

### **Antrag:**

1. *Im VEP wird das Nachfrage-Potenzial für eine tangentielle S-Bahn-Verbindung („S58“) in der Relation (Grafing-)Zorneding – Trudering – Daglfing – Flughafen München dargestellt*

### **Begründung:**

Man kann sich eigentlich nur noch wundern: die existierenden Verkehrsbeziehungen reichen offensichtlich aus, dass der Autobahnring Ost mit Pendlerverkehr vollläuft, was wiederum die Planung einer Nordost-Tangente nach sich zieht. Gleichzeitig wird der Ansatz einer S-Bahn-Nordost-Tangente seit Jahren beharrlich mit Nichtbeachtung bestraft. Dabei wäre eine Relation Grafing-Zorneding – Trudering – Daglfing – Flughafen mit vergleichsweise geringem Aufwand zu realisieren.

Diese S-Bahn-Tangente würde strukturell den ganzen Nord-Ost-Quadranten des Münchner Ostens vom MIV entlasten, und dürfte damit gerade auch im Interesse der Umlandgemeinden sein.

## **„ÖV-Focus III: Weitere virtuelle S-Bahn-Tangenten sind im Osten machbar und sinnvoll“**

### **Antrag:**

*Im VEP wird das Nachfrage-Potenzial für weitere quasi tangentielle S-Bahn-Verbindungen im Münchner Osten („rechts der Isar“) untersucht. Hierbei ist ein Betriebskonzept zu verstehen, das insbesondere in der HVZ den Ostbahnhof als stadtnahen Scheitelpunkt und Verknüpfungspunkt dieser S-Bahn-Tangenten macht.*

*Damit wird den Berufspendlern ein von der Reisezeit her attraktives Angebot gemacht, obwohl gegenüber dem MIV längere Wege auf der Schiene zurückgelegt werden müssen.*

*So sind z.B. S-Bahntangenten S 57 und S 67 zu untersuchen, die die S5 und S6 mit der S7 nach Neuperlach-Süd (-Ottobrunn) umsteigefrei verknüpfen und z.B. ab Trudering mit wenigen Zwischenhalten bis Neu-Perlach Süd durchfahren. Vom Fahrzeugkonzept her könnten hier auch kleinere (dieselgetriebene) Triebwagen zum Einsatz kommen, da ja der Stammstreckentunnel nicht befahren wird.*

*Außerdem ist aufzuzeigen, welche stabilisierende Wirkung dieses ergänzende Betriebskonzept auf das S-Bahnsystem des Münchner Ostens hat, wenn es Durchsatzprobleme auf der Stammstrecke gibt.*

### **Begründung:**

Wie sinnvoll das vorgeschlagene tangentialorientierte S-Bahn-Betriebskonzept sein könnte, zeigt folgendes Beispiel: Wer z.B. in Eglharting wohnt, aber in Neuperlach arbeitet und den ÖV nutzen will, muß entweder in Trudering von der S-Bahn auf die U2 umsteigen und dann nochmals „übers Eck“ am Innsbrucker Ring in die U5 Richtung Neuperlach Süd. Oder er/sie fährt bis zum Ostbahnhof und steigt auf die S7 um. Beides ist mit erheblichen Einbußen an Komfort und Luftliniengeschwindigkeit verbunden. (Die Luftliniengeschwindigkeit ist in der Verkehrswissenschaft der Quotient aus der Luftlinienentfernung Quelle-Ziel und effektiver Reisezeit.)

Diese doppelte Umwegigkeit ist sicher ein Grund für viele Pendler aus den östlichen Wohngebieten mit nicht-zentralen Arbeitsstätten, das eigene Auto zu nehmen. Z.T. müssen sie aber dann auf überlasteten Straßenabschnitten z.B. Bajuwaren- oder Putzbrunner Straße Abschnitte mit Reisegeschwindigkeiten um die 15 km/h in Kauf nehmen. Dieser Engpass erhöht die Attraktivität für die nicht-staugeplagten S-Bahntangenten, die zwar einen Umweg fahren, aber beim aufgezeigten Betriebskonzept Reisegeschwindigkeiten von ca. 70 km/h erreichen können.

Schon jetzt steht außer Frage, dass die S-Bahn-Tangenten durch ihre Entkopplung vom Stammstreckentunnel eine sehr heilsame Wirkung auf die S-Bahn-Verfügbarkeit in der Region aufweisen werden.

## **„ÖV-Focus IV: Freizeitverkehr - das Oberland besser an den Münchner Osten anbinden“**

### **Antrag:**

*Im VEP wird der erhebliche Freizeitverkehr am Wochenende thematisiert mit dem Ziel, Lösungsvorschläge für eine stärkere Nutzung des ÖVs zu erarbeiten. Für den Münchner Osten wird untersucht, wie sich eine attraktive Direktverbindung ohne Umweg über den Hauptbahnhof in die von der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) erschlossenen Naherholungsgebiete auswirken würde.*

### **Begründung:**

Der Verkehrsdruck auf das Oberland bei schönem Wetter ist gewaltig, wie zur allgemeinen Lebenserfahrung gehört. Staus finden dann nicht nur auf der Autobahn statt, sondern auch in den Dörfern und Kleinstädten (z.B. Holzkirchen).

Die BOB hat sich nach Anfangsschwierigkeiten zu einer attraktiven Bahn gemauert. Allerdings sind die Fahrzeiten für Nutzer aus dem Münchner Osten durch den weiträumigen Umweg über den Hauptbahnhof und Münchner Süden nicht attraktiv.

Nach dem jetzt vollendeten zweispurigen Ausbau der Bahnlinie durch das Hachinger Tal (S2 M-Giesing - Deisenhofen) sind die kapazitätsmäßigen Voraussetzungen geschaffen, um eine Direktanbindung ins Oberland herzustellen und damit die Reisezeit aus dem Münchner Osten um ca. eine halbe Stunde zu verkürzen.

## **„ÖV-Focus V: Nutzungshürden im Vertrieb abbauen“**

### **Antrag:**

*Im VEP wird im Bereich „Weiche Faktoren“ dargestellt, dass ein möglichst barriereloser Zugang zu Fahrscheinen als Ziel aller ÖV-Träger zu verankern ist. Insbesondere die von der MVG im Stadtgebiet Münchens aufgebauten Hürden beim Vertrieb der höchst beliebten Streifenkarten sind zu beseitigen, ein Verkauf außerhalb der HVZ von Streifenkarten bei den MVG- Busfahrer ist zu ermöglichen, solange die fahrzeugseitigen Automaten dies nicht erlauben oder eine wesentliche Verdichtung des Vorverkaufsnetzes unterbleibt.*

### **Begründung:**

Wie erst jüngst die Verkehrsdiskussion am 14.10. im Leiberheim wieder einmal gezeigt hat, führen Vertriebslücken dazu, dass Fahrgäste den Weg zur nächsten

Schnellbahnstation wieder vermehrt mit dem Auto zurücklegen, statt mit dem Bus. Dies ist nicht verwunderlich, gibt es doch z.B. in ganz Waldperlach keine Stelle, wo der Fahrgast die gewünschte Streifenkarte kaufen kann. Im MVG-Bus geht das auch nicht mehr, auch wenn außerhalb der HVZ hierfür genügend Zeit wäre. Also wird wieder eine völlig überflüssige MIV-Fahrt produziert. Interessanterweise ist der Streifenkartenverkauf in den Bussen außerhalb der MVG gang und gäbe.

Folglich muß zumindest in den Stadtrandvierteln mit einem dünnen Netz an Schnellbahnstationen diese unbestreitbare Hürde bei der ÖV-Nutzung beseitigt werden.

Im übrigen sollte der Zugang zu den attraktiven Tickets der BOB deutlich ausgebaut werden. Die Oberlandtickets (Single-, Gruppe-, Wochenende) sollten an allen Fahrkartenautomaten verfügbar sein.

## **„Die Zukunft der Schiene im Wirtschaftsverkehr nicht verbauen – Bahnpotenziale nutzen“**

### **Antrag:**

*Die Stadt München spielt eine aktivere Rolle als bisher, um den Schienengüterverkehr mit Ziel/Quelle München nach Kräften zu fördern. Folgende Maßnahmen werden eingeleitet:*

- *Kontaktaufnahme mit allen in München tätigen privaten Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) mit dem Zweck eine Güterbahnnetzwerk München zu knüpfen.*
- *Bei der Bauleitplanung die Belange einer guten Anbindung an den Schienengüterverkehr gewährleisten.*
- *Sicherung eines flächendeckenden Zugangs zum Schienengüterverkehr und insbesondere Sicherung der Standorte für alle dezentralen GVZs*
- *Gefährdete, aber aus Stadtsicht wünschenswerte Lade-, Anschluss- und Industriestammgleise sowie die hierzu notwendige Grundstücksinfrastruktureinrichtungen werden in kommunalen Besitz übernehmen, entsprechende Forderungen sind bei den allfälligen Verhandlungen mit der DB Ag (insbesondere DB Imm und DB Netz) aufzunehmen.*

### **Begründung:**

Über 90 Prozent der Deutschen sprechen sich regelmäßig in Umfragen dafür aus, Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern (Pressemitteilung der „Allianz pro Schiene“ vom 10.Okt.2004). Damit ist dieses verkehrspolitische Ziel das am weitaus wenigsten umstrittene.

Die verkehrspolitische Realität sieht allerdings anders aus.

Der BA 15 Trudering-Riem ist der Auffassung, dass eine Großstadt wie München sehr wohl etwas unternehmen kann um die

Strukturänderungen insbesondere im Schienengüterverkehr führten und führen dazu, dass große innerstädtische Areale frei und einer neuen Nutzung zugeführt

werden. Diese Nach-Nutzung besteht nahezu ausschließlich aus hochwertigen Büro- und Wohnbauten. Bahn-affines Gewerbe – sofern noch vorhanden - wird abgesiedelt – meist an neue Standorte am Stadtrand oder im Umland und ohne Anbindung an der Verkehrsträger Schiene. Gleichzeitig werden die innerstädtischen Andockstellen an das Schiennetz rapide abgebaut – sowohl was private Gleisanschlüsse wie quasi-öffentliche Ladegleise (Großmarkthalle etc.) betrifft.

Eine unerwünschte Verkehrsverlagerung auf die Straße und damit auch eine Belastung der Stadtrandgebiete ist die Folge. Außerdem werden auch die wenigen und schon heute z.T. überlasteten Isarübergänge im städtischen Straßensystem weiter belastet.

Dies ist aus stadtplanerischer Sicht unerwünscht und kurzsichtig, weil die Stadt München auf die Dynamik des privaten Schienenverkehrsmarktes überhaupt nicht mehr reagieren kann. Auch technologische Neuerungen für aufwandsarme Horizontal-Umschlagsysteme (AWILOG, ACTS, CARGO BEAMER, CargoMover, Mobiler u.a.m.) finden dann in der Stadt München keine Schieneninfrastruktur mehr vor, die sie bedienen könnten.

Dies gilt vor allem für Branchen wie Mineralöl-, Baustoff- und Recycling-Logistik, für die gerade auch im innerstädtischen Bereich ein stetes Aufkommen zu erwarten ist. Aber auch das Beispiel einer Kaufhauskette (Karstadt-Gruppe), die nach wie ihre Container und Wechselbrücken mit Konsumgütern nicht in München-Riem, sondern an der Donnersberger Brücke umschlägt, um die kurze Wege zu den Innenstadtkaufhäuser zu nutzen, zeigt, dass eine Schienenlogistik in der Stadt auch ökonomisch Sinn macht.

Die Stadt München ist daher gut beraten, bei Grundstücksverhandlungen mit der Deutschen Bahn nicht nur deren Interesse an einer möglichst guten baulichen Verwertung ihrer Konversionsflächen zu bedienen, sondern das übergeordnete städtische Interesse an der Vorhaltung einer stadtweit guten Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr durchzusetzen. Dies geschieht am besten dadurch, dass diese Anschluss- und Ladegleise für einen symbolischen Betrag in städtischen Besitz übergehen, um auch kleineren Privatbahnen den Zugang nach München zu ermöglichen. Die beiden geplanten GVZs sind allein keinesfalls ausreichend.

Wenn diese Infrastruktur einmal verschwunden ist, ist sie allein schon aus planungsrechtlicher Sicht nicht mehr herzustellen.

Außerdem muß die Stadt München endlich proaktiv damit umgehen, dass der Güterbahnmarkt in München beileibe nicht mehr nur durch die Railion AG bestimmt wird, sondern durch eine Reihe privater EVUs. Dieses Potenzial gilt es zu bündeln. Hierzu ein Blick auf Nürnberg:

Der Schienengüterverkehr im Nürnberger Hafen hat nach langen Jahren des Rückganges durch den steigenden Einsatz privater EVU in den letzten Jahren bereits stetig zugenommen. Weiterer Zuwachs wird erwartet. Der Zuwachs geht ausschließlich auf das Konto der privaten EVU. Der DBAG Anteil sinkt bei stagnierender Tonnage prozentual immer weiter ab.