



Informationsblatt 40

Verkehr im Wirtschaftsraum München

- bessere Lösungen in Sicht?

Voraussetzung für eine gedeihliche Entwicklung unserer Region ist ein effektives und verträgliches Verkehrsgeschehen. Dieses ist nur möglich als geordnetes Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel.

Im Streit um die besten Lösungen wird dies leider oft übersehen.

Wir brauchen je nach Verkehrsaufgabe und örtlicher Situation

- einen attraktiven und leistungsfähigen MVV,
- einen weniger störanfälligen Lkw-Wirtschaftsverkehr,
- einen flüssigen Pkw-Verkehr für notwendige Fahrten und
- einen sicheren Fahrrad- und Fußgänger-Verkehr vor allem für die kurzen Distanzen.

Für "Glaubenskriege" sollte bei diesem Thema eigentlich kein Platz sein.

Vielmehr zeichnen sich zwei Gründe ab, die eine Versachlichung der Diskussion und eine Neubewertung der Probleme erzwingen: zum einen die zunehmend knappen Flächen für Fahrverkehr und Parken, zum anderen die Lärm- und Schadstoffbelastungen und ihre Folgen für Mensch und Natur.

Nur bei einem vernünftigeren Gebrauch der verschiedenen Verkehrsmittel wird die erforderliche Mobilität der Regionsbevölkerung und gleichzeitig die Lebensqualität und Wirtschaftskraft der Region erhalten werden können.

Aufgrund der täglichen Arbeit in seinen Mitglieds-Gemeinden sowie seinen Kontakten zu Kommunalpolitikern, Fachbehörden und Bevölkerung ist der Planungsverband mit der Verkehrsproblematik umfassend vertraut.

Dies war für ihn - über seine konkreten Aufträge zu Verkehrsplanungen in einzelnen Gemeinden hinaus - Anlaß, Untersuchungen durchzuführen und Aktivitäten anzuregen, über die hier kurz berichtet werden soll.

Umweltverträglichkeitsprüfung Verkehrsnetz Würmtal

Die Beeinträchtigungen durch den Kraftfahrzeugverkehr im Würmtal veranlaßten 1988 die Gemeinden Gräfelfing, Planegg, Neuried, Gauting, Krailling, Pöcking und die Stadt Starnberg, eine Untersuchung in Auftrag zu geben, die von ihrer Aufgabenstellung her nicht alltäglich ist.

Über Jahre hatten sich Gemeinden und Fachstellen bemüht, Lösungen zu finden, die Verkehrsentlastungen in den Orten bewirken könnten. Alle Versuche - die allerdings ausschließlich bei Überlegungen zu Umgehungsstraßen ansetzten - scheiterten jedoch, weil befürchtet wurde, daß aufgrund der besonderen landschaftlichen Situation im Würmtal der Umwelt Schaden zugefügt werden könnte.

So entstand der Gedanke, in einer "Umweltverträglichkeitsprüfung" nach anderen Lösungen zu suchen; diese sollten neben der notwendigen Verkehrsabwicklung gleichzeitig eine möglichst große Umweltverträglichkeit dieser Verkehrsabwicklung gewährleisten.

Um die Unterschiede bei der Umweltverträglichkeit verschiedener Verkehrssysteme möglichst deutlich zu machen, sind zwei "Verkehrsszenarien" entwickelt und ihre Auswirkungen der bestehenden Situation gegenübergestellt worden. Dabei geht das Szenario 1 von einer Fortschreibung der bisherigen Verhaltensweisen im Verkehr aus, das Szenario 2 hingegen unterstellt einen vernünftigeren Gebrauch der verschiedenen Verkehrsmittel und damit eine deutliche Minderung des Kraftfahrzeugverkehrs.

Die Untersuchung kommt u.a. zu folgenden Ergebnissen:

- Bei einer Fortsetzung bisheriger Verhaltensweisen bei der Nutzung von Verkehrsmitteln (Szenario 1) werden trotz geplanter Umgehungsstraßen die Engpässe auf den Straßen größer. Dies wird sich nachteilig auf die Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs auswirken. Durch die mit dem prognostizierten zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastungen werden trotz besserer Abgasreinigung die Gefahren für die menschliche Gesundheit und das natürliche Umfeld steigen. Bereits heute sind nahezu 80 % der Gesamtbevölkerung nachts von überhöhten Lärmbelastungen betroffen. Vorhandene Schädigungen an Boden und Vegetation drohen sich zu verstärken, neue Straßen werden u.a. den Erholungswert der Landschaft zunehmend beeinträchtigen.
- Soll hingegen die notwendige Mobilität gesichert und gleichzeitig das natürliche Umfeld geringer belastet werden, muß ein sinnvollerer Gebrauch der Verkehrsmittel erreicht werden. Daher werden in einem Szenario 2 attraktivere Nahverkehrsangebote, bessere Fuß- und Radwegeverbindungen und Ordnungsmaßnahmen im Straßennetz unterstellt und konkrete Vorschläge hierzu aufgezeigt. Damit kann eine Abnahme des Kraftfahrzeugverkehrs und der bei Szenario 1 ermittelten Beeinträchtigungen erreicht werden.

Die aus diesen Ergebnissen abgeleitete Empfehlung lautet daher, durch entsprechende Maßnahmen Voraussetzungen zu schaffen, die zu einer Verminderung des Kraftfahrzeugverkehrs führen können. Dazu müssen entsprechende politische Vorgaben geschaffen werden.

Wegen der umfangreichen Erhebungen und schwierigen Bewertungen wurden die Gemeinden als Auftraggeber bei der Bearbeitung der Untersuchung fachlich und finanziell durch das Umweltbundesamt in Berlin und das Staatsministerium des Inneren in München unterstützt. Diese Hilfe wurde auch im Hinblick darauf gewährt, daß die Umsetzung der erwarteten Erkenntnisse oder Empfehlungen nicht auf den Untersuchungsraum beschränkt bleibt.

Integriertes Verkehrskonzept in der Region München

In Zusammenarbeit mit der Regionalplanungsstelle und dem MVV erarbeitete der Planungsverband eine umfangreiche Vorlage für den Regionalen Planungsverband (Vorlage 8/91 RPV), die sich mit der zukünftigen Verkehrsabwicklung in der Region auseinandersetzt.

Auf ihrer Grundlage faßte das Gremium des Planungsausschusses der Region bereits am 16.04.1991 den einstimmigen Beschluß, für die Region München ein "Integriertes Verkehrskonzept" erarbeiten zu lassen. Dabei steht "Integriert" sowohl für das Zusammenwirken aller Verkehrsmittel wie auch für abgestimmt zwischen Stadt und Umland, in Einklang mit der weiteren Siedlungsentwicklung und verträglich mit den Belangen des Umweltschutzes. Die Erkenntnisse und Ergebnisse der "Umweltverträglichkeitsprüfung Verkehrsnetz Würmtal" sollen in dem Konzept berücksichtigt werden (Vorlage 25/93 RPV).

Bereits heute läßt sich absehen, daß zur Entlastung des Straßennetzes eine Vielzahl von Maßnahmen empfohlen werden dürften, die das Zusammenwirken aller Verkehrsmittel fördern. Ein attraktiverer Nahverkehr und bessere Bedingungen für den Fußgänger und Radfahrer werden an erster Stelle stehen.

Trotz einer Reihe von klärenden Gesprächen zu Inhalt, Abgrenzung, Detailliertheit und Finanzierung des Konzeptes ist es bisher noch zu keiner Auftragsvergabe gekommen. Infolge der noch fehlenden Zuständigkeit für Planung und Umsetzung einer Kooperation aller Verkehrsmittel in der Region hat sich zunächst der Planungsverband mit der Regionalplanungsstelle, der Landeshauptstadt und dem MVV dieser Problematik angenommen. Mit Unterstützung des Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen soll in allernächster Zeit eine Entscheidung fallen.

Realisierung von verkehrlichen Alternativen in den Gemeinden

Die Umsetzung eines regionalen Verkehrskonzeptes wird nur in vielen Schritten und längerfristig möglich sein. Der oft starke Eigenverkehr in den Gemeinden wird mit regional bedeutsamen Verkehrsmaßnahmen in der Regel kaum zu beeinflussen sein. Deswegen müssen hier zusätzlich verkehrliche Maßnahmen auf örtlicher Ebene verwirklicht werden, die zur Entschärfung der bestehenden Probleme beitragen und kurzfristig umgesetzt werden können. Die Lösungsansätze dazu haben jeweils sehr differenziert die örtliche Situation zu berücksichtigen. Allen Bemühungen gemeinsam sollte jedoch ein besseres Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsmittel und deren sinnvoller Gebrauch sein.

Maßnahmen dieser Art erscheinen zunächst vor allem in den Gemeinden erforderlichlich, die höhere Baudichten aufweisen und zentralörtliche Aufgaben zu erfüllen haben. Hier stößt schon aus Platzgründen die derzeit praktizierte Verkehrsabwicklung oft an Grenzen, hier werden die Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen besonders deutlich. Die deswegen in zunehmendem Maße realisierten Maßnahmen wie Ortsbusse, Linientaxis, Fahrradstraßen, Straßenquerungshilfen, Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung u.ä. stoßen bereichsweise immer wieder auch auf Kritik. Andererseits gibt es für eine Verminderung des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs - z.B. vor allem in zentralen Bereichen - keine Alternative, wenn der notwendige Kraftfahrzeugverkehr flüssiger und die Wegebeziehungen erleichtert werden sollen. Schließlich haben Erhebungen ergeben, daß innerhalb vieler Gemeinden die meisten täglichen Wege gar nicht mit dem Auto zurückgelegt werden. Diese Wege (zu Fuß, per Fahrrad oder mit Nahverkehrsmittel) werden aber zunehmend beeinträchtigt und behindert durch Kraftfahrzeugfahrten, die für vorwiegend nicht berufliche Zwecke oder nur für kurze Entfernungen durchgeführt werden.

Zur Unterstützung des Anliegens der Gemeinden, die möglichst rasch zu verträglichen Verkehrslösungen kommen wollen, hat der Planungsverband eine Initiative gestartet. Danach sollen die Bemühungen dieser Gemeinden auf gemeinsamer Basis mit intensiverer Öffentlichkeitsarbeit unterstützt, auf größere Bereiche ausgedehnt, auf ihre Wirksamkeit hin überprüft und durch Erfahrungsaustausch verbessert werden. Diese Initiative ist zunächst in einer Vorlage für den Regionalen Planungsausschuß dargestellt (Vorlage 26/93 RPV) und dort einstimmig angenommen worden. Aus den zwischenzeitlich vorliegenden Reaktionen der angeschriebenen Mittelzentren und Umlandgemeinden wird deutlich, daß der Handlungsbedarf bei diesem Thema sehr hoch eingeschätzt wird.

Bayerisches ÖPNV-Gesetz

Das noch in der Diskussion befindliche "Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern" enthält eine Reihe von neuen Regelungen. Es wird für die Erarbeitung und Umsetzung der beschlossenen Verkehrskonzepte auf regionaler und örtlicher Ebene eine wichtige Grundlage und Hilfe sein. Bei aller Würdigung der Ziele dieses neuen Gesetzes wird von kommunaler Seite aber die noch gänzlich unzureichende Finanzausstattung sehr kritisch beurteilt. Das Gesetz soll bereits am 01.01.1994 in Kraft treten.

PV-Verbandsversammlung

Die diesjährige Verbandsversammlung des Planungsverbands, die voraussichtlich am 23. November 1993 stattfindet, steht unter dem Thema: "Verkehr im Wirtschaftsraum München - Herausforderung zum gemeinsamen Handeln".

Die angeführten Unterlagen - Würmtal-Bericht (DM 85,--), Würmtal-Kurzbericht und RPV-Vorlagen - sind in der Geschäftsstelle erhältlich.

September 1993