

Pressepapier

## **ÖPNV-Offensive 2008**

### **Den Nahverkehr ausbauen heißt in die Zukunft zu investieren**

12.12.2008

---

- **Christian Ude**, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München
  - **Alexander Reissl**, Vorsitzender der SPD-Stadtratsfraktion
  - **Ingo Mittermaier**, verkehrspolit. Sprecher, SPD-Stadtratsfraktion
  - **Sabine Nallinger**, verkehrspolit. Sprecherin, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen -- rosa liste
  - **Paul Bickelbacher**, verkehrspolit. Sprecher, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen -- rosa liste
- 

München hat, in der Fachwelt unbestritten, eines der besten Nahverkehrssysteme der Welt. Der Marktanteil des Öffentlichen Verkehrs ist ein Spitzenwert in Deutschland, die Kundenzufriedenheit ist überdurchschnittlich, die Leistungsdichte ebenfalls. Dies ist das Ergebnis einer vorausschauenden Infrastruktur- und Verkehrspolitik mit kontinuierlichen Investitionen auf langjährig hohem Niveau sowie einer effizienten, nachfrage- und kundenorientierten Angebotsgestaltung durch das kommunale Verkehrsunternehmen.

Aktuelle Entwicklungen stellen neuen Anforderungen an den ÖPNV:

- Die Notwendigkeiten des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung: Zusätzlich zu den Grenzwerten für Feinstaub schreibt die EU-Richtlinie über Luftqualität ab 2010 verbindliche Grenzwerte für NO<sub>2</sub> vor. Diese Grenzwerte werden gegenwärtig in München an den meisten Messstationen nicht eingehalten. Der Anteil des Verkehrs an den NO<sub>2</sub>-Emissionen beträgt ca. zwei Drittel. Der Ausbau des ÖPNV ist daher Teil des Luftreinhalteplanes und muss mit Nachdruck vorangetrieben werden. Darüber hinaus ist der Autoverkehr mit 18 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in München ein bedeutender Emittent von CO<sub>2</sub>. Eine weitere Erhöhung des ÖV-Anteils in den Ballungsräumen ist daher auch ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz.
- Die Siedlungsentwicklung: München prosperiert und wächst weiter, neue Siedlungsgebiete entstehen. Sie frühest möglich mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot zu versorgen, ist eine wesentliche Voraussetzung, um dieses Siedlungswachstum stadtverträglich zu gestalten.

- Die Energiepreisentwicklung: Die hohen Ölpreise haben bereits zu einem signifikanten Wachstum der Fahrgastzahlen im ÖPNV geführt – von 442 Mio. im Jahr 2004 auf 482 Mio. 2007. Die Folge sind erste Anzeichen von Kapazitätsengpässen. Da mittelfristig mit einer Erholung der Konjunktur und erneut steigenden Preisen zu rechnen ist, muss das Leistungsangebot des ÖPNV mitwachsen, dies erfordert auch infrastrukturelle Ausweitungen.

Vielfältige Vernetzung auf kurzen Wegen ist die Basis für das Erfolgsmodell der europäischen Stadt. In Städten kann Mobilität nur durch einen leistungsstarken ÖPNV garantiert werden, der durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs auch attraktivere Straßen und Plätze ermöglicht. Eine leistungsfähige und kundenorientierte ÖPNV-Infrastruktur ist deshalb auch künftig eine wesentliche Voraussetzung für Attraktivität und Lebensqualität der Landeshauptstadt.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan wurden daher bereits diverse Projekte für die Weiterentwicklung identifiziert. Eine ganze Reihe dieser Projekte befindet sich bereits in konkreter Umsetzung. Zwischenzeitlich sind aber auch Entwicklungen eingetreten bzw. erkennbar, die weitere Untersuchungen, evtl. neue Prioritäten und ggf. auch neue, zusätzliche Projekte erfordern. Hierzu sind jetzt entsprechende Aktivitäten erforderlich, weil ÖPNV-Investitionen zum Teil lange Planungs- und Realisierungsvorläufe haben.

SPD und Grüne-rosa liste wollen daher jetzt mit einem ambitionierten Programm die Weichen stellen, um die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel in München zu stärken. Das betrifft die U-Bahn, die sich wachsender Beliebtheit erfreut und, vor allem auf der Nord-Süd Achse, bereits unter Kapazitätsengpässen zu leiden beginnt. Eine neue U-Bahn-Linie von der Implerstraße über den Hauptbahnhof zur Münchner Freiheit und neue U-Bahn-Tangentialverbindungen könnten hier Entlastung schaffen – dies zu untersuchen ist ein Auftrag, der jetzt an die SWM/MVG gegeben wird. Daneben sind auch kurzfristige Maßnahmen wie z.B. Taktverdichtungen oder Kapazitätserweiterungen bei den U-Bahn-Zügen zu untersuchen.

Auch bei der Trambahn geht es weiter: Für die Tram-Westtangente vom Romanplatz über die Fürstenriederstraße zur Aidenbachstraße soll jetzt ein konkreter Realisierungsplan vorgelegt werden. Die Mittel für die „Umweltverbundröhre“ die im Zuge des geplanten Ausbaus des S-Bahnhofs Laim erstellt werden soll, sind bereits im Mehrjahresinvestitionsprogramm eingestellt. Bedarf für weitere Tramlinien entsteht durch die Siedlungsplanung in Freiham und im Münchner Norden. Das Beispiel Riem hat gezeigt, dass eine möglichst frühzeitige Realisierung der ÖPNV-Erschließung eine sehr positive Wirkung auf Siedlungs- und Verkehrsentwicklung haben kann. Für Freiham ist jetzt zu entscheiden, wann eine Tram Pasing – Neuaubing – Freiham zur Verfügung stehen sollte, ob ein vorgezogener Teilabschnitt im Bereich Pasing – Neuaubing-West sinnvoll sein könnte und wann welche Schritte erforderlich sind.

Der Münchner Norden leidet aufgrund seiner dynamischen Entwicklung (Restrukturierungen von Kasernen und Gewerbegebieten; hohe Arbeitsplatzdichte) unter großen Verkehrsproblemen. Angesichts weiterer geplanter Entwicklungen auf der Bayern-, der Fürst-Wrede-Kaserne und auf dem Gelände des ehemaligen DB-

Ausbesserungswerkes Freimann besteht hoher Bedarf, den Nahverkehr auszubauen. Die Verlängerung der Tram 23 Richtung Kieferngarten bzw. Hasenberg ist als geplante Maßnahme im Verkehrsentwicklungsplan enthalten.

Um den wachsenden Stadt-Umland-Verkehr zu bewältigen, ist es jenseits der städtischen Planungen erforderlich, den ÖPNV-Anteil in der Region, insbesondere durch Ausbauten im Schienenverkehr, zu erhöhen. Dabei ist v.a. der Freistaat gefordert, zum Teil seit langem geplante Maßnahmen im Schienenverkehr zügig zu realisieren. Darüber hinaus ist auch eine moderne Stadt-Umland-Bahn eine unverzichtbare Komponente für den Öffentlichen Nahverkehr in der Boom-Region München, die leistungsfähigere Tangentialverbindungen benötigt. Auch hier ist der Freistaat gefragt, Bedenken und Hindernisse zu überwinden und dem Öffentlichen Nahverkehr endlich den Stellenwert einzuräumen, der ihm im Zeitalter des rasanten Klimawandels zukommen muss.

Um den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln für alle Bürger und Bürgerinnen - insbesondere für Familien und Behinderte - zu verbessern, wollen wir außerdem den Ein- und Ausstieg an Bushaltestellen flächendeckend verbessern. Die MVG wird beauftragt, ein Programm für den barrierefreien Ausbau aufzulegen, dem Stadtrat soll ein entsprechender Beschluss mit Finanzierungsvorschlag vorgelegt werden. Auch die S-Bahnhöfe sollen - wie in Kürze sämtliche U-Bahnhöfe - behindertengerecht gestaltet werden. Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich beim Freistaat und der Bahn AG für entsprechende Maßnahmen einzusetzen.

Der Wegfall hoher Investitionsmittel durch das Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bis 2019 droht den Öffentlichen Nahverkehr vor einen riesigen Investitionsstau zu stellen. Bereits 2013 soll die bisherige Zweckbindung für kommunale Verkehrsinvestitionen entfallen (die Länder können dann nach Gutdünken über die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel verfügen). Als Folgen drohen massive Fahrpreiserhöhungen zur Finanzierung dieser Erneuerungen bzw. Leistungseinschränkungen – eine verkehrs- und klimapolitisch absurde Konsequenz. Nach den grundgesetzlichen Änderungen im Zuge der Föderalismusreform hat vor allem die Landesregierung die Verantwortung, dieses Problem rechtzeitig zu erkennen und durch neue Finanzierungskonzepte abzuwenden.

Mit dem vorliegenden Antragspaket möchten die Fraktionen SPD und Bündnis 90/ Die Grünen- rosa liste die wichtigsten ÖPNV-Projekte der nächsten Jahre auf den Weg bringen, die von der Stadt und dem kommunalen Verkehrsunternehmen SWM/MVG GmbH verantwortet werden.

**Alexander Reissl:** „An den U-Bahnstationen in der Innenstadt, besonders in der Nord-Süd-Richtung, haben wir zunehmend Kapazitätsengpässe. Daher werden wir prüfen lassen, wie hier kurz-, mittel- und langfristig Abhilfe geschaffen werden kann. In Zukunft werden wir neben Taktverdichtungen und der Umsetzung bereits geplanter Vorhaben im U-Bahnbau, auf den bestehenden Strecken auch über eine mögliche neue U-Bahn-Linie auf der Strecke Implerstraße über den Hauptbahnhof zur Münchner Freiheit nachdenken. Wir werden schon heute die Weichen in die Zukunft stellen.“

**Paul Bickelbacher:** „Wir brauchen präzise und aktuelle Planungsgrundlagen. Deshalb müssen die aktuellen Entwicklungen erfasst und deren Auswirkungen auf die ÖPNV-Infrastrukturplanung prognostiziert werden. Die erfreuliche Entwicklung der ÖV-Nachfrage einerseits, die unerfreuliche Entwicklung der staatlichen Investitionsförderung andererseits erfordern mehr denn je eine klare Prioritätensetzung – mit zwei Schwerpunkten: (1) Vorrang für Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung auf hoch ausgelasteten Strecken bzw. Korridoren und (2) attraktive Erschließung neuer Siedlungsgebiete.“

**Sabine Nallinger:** „Es muss uns gelingen, das starke Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum der Region München in ökologisch verträgliche Bahnen zu lenken. Wir stehen in der Pflicht, die EU-Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid einzuhalten. Das geht nur mit einem attraktiven Öffentlichen Nahverkehr, der in der Lage ist, immer größere Teile des Verkehrs zu bewältigen. Denn der Autoverkehr belastet nicht nur die Umwelt und das Klima in weit größerem Maße, der Bau neuer Straßen stößt in der hochverdichteten Region auch zunehmend auf Platzprobleme.“

**Ingo Mittermaier:** „Über ein neues Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz müssen wir den Freistaat und den Bund in die Pflicht nehmen. Die ohne Zweifel notwendigen Infrastrukturmaßnahmen wie die ÖPNV-Erweiterung oder die Sanierung bestehender Strecken im Ballungsraum München dürfen nicht allein der Stadt aufgebürdet werden. Hier müssen gemeinsam Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Investitionen in den ÖPNV stellen ein dauerhaftes und nachhaltiges Konjunkturprogramm für die Stadt München dar.“

**Anträge:**

- ÖPNV-Offensive I: Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für München
- ÖPNV-Offensive II: U-Bahn: Neue Linien und Kapazitätserweiterung
- ÖPNV-Offensive III: Ausbau der Münchner Straßenbahn forcieren
- ÖPNV-Offensive IV: Haltestellen und Beschleunigen; mehr Komfort und Geschwindigkeit im Oberflächenverkehr
- ÖPNV-Offensive V: Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs sichern