



**Der Regionsbeauftragte
für die Region München**
bei der Regierung von Oberbayern

Regionaler
Planungsverband München
Uhlandstraße 5
80336 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom			
Bitte bei Antwort angeben Unser Aktenzeichen 351			
Tel. (089) 21 76 - 2752	Fax (089) 21 76 - 2858	Zimmer 4417	München, 23.08.04
Ihr/e Ansprechpartner/in: Gerhard Winter Gerhard.winter@reg-ob.bayern.de			

**Der neue Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt München
Entwurf 2004**

Der Regionsbeauftragte für die Region München gibt auf Anforderung der Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München gemäß Art. 5 Abs. 2 BayLplG zu o.g. Vorhaben folgende gutachtliche Äußerung ab:

1. Aufbau und konzeptioneller Ansatz

Ausgehend vom **Analysefall 2000** wurde ein sog. **Basisszenario 2015** erstellt. Dieses enthält die Einzelmaßnahmen, deren Umsetzung entweder schon beschlossen und begonnen ist oder aufgrund politischer Vorentscheidungen und allgemeiner Unterstützung als gesichert angesehen werden kann. Vergleichend zum Basisszenario wurden die **drei Testszenarien „MIV-orientiert“, „ÖPNV-orientiert“** und **„Bewusste Mobilität“** untersucht. Während die Testszenarien „MIV-orientiert“ und „ÖPNV-orientiert“ einen entsprechenden Infrastrukturausbau voraussetzen, liegt der Schwerpunkt des Szenarios „Bewusste Mobilität“ in der Optimierung des Verkehrsmittelwahlverhaltens durch Information, Beratung und Werbung. Bei allen Szenarien wird von einer Zunahme der Bevölkerung bis 2015 um 39.000 in der Stadt München und 120.000 im Umland ausgegangen. Bei den Arbeitsplätzen wird eine Zunahme von 36.000 in der Stadt München und 77.000 im Umland unterstellt. Dabei wird jedoch nicht dargelegt, wie das Umland abgegrenzt ist. Aus den Ergebnissen der verkehrlichen Wirkungsanalysen der Testszenarien und deren Bewertung wurde schließlich ein **Handlungskonzept** erarbeitet.

2. Regionalplanerische Bewertung der Inhalte und Maßnahmen

2.1 Siedlungsstruktur

Als eine wesentliche siedlungsstrukturelle Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in München wird die Konzentration der Siedlungsentwicklung an leistungsfähigen ÖPNV-Achsen und die verbesserte (schienegebundene) ÖPNV-Erschließung im Stadt-Umlandbereich gesehen.

Hierzu ist anzumerken, dass auf regionaler Ebene mit dem regionalen Siedlungs- und Freiraumkonzept sowie dem darauf abgestimmten regionalen Verkehrskonzept bereits geeignete regionalplanerische Instrumente für eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung vorliegen. Auch sind die prognostizierten weiteren Zunahmen der Verkehrsbewegungen nicht nur das Resultat suboptimaler Allokationen von Bevölkerung und Arbeitsplätzen, sondern auch zwingende Konsequenz einer „erfolgreichen Region“, die (noch) nicht von „Schrumpfung“ betroffen ist.

2.2 Übergeordnete Handlungsschwerpunkte

Handlungsschwerpunkte werden in den 3 übergeordneten Feldern **Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Stadt-Umland-Verkehr, Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes innerhalb des Mittleren Rings** und **Weiche Maßnahmen** (in Ergänzung und zur Verstärkung der Wirkungen infrastruktureller Maßnahmen) gesehen.

Die Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Stadt- und Umlandbereich ist auch eine wesentliche Zielsetzung des fortgeschriebenen Verkehrskapitels des Regionalplans München. Dabei soll dem ÖPNV hier Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Dass zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils (und nicht nur da) weiche Maßnahmen, insbesondere bei knappen Haushaltsmitteln, eine immer größere Bedeutung spielen, steht außer Frage. Dies geht im Übrigen auch aus dem Positionspapier „Bausteine eines Leitbilds der Region München 2030“ des Regionalen Planungsverbandes München hervor.

Die Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes innerhalb des Mittleren Rings ist auf den ersten Blick zwar primär ein stadtplanerisches Thema, mittelbar jedoch ist die Qualitäts- und Attraktivitätssteigerung des innerstädtischen Straßenraumes auch von regionaler Bedeutung und als regionalplanerisches Ziel im Verkehrskapitel enthalten.

2.3 Maßnahmen des Handlungskonzeptes

Die Maßnahmen des Handlungskonzeptes werden verkehrsträgerbezogen unterschieden in:

Gesicherte Maßnahmen (beschlossen bzw. bereits in Bau mit i.d.R. gesicherter Finanzierung)

Geplante Maßnahmen (bis 2015, ohne gesicherte Finanzierung) und

Optionale Maßnahmen (mit weiterem Untersuchungsbedarf und langfristigem Untersuchungshorizont).

2.3.1 ÖPNV

Die im VEP enthaltenen „gesicherten“, „geplanten“ und „optionalen“ ÖPNV-Maßnahmen finden sich, soweit regionalbedeutsam, grundsätzlich auch im Verkehrskapitel des Regionalplans München wieder. Teilweise gehen die im fortgeschriebenen Verkehrskapitel festgesetzten Ausbaumaßnahmen sogar über die Maßnahmen des VEP hinaus. So fehlt im VEP beispielsweise die Zamdorfer Spange zwischen Riem und Daglfing zur Ermöglichung einer direkten tangentialen S-Bahn-Verbindung.

Eine gegenüber dem Regionalplan andere Gewichtung ergibt sich in der Messeerschließung. Hier gibt der VEP der Verschwenkung der S 6 gegenüber der Verlängerung der U 2/U 7 den Vorzug. Gemäß Verkehrskapitel des Regionalplans soll dagegen die Verlängerung der U 2/U 7 über den Haltepunkt Messestadt-Ost hinaus mit einer Verknüpfung mit der S 6 (zumindest) offen gehalten werden. Dabei war und ist man sich im Regionalen Planungsverband bewusst, dass hierfür derzeit keine Wirtschaftlichkeit besteht. Jedoch gibt es im Umfeld der U-Bahnverlängerung größere Flächen, die zu den Bereichen gehören, die aus regionalplanerischer Sicht für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen und mit dem Ausbau der U-Bahn durch den ÖPNV verkehrlich deutlich besser angebunden werden könnten. Dabei erschließt die U-Bahnverlängerung auch andere Nutzerpotentiale als die S-Bahnverschwenkung und ist aus regionalplanerischer Sicht insbesondere für die ÖPNV-Erschließung von Osten her und zur Entlastung der A 94 von Bedeutung. Hierbei spielt auch eine Rolle, dass seitens der Regionalplanung bislang einer straßenseitigen Anbindung der Messe von Osten her, insbesondere auch wegen wichtigen Freiraum- und Grünzugsfunktionen (vgl. auch Teilraumgutachten „Nachfolgenutzung im Bereich des Flughafens München Riem“) als nicht unproblematisch gesehen wurde. Darüber hinaus ist zu befürchten, dass mit Verschwenkung der S 6 zur Messe der siedlungsstrukturell wichtige Halt Riem aufgelassen würde.

Zusammenfassend bleibt aber festzuhalten, die Diskussionen im Regionalen Planungsverband haben dies nachdrücklich bestätigt, dass der im fortgeschriebenen Verkehrskapitel enthaltene regionalplanerische Grundsatz, eine U-Bahnverlängerung offen zu halten, Ausdruck einer graduell unterschiedlichen Gewichtung der Messeerschließung ist und keinen grundsätzlichen verkehrsplanerischen Konflikt zum VEP widerspiegelt. Auch ist zu berücksichtigen, dass der VEP sich primär auf das Stadtgebiet zu konzentrieren und damit einen (geringfügig) anderen Blickwinkel als die Regionalplanung hat.

2.3.2 MIV

Hinsichtlich der Funktionsbestimmung des Hauptverkehrsstraßennetzes wird im VEP differenziert nach einem **Primärnetz** und einem **Sekundärnetz**, wobei das Primärnetz im Wesentlichen dem in der „Inzell-Initiative“ konzipierten Netz der sog. „Roten Routen“ entspricht. Die „gesicherten“, die „geplanten“ und die „optionalen“ Maßnahmen im Primärnetz, sind soweit regional bedeutsam, grundsätzlich auch im fortgeschriebenen Verkehrskapitel des Regionalplans München enthalten. Nicht enthalten im regionalen Verkehrskapitel ist die sog. Nordostverbindung, bei der mit Verweis auf den weit fortgeschrittenen Verfahrensstand bewusst auf eine regionalplanerische Zielformulierung verzichtet wurde. Die Maßnahmen des städtischen Sekundärnetzes sind generell von regionalplanerisch geringerer Priorität. Ein Abgleich VEP und Regionalplan erübrigt sich hier.

2.3.3 Ruhender Verkehr

Das städtische Parkraummanagement entzieht sich weitgehend regionalplanerischer Reglementierung. Gleichwohl ist der Regionale Planungsverband über die „Inzell-Initiative“ in die städtischen Planungen eingebunden. Umgekehrt sind die städtischen Maßnahmen im Grundsatz auf die regionalen Erfordernisse abgestimmt.

2.3.4 Fußgänger- und Radverkehr

Die Planungen und Maßnahmen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr werden aus regionalplanerischer Sicht ausdrücklich begrüßt. Dabei gilt es, neben der Realisierung infrastruktureller Maßnahmen, allgemein ein fahrrad- und fußgängerfreundliches Klima zu schaffen, so dass ein möglichst hoher Anteil kurzer Pkw-Fahrten wieder auf Füße und Rad zurückverlagert und der knappe Straßenraum vorrangig vom notwendigen Kfz-Verkehr genutzt werden kann.

2.3.5 Wirtschaftsverkehr

Das dezentrale Konzept von Güterverkehrszentren mit „Satellitenstandorten“ wurde und wird vom Regionalen Planungsverband unterstützt. Es trägt zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger und Bündelung der Verkehre bei und unterstützt das verkehrsplanerische Erfordernis, verstärkt den schienengebundenen Schienenverkehr zu nutzen.

2.3.6 Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

In die Maßnahmen des städtischen Mobilitäts- und Verkehrsmanagements war und ist der Regionale Planungsverband insbesondere im Rahmen verschiedener Arbeitsgruppen und Diskussionsforen eingebunden. Dabei werden elektronische Verkehrsinformationssysteme und –technologien künftig gerade auch auf regionaler Ebene eine größere Rolle spielen und können einen wichtigen Beitrag zu einem „vernünftigen“ Verkehrsverhalten leisten.

3. Zusammenfassende Bewertung

Einen grundsätzlichen Konflikt zwischen VEP und dem regionalen Verkehrskapitel gibt es nicht.

Ein grundsätzlicher Widerspruch war auch nicht zu erwarten, da die gemeinsame Mitarbeit von Vertretern der Landeshauptstadt und des Regionalen Planungsverbandes in zahlreichen Arbeitskreisen und Diskussionsforen, über die Gremien des Regionalen Planungsverbandes hinaus, „kompatible“ Pläne nahelegt. Die im Punkt „Perspektiven für einen verträglichen Verkehr in der Region München“ enthaltenen Forderungen, das regionale Siedlungs- und Freiraumkonzept konsequent umzusetzen und die regionale Kooperation, insbesondere im Hinblick auf ein regionales Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, weiter zu stärken, sind aus regionalplanerischer Sicht nachdrücklich zu begrüßen und zu unterstützen.

Wenn die Wirkungen des Handlungskonzeptes des VEP gegenüber dem Basisszenario als gering und eine Zunahme des Verkehrs in der Landeshauptstadt München und im Umland als kaum vermeidbar dargestellt werden, so sollte daraus nicht die fatalistische Konsequenz gezogen werden, künftig auf zielgerichtete Planung zu verzichten. Vielmehr ist dabei zu bedenken, dass in der Stadt München und in der Region auch bisher schon integrative Verkehrsplanung stattfand und das Basisszenario bereits weitreichende Maßnahmen zur Förderung eines möglichst effizienten, umweltschonenden und sozialverträglichen Verkehrs enthält. Es sollte deshalb stärker herausgestellt werden, wie unabdingbar die Realisierung der im Handlungskonzept des VEP enthaltenen Maßnahmen bzw./und die Umsetzung der Ziele und Grundsätze des Regionalplans angesichts der prognostizierten Verkehrszuwächse sind. Um die Wirkungen einer zielgerichteten Verkehrsplanung herauszuarbeiten müsste folglich ein „Prognosenußfall“ (ohne Maßnahmenrealisierung bzw. nur Anpassungsplanung) gegenübergestellt werden. Die Alternativlosigkeit der Realisierung eines zielgerichteten, integrativen Maßnahmenbündels sollte im VEP noch viel stärker akzentuiert werden.

Darüber hinaus sind regionalplanerische Bedenken gegen das Handlungskonzept des VEP nicht angezeigt.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Winter