

Die Regionsbeauftragte für die Region Oberland bei der Regierung von Oberbayern



bearbeitet in Vertretung der Regionsbeauftragten
von Dr. Matthias Wendt und Thomas Bläser

München, den 17.07.2018

Zentrale Ergebnisse des Strukturgutachtens als Diskussionsgrundlage für die Regionalplanfortschreibung

1. Leitgedanke

Ausgangssituation: Das Oberland ist eine „Region unter Druck“. Anhaltendes Wachstum von Bevölkerung, Wirtschaft und Erholungssuchenden führt zu Verkehrsmengenzunahmen und Siedlungsflächenwachstum.

Problem: Es entstehen Engpässe und Überlastungen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Öffentlichen Verkehr (ÖV, d.h. Busverkehr und schienengebundener Verkehr). Der ÖV ist dabei nicht konkurrenzfähig im Vergleich zum MIV. Bei Fortführung der bisherigen Entwicklung wird sich die Schere zwischen MIV und ÖV weiter öffnen, da das Angebot im ÖV nicht mit der Attraktivität des MIV Schritt halten kann.

Handlungsmaxime: Es bedarf einer Weiterentwicklung des aktuellen Verkehrssystems zu einem nachhaltigen Mobilitätsangebot. Dies erfordert die Stärkung effizienter und ressourcenschonender Verkehrsangebote, vor allem des ÖV. Allein auf den MIV ausgerichtete Maßnahmen reichen nicht aus, um die bestehenden und prognostizierten Defizite im Verkehrssystem zu mindern. Vielmehr sind eine abgestimmte Stärkung des ÖV, des nicht-motorisierten Individualverkehrs (NMIV, v.a. Fahrradverkehr) sowie Reaktionen bei der Siedlungsentwicklung notwendig.

2. Öffentlicher Verkehr (Busverkehr und schienengebundener Verkehr)

Auf Grund zahlreicher Defizite für Berufspendler und im Freizeit- und Gelegenheitsverkehr ist der **ÖV nicht konkurrenzfähig**. Daher besteht im ÖV Ausbaubedarf und zwar deutlich mehr als im MIV. Eine Attraktivitätssteigerung des ÖV ist auch vor dem Hintergrund der zunehmenden **Alterung im Oberland** notwendig. Hinsichtlich der **Erreichbarkeit zentraler Orte** in der Region bestehen insbesondere an Ferientagen und in der Schwachverkehrszeit diverse Defizite.

Dienstgebäude
Maximilianstraße 39
80538 München
U4/U5 Lehel
Tram 16/19 Maxmonument

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0
Telefax
+49 89 2176-2914

E-Mail
poststelle@reg-ob.bayern.de
Internet
www.regierung-oberbayern.de



2.1 Schienegebundener Verkehr (SPNV)

Im Gegensatz zu zahlreichen Ausbaumaßnahmen im MIV ist mit der S7-Verlängerung bis Geretsried **nur eine einzige größere Maßnahme im SPNV** bis 2030 vorgesehen. Notwendig sind daher ein beschleunigter Ausbau von Infrastruktur und Angebot im SPNV:

- Durch die Schaffung zusätzlicher **Begegnungsabschnitte** und einen (teilweisen) **zweigleisigen Ausbau** werden Möglichkeiten für weitere Angebotsverbesserungen geschaffen und die Betriebsstabilität erhöht.
- Um die Möglichkeiten der Einrichtung von Begegnungsabschnitten und eines zweigleisigen Ausbaus zu erhalten, ist die frühzeitige **Sicherung von entsprechenden Trassen** erforderlich.
- Die **Elektrifizierung der Oberlandbahn und der Pfaffenwinkelbahn** ermöglichen eine Verbesserung der Betriebsstabilität und neue Angebotskonzepte.
- Durch die **Einrichtung neuer Bahnhaltedpunkte** können Siedlungs- und Gewerbeflächen entlang der Bahnlinien erschlossen werden.
- Mittelfristig wird eine **Taktverdichtung** notwendig sein, um die zunehmende Verkehrsnachfrage sowohl im Berufsverkehr, als auch im Ausflugs- und Tourismusverkehr bewältigen zu können.
- Mittelfristig ist zudem eine **Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten** notwendig, um die weiter zunehmende Verkehrsnachfrage bedienen zu können.

2.2 Busverkehr

Im allgemeinen Busverkehr bestehen zahlreiche räumliche und zeitliche Verbindungsdefizite:

- Neben einigen landkreisinternen Verbindungsdefiziten **fehlen landkreis-übergreifende und insbesondere tangentielle Busangebote** derzeit weitgehend.
- Ein **mangelhaftes ÖV-Angebot besteht häufig auf der „letzten Meile“** zwischen Bahnhöfen und Zielort, so dass der ÖV trotz gutem Bahnangebot in der Summe der Reisekette nicht konkurrenzfähig ist.
- Busverkehr ist sehr stark auf Hauptverkehrszeiten und Schülerbeförderung ausgelegt, so dass die **Anbindung von Arbeitsstätten im Berufsverkehr und die Attraktivität für den Einkaufs- und Berufsverkehr leiden**. Folgende Maßnahmen sind daher notwendig:
 - Realisierung eines **getakteten Hauptnetzes im Regionalbusverkehr** mit Bündelfunktion;
 - Einrichtung schneller **Ost-West-Tangentialverbindungen**;
 - Schaffung eines **auf Arbeitszeiten ausgerichteten Angebots für Gewerbestandorte**;
 - **Einführung von Bedarfsverkehren** in Räumen mit disperser Siedlungsstruktur sowie zu Zeiten geringer Nachfrage;

- **Verbesserung der Anbindung wichtiger Zentraler Orte sowie der Anbindung von Bahnhöfen.** Durch eine Optimierung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn kann die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel gesteigert werden.

2.3 Verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen

- Die Einführung eines in allen Verkehrsmitteln gültigen **einheitlichen Tarifsystems** mit einem **einheitlichen Ticketing** erleichtert die Nutzung des ÖV und trägt zur Attraktivierung des ÖV bei.
- Zeitlich koordinierte und einheitliche Aufstellung bzw. Fortschreibung der **Nahverkehrspläne** aller Landkreise bzw. eines **Regionalen Nahverkehrsplans**.

3. Individualverkehr

3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- **Keine nennenswerten Erreichbarkeitsdefizite** im Straßenverkehr, die den Bau zusätzlicher Verbindungen erfordern (auch bedingt durch dichtes Netz an zentralen Orten).
- Identifizierung von **zahlreichen bestehenden und prognostizierten Engpässen**. Hieraus resultieren empfindliche Reisezeitunahmen für Wirtschafts- und Privatverkehr sowie Belastungen der Wohnbevölkerung durch Schleichverkehr.
- Prinzipiell sind die **Ausbaumaßnahmen** in den staatlichen Bauprogrammen richtig verortet, aber es wird die **Analyse und Beseitigung der Folgewirkung** für benachbarte Streckenabschnitte für notwendig erachtet, um einer „bloßen“ Verlagerung von Engpässen vorzubeugen.
 - ➔ Auf die **Umsetzung der Maßnahmen im aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP)** ist hinzuwirken. Die darin nicht enthaltenen absehbaren bzw. maßnahmenbedingten **Engpässe im strategischen Netz sind frühzeitig zu kommunizieren**, damit sie im Zuge der Fortschreibung des nachfolgenden BVWPs berücksichtigt werden. Dabei gilt ein **vorrangiger Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes** (d.h. Autobahnen, Bundesstraßen und (über)regional bedeutende Streckenabschnitte von Staatsstraßen) um Schleichverkehr zu vermeiden und Emissionsbelastungen vorzubeugen. Zur Koordination von Maßnahmen wird die Notwendigkeit einer fach- und zuständigkeitsübergreifenden strategischen Netzplanung betont.
- Die **Belastungssituation im Schwerverkehr wird als ausgewogen und moderat** bewertet (auch aufgrund des Fehlens von Unternehmen mit hoher Schwerverkehrserzeugung in der Region Oberland). Hohe Schwerverkehrsanteile (d.h. über Bundesdurchschnitt) existieren lediglich im Bereich um Schongau und insbesondere auf der A 8. Dem Gutachten zu entnehmende Hinweise zum Schwerverkehr sind:
 - Positive Wirkung geltender Fahrverbote (z.B. Tegernseer Tal);

- „Schwerverkehrsprobleme“ auf B 472 resultieren aus widrigen Überholbedingungen für den schnelleren KFZ-Verkehr, nicht aus hohem Schwerverkehrsanteil;
- Auf Abstufung weiterer Bundesstraßen sollte zur Vermeidung von LKW-Maut-Ausweichverkehr verzichtet werden.
- ➔ Es wird die Notwendigkeit zum **Monitoring der Entwicklung des Schwerverkehrs** gesehen, insbesondere in Anbetracht potenzieller Folgen der LKW-Mautausweitung und des Ausbaus der BAB 95.

3.2 Nicht-motorisierter Individualverkehr (NMIV)

- Es lassen sich **zahlreiche Widersprüche/Verbindungsdefizite der Radwegführung** identifizieren, weil Netzplanungen auf Ebene der Kommunen und Landkreise teils fehlen bzw. nicht aufeinander abgestimmt sind, oder sich Ausbauplanungen von staatlichen Baulastträgern und der Verwaltung in Kommunen/Landratsämtern nicht decken.
 - ➔ Notwendigkeit zu **einer regionsweiten, überörtlich und landkreisübergreifend sowie mit Baulastträgern abgestimmten Planung von Vorrangnetzen des Radverkehrs.**
- Dem Radverkehr werden nennenswerte Potenziale als umweltfreundliche Alternative (emissionsarm, geringer Flächenbedarf) zur MIV-Vermeidung insbesondere im Alltagsverkehr attestiert. Zu dessen verstärkten Förderung bedarf es:
 - Ausreichender, sicherer und wettergeschützter **Abstellmöglichkeiten an Umsteigepunkten** (Förderung von Bike & Ride an intermodalen Schnittstellen) **und an Endpunkten**;
 - Einer **ausgeschilderten, lückenlosen und sicheren Routenführung**. Die besonderen Anforderungen des Alltagsradverkehr (feste Beschaffenheit des Untergrunds, schnelle Raumüberwindung) gegenüber dem Tourismusradverkehr (Erlebniswert) zu berücksichtigen;
 - **Radschnellwege** zwischen regional bedeutenden Quell- und Zielgebieten auch im Hinblick auf die zunehmende Elektrifizierung des Radverkehrs (z.B. bereits geplante Route „Garmisch-Partenkirchen – Murnau“).
- **Überwindung von Blockaden beim Radwegebau** wegen fehlender Flächenverfügbarkeit (Grunderwerb, rechtliche Vorgaben).

4. Intermodalität

- Zur Reduzierung von Fahrtstrecken des MIV ist **an intermodalen Schnittstellen ein bedarfsgerechtes Angebot von Infrastrukturen** zur Förderung der Intermodalität bereitzustellen. Hierzu zählen insbesondere eine **adäquate Stellplatzzahl und -qualität für KFZ und Fahrräder** an Bahnhöfen / bedeutenden ÖV-Haltestellen (Park & Ride, Bike & Ride) sowie Schnittstellen des höherrangigen Straßennetzes (Parken & Mitfahren). Zahlreiche der bestehenden Anlagen kennzeichnen sich durch Überlastung.

- Mobilitätsangebote wie **Mitfahrbänke sowie Mitfahrzentralen / -applikationen** können ggf. eine sinnvolle Ergänzung speziell für die **Überwindung der „letzten Meile“** darstellen.

5. Mobilität und Siedlung

Die **Siedlungsstruktur stellt eine wesentliche Einflussgröße für Art und Umfang des Verkehrsgeschehens** insbesondere im Alltag dar. Um MIV-Verkehr grundsätzlich zu vermeiden, Wegedistanzen zu verringern sowie um den Anteil des ÖV und die Effizienz von ÖV-Anbindungen zu erhöhen, gilt es:

- **Kompakte Siedlungsstrukturen durch Innen- vor Außenentwicklung** und eine **Konzentration der Siedlungsentwicklung** auf Hauptorte und Ortsteile mit einem Haltepunkt des Schienenverkehrs zu schaffen bzw. zu bewahren;
- Die Siedlungsentwicklung generell an der **Qualität der verkehrlichen Anbindung auszurichten**. Hierfür wird von den Gutachtern vorgeschlagen:
 - o **Gewerbegebiete mit hoher Beschäftigtenzahl oder Kundenfrequenz müssen eine attraktive ÖV-Anbindung** besitzen (Standortvoraussetzung sind ein Haltepunkt des Schienenverkehrs in fußläufiger Reichweite oder zumindest einer guten ÖV-Erschließung). Das Gutachten nimmt hierzu exemplarisch eine Kategorisierung vor (vgl. S. 210ff);
 - o Verbindliche Orientierung der **Siedlungsentwicklung an Schwerpunkträumen der verkehrlichen Erschließung**. Diese zeichnen sich in Abhängigkeit des Siedlungszweckes (v.a. Wohnen und Gewerbe) durch eine gute Erreichbarkeit von ÖV und/oder MIV aus. Das Gutachten schlägt hierfür Kriterien vor, auf die sich eine solche Abgrenzung stützen soll, und setzt diese in einer Kartenskizze um (vgl. S. 216ff).

6. Mobilität und Erholung/Tourismus

Wichtige Freizeit- und Tourismuseinrichtungen weisen **teilweise Erreichbarkeitsdefizite mit öffentlichen Verkehrsmitteln** auf. Gleichzeitig kommt es in Spitzenzeiten zu **Überlastungen im MIV**. Zur Bewältigung des Tourismus- und Freizeitverkehrs gilt es, gezielte Anreize zur Stärkung alternativer Verkehrsträger und Angebote setzen:

- **Verzicht auf einen überdimensionierten Ausbau der Verkehrsanlagen des MIV,**
- **Bewirtschaftung von Anlagen des ruhenden KFZ-Verkehrs,** um Kostengerechtigkeit zu alternativen Verkehrsträgern herzustellen.
- **Verbesserung der Anbindung wichtiger Freizeit- und Tourismuseinrichtungen im ÖV** durch Ausbau und Schaffung touristischer Linien und Bedarfsverkehre.
- Für einige touristische Ziele mit saisonal und witterungsbedingt stark schwankender Nachfrage (z.B. Seen, Freibäder) ist eine wirtschaftliche Einbindung in das ÖV-Netz auf Grund der abgesetzten Alleinlage kaum sinnvoll möglich.

- Bei Planung und Ausbau von Freizeit- und Tourismuseinrichtungen soll die **Schaffung bzw. Stärkung von ÖV-Anbindungen** vorrangig Berücksichtigung finden.
- **Besondere Tarifangebote für Touristen**, wie Vergünstigungen, die flächenhafte Integration eines ÖV-Tickets in die Gästekarte oder die Kombination mit Tickets für touristische Destination leisten einen Beitrag zu einer verstärkten Nutzung des ÖV durch Touristen.

7. Elektromobilität und Sharing-Systeme

- Car Sharing-Angebote zur Ergänzung und Stärkung des öffentlichen Verkehrs existieren in der Region Oberland nur wenige, kleinere Initiativen. Ausgenommen hiervon ist das organisatorisch ausgereifte und flächenhaft wirkungsvolle Angebot des ÖkoMobil Pfaffenwinkel. Bike Sharing-Angebote gibt es in der Region Oberland nicht.
- Das Fehlen einer ausreichenden Anzahl an Ladepunkten stellt das zentrale Hemmnis für die Verbreitung von Elektrofahrzeugen dar.