

Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2014 für die Große Kreisstadt Freising

August 2013

PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V.
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 530031
Fax: 089 537566
E-Mail: oberbayern@pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

Der jetzt verfügbare Entwurf des Nahverkehrsplans 2014 für die Große Kreisstadt Freising deckt sich in den Intentionen in vielen Bereichen mit unserem Papier "Anregungen des Fahrgastverbands PRO BAHN zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans für die Große Kreisstadt Freising" vom November 2012. Zu den Bereichen, wo wir Abweichungen sehen, möchten wir im Folgenden Stellung nehmen. Aufgrund der Tatsache, dass die Arbeit bei PRO BAHN ehrenamtlich erbracht wird, können wir jedoch Lücken in der Adressierung der einzelnen Punkte des Entwurfs nicht ausschließen.

Die wesentlichen Schwachstellen des vorliegenden Entwurfs sehen wir bei folgenden Punkten:

1. Es gibt einen grundsätzlichen Dissens zwischen den dem vorgestellten Linienkonzept zugrunde liegenden Fahrplankonzepten und der Überzeugung von PRO BAHN, welche Fahrplankonzepte zur halbwegs symmetrischen Herstellung von Anschlüssen von und zum SPNV notwendig sind.
2. Einige Aussagen des Entwurfs, insbesondere zum SPNV und seinen Entwicklungsmöglichkeiten, halten wir in der getroffenen Form für inkorrekt.
3. Die Punkte, bei denen lediglich Vorgaben der MVV GmbH übernommen werden, sind wegen der bekannten Schwächen der MVV-Papiere unzureichend. Die MVV GmbH ist weder Aufgabenträger, Verkehrsbetrieb noch kommunale Gebietskörperschaft und hat daher entsprechend abweichende Ziele (unserer Meinung nach zu großen Teilen das Ziel der Eigenvermarktung).

Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger

Wir schlagen vor, das Wort "weitgehend" aus dem Punkt a) von Festlegung 1 zu streichen. Der ÖPNV soll den motorisierten Individualverkehr zwar nicht ersetzen, es ist aber für uns ohne Zweifel, dass den Bürgern Freising sowie den in Freising arbeitenden und lernenden Menschen der ÖPNV als vollwertige Alternative angeboten werden muss. Nur mit einer solchen Positionierung können zusammen mit anderen Mobilitätsformen wie Radverkehr und einem optimalen Fußwegenetz die künftigen Herausforderungen im Verkehrssektor bewältigt werden. Ziel muss sein, dass die Nutzung privater PKWs im Stadtgebiet nicht weiter zunimmt, sondern abnimmt.

Bewertung von Fahrgastzahlen

Eine Steigerung der Fahrgastzahlen (Festlegung 2) halten wir ganz unabhängig von den dadurch erzielten Erlösen für ein politisch anzustrebendes Ziel. Die Gründe dafür liegen sowohl im ökologischen Bereich als auch in einer menschengerechten Gestaltung des Gesamtverkehrs in einer Stadt wie Freising. Dies gilt unseres Erachtens deutlich über das erwähnte Ziel der Daseinsvorsorge hinaus. Wir halten es daher für notwendig, dass die Attraktivität des Busverkehrs für die Fahrgäste als eigenständige Zielsetzung des Nahverkehrsplans festgeschrieben wird.

Eingliederung in übergeordnete ÖPNV-Systeme

Weiterhin halten wir die Integration des Stadtbusverkehrs in das ÖPNV-System im MVV und darüber hinaus für ein wichtiges Ziel. Dies ist zwar aus einigen Formulierungen ableitbar, wir wünschen uns in diesem Punkt aber ein unmissverständliches Bekenntnis.

Umsetzungsvorschläge / Bestandskonzept

In den Schlüssen hin auf ein Realisierungskonzept sehen wir leider einen größeren Dissens zwischen dem Entwurf des Nahverkehrsplans und den Erwartungen von PRO BAHN. Neben der Reaktion auf rechtlichen Rahmenbedingungen wie Ausschreibungswettbewerb scheint der Entwurf in erster Linie dahingehend angelegt zu sein, die 2011 durchgeführten Änderungen im Stadtbussystem grundlegend festzuschreiben. Auch wenn der Wille, Wachstumsoptionen offen zu halten, erkennbar ist, halten wir dies angesichts der heutigen Herausforderungen im Verkehrsbereich für zu kurz gegriffen.

Die stärksten Abweichungen zu den Vorstellungen von PRO BAHN zeigen sich in der Interaktion zwischen Stadtbus und Schienenpersonennahverkehr (SPNV). In diesem Punkt erwarten wir, dass die Verschlechterungen von 2011 repariert werden.

Tarifliche Behandlung bedarfsorientierter Verkehre (AST)

Ein weiterer Punkt, in dem wir der geübten Praxis nicht zustimmen können, ist die tarifliche Behandlung der bedarfsorientierten Verkehre ("AST"). Der Entwurf des Nahverkehrsplans erwartet hier ein Entgegenkommen der MVV GmbH in Form "einer zusätzlichen Tarifzone oder einer Zuschlagsregelung" (Festlegung 17). PRO BAHN kann die Wahrscheinlichkeit dafür nicht abschätzen. Wir halten allerdings das Hinzufügen von Sonderregeln nicht für einen wünschenswerten Weg. Wir halten den MVV-Tarif und die damit zusammenhängenden Regeln der Einnahmeverteilung in einigen Punkten für reformbedürftig und verweisen auf das entsprechende Kapitel in unserem Papier vom November 2012.

Umsetzung von Qualitätsstandards

Auch zu den Qualitätsstandards möchten wir auf dieses Papier, hier insbesondere auf das Kapitel "Ziele kommunizieren, Umsetzung kontrollieren" verweisen. Wir erkennen durchaus, dass einige Punkte des Entwurfs (z.B. Festlegung 30) mit unseren Überlegungen übereinstimmen.

Anbindung des Flughafens ans Stadtgebiet

Wir vermissen im Entwurf des Nahverkehrsplans eine Zukunftsperspektive im Zusammenhang mit der künftigen Schienenverbindung zwischen Freising und dem Flughafen. Hierzu hatten wir im Kapitel "Anbindung des Flughafens ans Stadtgebiet" unserer Anregungen vom November 2012 einige Vorschläge gemacht.

Ausgestaltung von Haltestellen

Zum Thema Haltestellen werden im Entwurf des Nahverkehrsplans lediglich die Anforderungen des MVV zu Regionalbussystemen referenziert. Dazu ist anzumerken, dass PRO BAHN

an der Entwicklung dieser Anforderungen nicht beteiligt war, und uns auch nicht bekannt ist, inwieweit Öffentlichkeit und Aufgabenträger daran beteiligt waren. Wir haben den MVV-Anforderungskatalog immer so interpretiert, dass dort der Fokus auf Marketingaspekte gelegt wird, und er nicht den Anspruch erhebt, die Anforderungen an die Qualität eines Bussystems vollständig darzustellen.

Am Beispiel Haltestellen zeigt sich das etwa daran, dass die Bezeichnungen wie "Kaphaltestelle" oder "Haltestellenkap" in dem MVV-Papier überhaupt nicht vorkommen. Schon allein deshalb kann es ein Nahverkehrsplan nicht darauf beruhen lassen, sich auf den Anforderungskatalog des MVV zu beziehen. Bezüglich der Haltestellenanlage sind Kaphaltestellen Stand der Technik. Sie ermöglichen eine gute Nutzung und verhindern Störungen des Busverkehrs durch den MIV. Entsprechend sollten sie im Nahverkehrsplan als Standard definiert werden.

Wir erkennen an, dass jeder Anbieter Marketingaspekte in seine Anforderungen mit einbeziehen muss. Sie sind aber nicht der Kern dessen, was unter "Qualität" verstanden wird. Qualität muss sich im Kern immer aus den Bedürfnissen des Kunden heraus, und nicht durch die Bedürfnisse der Anbieter definieren. Deshalb muss die Ausgestaltung einer Haltestelle (oder auch die Innenausstattung eines Fahrzeuges) zunächst die Anforderungen aus Kundensicht definieren. Marketingaspekten, wie beispielsweise der farblichen Gestaltung, kann bei dieser Sichtweise nur ein sekundärer Einfluss eingeräumt werden.

In den Anregungen vom November 2012 hatten wir einige Beispiele von Schwachpunkten bei Haltestellen genannt. Zudem hatten wir vorgeschlagen, dass zur Umsetzung von Qualitätsvorgaben "Haltestellen nach Parametern wie Zusteigerzahlen, Umsteigerelevanz, Nähe zu Schulen und anderen Einrichtungen, etc. klassifiziert werden". Dieser Vorschlag wird im Entwurf des Nahverkehrsplans weder umgesetzt noch als künftige Maßnahme definiert.

Im Folgenden möchten wir noch auf einige konkrete Formulierungen im Entwurf des Nahverkehrsplans eingehen.

Zu Kapitel 2.3.8 "Weitere Infrastrukturausstattung":

Positiv beurteilen wir das Freisinger Programm zur Busbeschleunigung. Wir möchten die Stadt Freising ausdrücklich ermutigen, in dieser Form fortzufahren. Zusätzlich sollte vor besonders belasteten Kreuzungen geprüft werden, inwieweit die Einrichtung von Busspuren möglich ist. Längere Staus vor Ampelanlagen machen die Vorteile der Busbevorrechtigung schnell zunichte.

Zu Kapitel 2.5.3 "Verbindungsqualität":

Hier sollte verstärkt auch die Verbindungsqualität SPNV – Stadtbus und umgekehrt betrachtet werden.

Zu Kapitel 2.5.4 "Sonstige Mängel und Schwachstellen":

P+R-Platz:

PRO BAHN hat in seinen Anregungen zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans für die Große Kreisstadt Freising vom Herbst 2012 auf die aus unserer Sicht dringliche Notwendigkeit der

Umgestaltung der Haltestelle P+R-Platz hingewiesen. Wir möchten allerdings betonen, dass man nicht erwarten kann, dass der Druck auf den P+R-Platz abnimmt, wenn noch nicht einmal der Fahrplan der Stadtbusse optimal auf die S-Bahn- und Zugfahrpläne abgestimmt ist.

Dadurch entsteht der Effekt, dass sich zu den PKW aus dem Freising Hinterland solche aus der Stadt Freising gesellen, insbesondere natürlich aus Stadtteilen rechts der Isar. Auch wenn diese nicht die Mehrheit der P+R-Nutzer stellen, ist jede Maßnahme, die den ÖV als Zubringer gegenüber P+R stärkt, ein wichtiger Baustein eines Nahverkehrsplans.

Aufgrund der deutlichen Auswirkungen auf die Qualität des SPNV halten wir es für notwendig, dass bereits kurzfristig wirksame Maßnahmen ergriffen werden, die die negativen Auswirkungen auf den Busverkehr spürbar reduzieren.

SPNV-Betrieb:

Die Aussage "die verbesserte Fahrdynamik und Höchstgeschwindigkeit der neuen S-Bahn-Triebwagen wurde bisher nicht in die Fahrpläne übernommen" halten wir in dieser Form für nicht korrekt.

Die Höchstgeschwindigkeit ist bestimmt durch die Streckengeschwindigkeiten, letztlich durch die Infrastruktur. Bahnübergänge, Haltepunkte, Weichen, Kurven setzen hier Grenzen. Die S-Bahn-Triebwagen nutzen im Nominalfahrplan nicht immer die Streckenhöchstgeschwindigkeit aus. Im Sinne eines stabilen Fahrbetriebs ist aber ein Puffer zwischen Fahrplanvorgaben und Maximalgeschwindigkeit notwendig. Dies gilt umso mehr, da sich seit Einführung der Triebwagen Baureihe 423 die Streckenbelegung weiter verdichtet hat. Die Fahrzeiten sind daher bestimmt durch die durch den Mischverkehr mit Regionalzügen und Güterzügen vorgegebenen Zwangspunkte. Ohne Infrastrukturausbau sehen wir keine Änderungsmöglichkeiten.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat wiederholt darauf hingewiesen, dass die Entscheidung, sich beim Ausbau der Verbindung München – Flughafen allein auf die östlich der Isar verlaufende Trasse der Linie S8 zu konzentrieren, aus übergeordneten Gesichtspunkten falsch ist. Betrachtet man neben dem Flughafenanschluss auch den starken Regionalverkehr zwischen Landshut und München sowie den weiter steigenden Güterverkehr, wirkt die verkehrspolitische Perspektivlosigkeit für die Strecken München – Neufahrn – Freising/Flughafen erschütternd. Leider haben die Bemühungen von PRO BAHN auch von kommunalpolitischer Seite keine Unterstützung erhalten.

Im Zuge von Neuausschreibungen (Ringzug Ost) ist mit Leistungsausweitungen im Regionalverkehr zu rechnen. Durch den von der DB geplanten Entlastungskorridor Ost (u.a. Elektrifizierung Hof – Regensburg) wird der Güterverkehr über Landshut nach München weiter zunehmen. Beide Entwicklungen werden sich ohne deutliche Verbesserung der Schieneninfrastruktur negativ auf die Betriebsqualität der Freising berührenden SPNV-Linien auswirken.

Nach Inbetriebnahme eines zweiten Münchner S-Bahn-Tunnel würde die S1 gemäß dem den aktuellen Planungen und Kosten-Nutzen-Untersuchungen zugrunde liegendem Betriebskonzept zwischen Neufahrn und Freising nur noch im 30-Minuten-Takt verkehren. Dies hätte insbesondere für den Schülerverkehr starke negative Auswirkungen und würde im Berufsverkehr zur Abwanderung auf den motorisierten Individualverkehr führen. Das starke Wachstum der Gemeinden und Städte zwischen Freising und der Münchner Stadtgrenze hat die Pendlerbeziehungen zwischen diesen Orten und der großen Kreisstadt Freising in den letzten Jahrzehnten immer weiter verstärkt. Eine Schwächung der S-Bahn als das tragende Verkehrsmittel für diese Relationen ist nicht hinnehmbar.

Die Forderung, die jetzt bestehenden Lücken im 20-Minuten-Takt der S1 zu füllen, muss sich aus unsere Sicht auf die überwiegende Betriebsdauer der S1 beziehen. Es sollte von Montag bis Samstag tagsüber sowie an Sonntagen mindestens nachmittags ein durchgehender 20-Minuten-Takt angeboten werden. Dies ist nicht nur der Attraktivität des S-Bahn-Endpunkts Freising geschuldet, sondern erleichtert auch die fahrplanmäßigen Anschlüsse zwischen S-Bahnen und weiterführenden Zügen. Es würde uns freuen, wenn die Verbesserung und dauerhafte Erhaltung (mindestens) eines 20-Minuten-Taktes bis Freising als Ziel im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden kann.

Die Optionen "Beschleunigung der S-Bahn" und "Beschleunigung der RE-/Alex-Züge" halten wir, wie ausgeführt, ohne deutlichen Ausbau der Schieneninfrastruktur für nicht realisierbar. Dem Ausbau der Schieneninfrastruktur stehen Strategie und Beschlüsse der Bayerischen Staatsregierung entgegen, in denen einseitig auf den Ausbau der Trasse der S-Bahn-Linie S8 zum Flughafen gesetzt wird.

Den Optionen "Halt aller Regional- und Alex-Züge in Freising" und insbesondere "Wiedereinführung einer harmonisierten Taktung zwischen SPNV und Stadtbus" stimmen wir zu. Bei aller Kritik an der Pünktlichkeit von S-Bahn und Regionalzügen hat die Entharmonisierung der Takte im Jahre 2011 die Situation für die Umsteiger zwischen Bahn und Stadtbus nicht verbessert, sondern teilweise deutlich verschlechtert.

Innerhalb eines Verkehrsverbunds hat der einheitliche Grundtakt eine sehr hohe Priorität. Eine weitere, in den letzten Jahren immer wieder feststellbare Schwächung des Verbundgedankens ist aus Fahrgastsicht nicht hinnehmbar. Die Mobilität im Verbundraum nimmt immer weiter zu. Viele aktuelle Tendenzen bei Betreibern und Aufgabenträgern des SPNV und ÖPNV unterstützen dies aber nicht, sondern behindern den Mobilitätsbedarf der Bürger. Dieser Mobilitätsbedarf endet nicht an Stadt- oder Systemgrenzen!

Einen Nahverkehrsplan, der einer Rückkehr zu dem zu den Bahnfahrplänen passenden 20-Minuten-Takt im Wege steht, lehnt PRO BAHN daher ab. Entsprechende Forderungen wurden bereits in unseren Stellungnahmen 2011 und 2012 begründet und erläutert.

Zu Kapitel 4.4.1 "Öffentlicher Personenfernverkehr auf Schiene und Straße"

Festlegung 12: Es ist anzustreben, dass die jetzigen Alex-Verkehre wieder in eine richtige Fernverkehrslinie umgewandelt werden. Diese sollte perspektivisch durchgehende Züge über Regensburg und Hof bis Dresden und Leipzig sowie nach Prag bieten. Durch den von der DB angestrebten Lückenschluss in der Elektrifizierung zwischen Regensburg und Hof sehen wir ein gutes Potenzial für akzeptable Fahrzeiten und attraktive Verbindungen.

Wir sehen in Freising keinen wirklichen Bedarf für Buspersonenfernverkehr (Festlegung 13). Zum einen ist es wegen der Nähe zum Münchner Flughafen äußerst zweifelhaft, dass die Stadt Freising für eigenwirtschaftlich betriebene Buslinien als Ziel wirklich in Frage käme. Noch halbwegs realistisch könnten Linien für Fernpendler aus den Räumen Niederbayern, Oberpfalz und grenznahes Tschechien sein, die Freising als Umsteigepunkt zum schnellen SPNV nach München missbrauchen (Meidung der Gebühren Münchner Busbahnhöfe sowie der Staus an den Autobahnenden). Solche Linien hätten aber keinerlei Mehrwert für die Freisinger Bürger, würden aber die Verkehrsstrukturen weiter belasten.

Zum anderen würde Busfernverkehr die in Festlegung 14 genannten Ziele sogar gefährden. Bereits heute konkurriert eine Buslinie der DB AG von München nach Prag mit zeitweisem Halt am Flughafen gegen die Alex-Züge nach Prag. Eine entsprechende Linie von Nürnberg nach Prag wurde nicht zuletzt wegen der Fernbuskonkurrenz eingestellt. Die DB und Alex/

Netinera müssen für jeden Halt am Freisinger Bahnhof zahlen. Wenn die Stadt Freising Fernbushalte im Stadtgebiet kostenfrei anbietet oder anderweitig unterstützt, bedeutet dies eine Wettbewerbsverzerrung und senkt die Chancen, dass sich auf der Schiene wieder ein Fernzugangebot mit Halt in Freising etablieren kann.

Zu Kapitel 4.4.2 "SPNV-Infrastruktur und Betrieb"

Festlegung 14, Punkt e) "Um eine barrierefreie Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Bahn sowie Bussen untereinander am Bahnhof Freising auf kurzen Distanzen zu ermöglichen, soll die östliche Bahnhofsunterführung mit Fahrstühlen und Langrampen nachgerüstet werden."

Wir möchten darauf hinweisen, dass der barrierefreie Umbau von Bahnhöfen nicht mit Eigenmitteln der DB geschieht, sondern durch Fördermittel von Bund und Land. Diese Fördermittel werden gewährt, um einen bestimmten Standard der Barrierefreiheit zu erreichen. Mit Aufzügen zu allen Bahnsteigen und zum Empfangsgebäude erfüllt der Bahnhof Freising diesen Standard. Für weitere Aufzüge und Rampen müsste daher eine andere Finanzierung gefunden werden – beispielsweise durch die Stadt Freising.

Ähnliches gilt für Punkt f) von Festlegung 14. Aufgrund einiger Qualitätsmängel des Bahnhofs könnte man versuchen – beispielsweise auch im Rahmen künftiger Förderprogramme des Freistaats Bayern – langfristig einen Gesamtumbau des Bahnhofs zu erreichen. In einem solchen Fall wäre über Bahnsteigzugänge dann auch neu zu verhandeln. Ebenso kann der Bahnhof von künftigen baulichen Änderungen des Gleisbildes betroffen sein. So war im Rahmen des abgesagten viergleisigen Ausbaus der Abschnitt Neufahrn – Freising am Nordende des Bahnhofs eine Wendeanlage für die S-Bahn geplant. Solche Gleisbildänderungen können ggf. auch zum Umbau der Bahnsteige und ihren Zugängen genutzt werden.

Zur Festlegung 15 möchten wir darauf verweisen, dass im Rahmen der Planungen des zweiten Münchner S-Bahn-Tunnels kein durchgehender 15/30-Minuten-Takt vorgesehen ist, sondern dass zur Erreichung der notwendigen Nutzen-Kosten-Werte eine Mischkonstruktion vorgesehen ist. Insbesondere soll Freising ganztägig nur noch durch einen 30-Minuten-Takt der S1 angebunden werden.

Die Formulierung zur "Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit der Münchener S-Bahn" halten für durch keinerlei Tatsachen gedeckt. Die S-Bahn München ist der mit Abstand wirtschaftlichste Verkehrsbetrieb der DB AG im Freistaat Bayern. Die Defizite des S-Bahn-Systems liegen fast ausschließlich in der Angebotsqualität. Dass diese Defizite durch den zweiten Stammstreckentunnel beseitigt werden, ist lediglich eine stark angezweifelte These der Staatsregierung.

Zu Kapitel 5.4.2 "Ausgestaltung der MVV-Standards"

Wir schlagen vor, die beiden letzten Sätze von Festlegung 29 in etwa wie folgt zu fassen: "Im Fall von begründeten Ausnahmen sowie bei Eigenwerbung (für den Stadtbus, den ÖPNV allgemein oder andere kommunale Einrichtungen) wird auf sogenannte 'Ganzflächenwerbung' verzichtet. Fensterflächen bleiben in jedem Fall frei von sichtbehindernden Werbefolien". Da der erste Satz zu kommerzieller Werbung bereits das relativierende "soll" enthält, halten wir es für sinnvoll, die weiteren Sätze etwas strikter zu formulieren.