

Hessestraße 4  
90443 Nürnberg

Tel. (09 11) 47 17 43  
Fax (09 11) 47 64 73  
landesbuero@vcd-bayern.de  
www.vcd-bayern.de  
Geschäftszeiten: Mo-Do 13-16 Uhr  
Haltestelle Rothenburger Straße,  
U-Bahn 2, 21 und 3  
Haltestelle Plärrer, Tram 4 und 6, Busse  
34 und 36, U-Bahn 1, 11, 2, 21 und 3

Unser Spendenkonto:  
Konto 100 601 780  
Sparda-Bank Nürnberg eG  
Blz 760 905 00

VCD Bayern e.V. \* Hessestraße 4 \* 90443 Nürnberg

An das  
Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft  
Infrastruktur, Verkehr und Technologie  
Prinzregentenstraße 24  
80538 München

Nürnberg, den 20. September 2012

### **Stellungnahme zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes 2012**

(wie heute bereits per E-Mail an <poststelle@stmwivt.bayern.de> verschickt)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes 2012 nimmt der Landesverband Bayern des ökologischen Verkehrsclubs wie folgt Stellung. Wir beziehen uns im Folgenden immer auf die jeweilige Passage im Entwurf und kommentieren diese bzw. stellen den von uns gesehenen Änderungsbedarf dar.

#### **Seite 9, Begründung zu 1.1.2 (B), Seite 12, Begründung zu 1.2.2 (B)**

Wir begrüßen die Absicht, neue Bauflächen an geeignete öffentliche Verkehrssysteme anzubinden. Allerdings würde dies im ländlichen Raum eine Entwicklung nicht mehr zulassen, da viele Orte zurzeit schlecht oder nicht an ÖPNV-Systeme angebunden sind. Wir schlagen als Ergänzung vor, dass Siedlungsentwicklung auch möglich ist, wenn im Einklang mit der Siedlungsentwicklung neue ÖPNV-Angebote geschaffen werden. Als vertretbares Grundangebot ist ein Stundentakt an Werktagen von 6 bis 20 Uhr und ein Zweistundentakt am Wochenende von 6 bis 20 Uhr samstags und von 10 bis 20 Uhr sonn- und feiertags anzusehen.

Im Entwurf ist nicht festgelegt, wie das ÖPNV-Angebot ausgestaltet sein soll. Es sollte ergänzt werden, dass die neuen Bauflächen nicht weiter als 1000 Meter vom nächsten Schienenverkehrshaltepunkt entfernt liegen sollten. Die nächste Bushaltestelle sollte in den Städten innerhalb von 400 Metern und in den Landkreisen innerhalb von 700 Meter erreichbar sein. Die beiden Forderungen sind als „oder-Bedingung“ zu verstehen, da nicht alle Orte in der Nähe von Schienenstrecken liegen.

Generell begrüßen wir, dass das Land Bayern die Notwendigkeit sieht, dass die Bevölkerung an leistungsfähige ÖPNV-Systeme angebunden ist. Der Schienenverkehr bietet dies generell, da sich das Verkehrsangebot durch den vom Land Bayern organisierten Bayerntakt deutlich verbessert ist. Hingegen ist das Verkehrsangebot im Busverkehr häufig sehr schlecht. Es gibt viele Orte in Bayern, welche an Werktagen nur mit deutlichen Taktlücken oder zu sehr begrenzten Bedienungszeiträumen angebunden sind. Am Wochenende und zum Teil auch in den Schulferien sind viele Orte in Bayern abseits der Bahnstrecken überhaupt nicht erreichbar. Ursache ist die Gestaltung des Busverkehrs durch sogenannte „eigenwirtschaftliche Verkehre“

der Busunternehmen. Diese bedienen dann nur aufkommensstarke Verbindungen und Zeiten z.B. im Schülerverkehr. Die Planung des ÖPNV in Bayern ist eine freiwillige Aufgabe der kreisfreien Städte und Landkreise, welche nur von wenigen engagierten Gebietskörperschaften als solche wahrgenommen wird. Ansonsten dümpelt das Verkehrsangebot vor sich hin.

Der VCD Bayern fordert, dass die Planung des ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe definiert wird und die Aufgabenträger auf Grundlage eines definierten Rasters (z.B. Richtlinie für die Nahverkehrsplanung) ihre Aufgabe wahrnehmen und das Verkehrsangebot auch außerhalb der Stadtverkehre als attraktive Verkehrsalternative ausgebaut wird.

Gerade angesichts des demografischen Wandels wird die Erreichbarkeit von Orten ein wichtiger Faktor, wenn man Abwanderung verhindern will. Wir erwarten, dass bei weiter ansteigenden Betriebskosten für Pkw viele Orte verwaissen, da es für viele Menschen keine bezahlbare Verkehrsmittelalternative mehr gibt. Viele Landkreise stellen sich diesem Thema nicht. Das ist nicht mehr tragbar.

#### **Seite 18, Begründung zu 1.4.3 (B):**

Eine Weiterentwicklung der Metropolregionen steht im Widerspruch zum Ziel des Landes Bayern, gleichwertige Lebensbedingungen in allen Landesteilen zu schaffen. Gerade in einem Flächenland ist die Konzentration der Investitionen auf zwei Zentren wie Nürnberg und München problematisch. Dies umso mehr, da dort bereits ein guter Standard gegeben ist. Ein weiterer Ausbau in den Metropolregionen bindet Investitionsmittel, da der Ausbau dort weitaus aufwändiger ist als im ländlichen Raum. Der Ausbau von U- oder S-Bahnen ist deutlich teurer als die Reaktivierung von Bahnstrecken oder die Bezuschussung von Busverkehren. Da der demografische Wandel maßgeblich durch Wanderungseffekte entsteht, ist ein Konzept zu entwickeln, wie eine weitere Abwanderung v.a. in den Regionen in Ostbayern verhindert werden kann. Dazu gehören genügend und gute Arbeitsplätze - hier hat die Landesregierung wenig Einfluss - und die Schaffung attraktiver Verkehrsangebote im öffentlichen Verkehr.

#### **Seite 21, Begründung zu 2.1.1 (B), Seite 28, Zieldefinition zur Entwicklung des ländlichen Raums mit Verdichtungsansätzen**

Wie bereits dargelegt, ist es durchaus erfreulich, dass eine verkehrssparende Infrastruktur gewünscht wird. Allerdings wird der Landesentwicklungsplan dann unkonkret, wenn es darum geht, bestimmte Qualitäten zu definieren.

Das System der zentralen Orte hat sich bewährt. Allerdings hat sich in den letzten Jahren das Reisezeitverhältnis von den Unter- und Mittelzentren zu den Oberzentren durch den einseitigen Ausbau von Autobahnen und Ortsumfahrungsstraßen verschlechtert.

Leider ist der Entwurf des Landesentwicklungsplans schwammig, wenn es um die Entwicklung von Kriterien geht, was ein „zeitgemäßer öffentlicher Nahverkehr“ ist.

Wir fordern, dass das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und Individualverkehr bei Fahrten von den Mittel- und Unterzentren ins nächste Oberzentren nicht schlechter als bei 1,5:1 liegen darf, d.h. die Fahrtzeit mit dem ÖPNV darf nicht länger als das eineinhalbfache der Fahrtzeit mit dem Pkw betragen. Um dies zu erreichen, schlagen wir vor, Bahnstrecken im Umfeld der Oberzentren zu reaktivieren und Schnellbuslinien einzurichten. Da die Verstärkung des Zentrale-Orte-Prinzips im landesplanerischen Interesse liegt, sehen wir den Freistaat gefordert, solche Verbesserungen zu bezuschussen. Beispielsweise liegt die Finanzierungslast beim Ausbau einer Schienenverbindung vom Mittelzentrum Herzogenaurach zum Oberzentrum Erlangen zu 100 % bei den lokalen Gebietskörperschaften. Dies ist im Hinblick auf die Notwendigkeit

attraktiver Verkehrsangebote und der finanziellen Situation der Gebietskörperschaften nicht tragbar, vor allem da der Ausbau von parallelen Straßen immer aus Bundes- oder Landesmitteln finanziert wird.

### **Seite 32, Begründung zu 2.2.4 (B) und 2.2.5 (B)**

Die Anforderungen zur Gestaltung eines attraktiven ländlichen Raums werden von uns geteilt. Allerdings steht diese Darstellung im Widerspruch zur Begründung zu 1.4.3 (B), in welcher vor allem die Entwicklung der Metropolregionen propagiert wird.

### **Seite 38 ff, Siedlungsstruktur**

Die definierten landesplanerischen Ziele werden von uns geteilt. Wir schlagen vor, dass als weiteres Instrument der Bauleitplanung eine Mobilitätsprüfung verankert wird. Ähnlich wie bei der bereits eingeführten Umweltprüfung wäre es Ziel der Mobilitätsprüfung, dass ein Ausgleich über Emissionszertifikate oder Ausgleichsflächen der mit einem neuen Baugebiet oder mit einer anderen baulichen Maßnahme einhergehenden zusätzlichen Kohlendioxidbelastung erfolgt. So kann die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes eine Verringerung der Kohlendioxidbelastung bewirken, so dass der Ausgleich durch den Kauf von Emissionszertifikaten oder durch Schaffung von Ausgleichsflächen geringer ausfallen würde. Ziel sollte es sein, dass die zusätzliche Kohlendioxidbelastung durch das neue Baugebiet vollständig kompensiert wird.

### **Seite 41 ff, Zielsetzung 4.1.3 Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrserschließung**

Die nähere Zukunft stellt mit absehbar rapide steigenden Energie- und Rohstoffpreisen eine besondere Herausforderung dar. Dieser muss der Landesentwicklungsplan Rechenschaft tragen. Damit die Bürger auch zukünftig noch mobil sein können, müssen bezahlbare Alternativen zur energieaufwändigsten und teuersten Mobilitätsform, dem Autofahren, zur Verfügung stehen.

Der ländliche Raum wurde bisher beim öffentlichen Verkehr vernachlässigt. Um das Ziel „gleichwertige Lebensbedingungen“ zu erreichen, muss bevorzugt der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum ausgebaut werden. Er soll Landkreis übergreifend und in enger Vertaktung mit dem Schienenfernverkehr geplant und durchgeführt werden. Auf eine gute Intermodalität mit dem Radverkehr ist zu achten. Der öffentliche Verkehr muss eine tatsächlich nutzbare Alternative zum Auto darstellen. Um die Zielsetzung zu realisieren, ist eine Umorientierung der Investitionsmittel vom Straßenverkehr zum Schienenverkehr in den Ballungsräumen und zur Schaffung einer besseren Flächenerschließung im ländlichen Raum notwendig.

Grundlage für ein besseres ÖPNV-Angebot ist eine Stärkung der kreisfreien Städte und der Landkreise in deren Aufgabenträgerfunktion für den ÖPNV durch die Definition des ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe. In einem zweiten Schritt ist den Aufgabenträgern dauerhaft der Zugriff auf die vorhandenen Finanzmittel für den ÖPNV zu gewähren (ÖPNV-Zuweisungen, Zuteilung der Ausgleichszahlungen nach § 45 a PbefG an die Aufgabenträger statt an die Verkehrsunternehmen). Die Mittel sind dann zu Lasten des Straßenbauetats zu dynamisieren. Um einen Wettbewerb zwischen den Aufgabenträgern zu realisieren, ist ein Teil der Mittel frei zu stellen. Diese Mittel erhalten diejenigen Aufgabenträger, welche sich mit besonderem Engagement ihrer Aufgabe gewidmet haben. Hierfür sind seitens des Landes Kriterien zu entwickeln.

## Seite 43, Zielsetzung Straßenverkehr

Wir begrüßen die Zielsetzung, den Neubau von Straßen zu vermeiden. Wir sind aber verwundert, dass in der Begründung zu dieser Zielsetzung der „Bedarf weiterer Lückenschlüsse“ geprüft werden soll. Der Landesentwicklungsplan widerspricht sich in sich, wenn einerseits der Neubau als weniger prioritär angesehen werden soll, andererseits aber der – mit Bundesmitteln und nicht mit Landesmitteln finanzierte – weitere Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen gefordert wird. Es kann nicht sein, dass der Straßenausbau dann sinnvoll ist, wenn man ihn nicht aus eigenen Haushaltsmitteln finanzieren muss. Wir bitten die Begründung konsequent anzupassen und den weiteren Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen zu streichen. Das wäre konsequent, da man im vom Land zu verantwortenden Staatsstraßennetz den Neubau als wenig zielführend ansieht.

Auch die Nachhaltigkeit gebietet es, den Ressourcen schonenden Mobilitätsformen den Vorrang zu geben. Das kann nicht das Auto sein, das viel Fläche, Energie und Rohstoffe benötigt. Straßenneubau ist weitestgehend einzustellen, weil dadurch Grund und Boden ineffektiv und unwiederbringlich versiegelt werden. Straßenausbauvorhaben sind auf ein unabdingbares Mindestmaß zu beschränken, insbesondere die Vorgaben zur Trassierungsgeschwindigkeit, Fahrstreifenbreite zu reduzieren und die für die Kreuzungen aufgewendeten Flächen zu minimieren.

## Seite 43, 4.3 Schieneninfrastruktur

Das Schienennetz ist bevorzugt auszubauen und zu optimieren. Die verfügbaren Mittel müssen überall und bevorzugt in die Fläche investiert werden, um die Reisezeiten zu verkürzen.

Mit dem Projekt „Bahnknoten München“ wird eine Vielzahl von Maßnahmen vermengt, welche in sich sinnvoll oder weniger sinnvoll sind. Somit ist es schwierig, sich positiv oder negativ zum Gesamtprojekt zu äußern. Wir sehen die Flughafenanbindung über die Neufahrner Kurve, die Elektrifizierung der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing und den Ausbau zwischen Pasing und Eichenau als notwendig an. Hingegen ist der Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München im Interesse eines flächendeckenden Ausbaus des Bahnnetzes in Bayern und eines verantwortungsvollen Umgangs mit den Finanzmitteln nicht vertretbar. Außerdem gehört eine vorgreifende, langjährige Bindung von Investitionsmitteln auf ein Großprojekt nicht in einen Landesentwicklungsplan. Die Bevorzugung des Bahnknotens München beim Ausbau lehnen wir ab.

Stillgelegte Strecken stellen eine wertvolle Ressource dar, die es zu reaktivieren und in bestehende Verkehrsnetze einzubinden gilt. Der Erhalt eines flächendeckenden Bahnnetzes ist zurzeit nicht der Verdienst des Landes Bayern, sondern dem Engagement einer Vielzahl von ehrenamtlich engagierten Vereinen zu verdanken. Diese betreiben ehrenamtlich eine Vielzahl bayerischer Nebenbahnen am Wochenende. Würde es dieses Engagement nicht geben, so hätte die DB Netz diese Strecken längst stillgelegt und sie wären entwidmet worden. Die derzeitige Rolle des Landes ist mehr als passiv. Einerseits verweigert man eine finanzielle Unterstützung der ehrenamtlich Tätigen durch die Bestellung der Ausflugsverkehre, so wie dies z.B. in Baden-Württemberg oder Rheinland-Pfalz der Fall ist, andererseits verhält man sich mehr als restriktiv, wenn es darum geht, Bahnstrecken im Regelverkehr zu reaktivieren. In den ca. 17 Jahren, in welchen das Land für den Schienenverkehr verantwortlich ist, wurden gerade einmal zwei Bahnstrecken (Traunstein – Traunreut, Weiden – Neustadt an der Waldnaab) reaktiviert. Zurzeit gibt es Bestrebungen, drei weitere Strecken zu reaktivieren. Wir fordern das Land auf, den Formulierungen im Landesentwicklungsplan Rechnung zu tragen und eine aktive Rolle hinsichtlich der Gewährleistung eines flächendeckenden Bahnnetzes in Bayern zu übernehmen.

## Seite 45, Zielsetzung Radverkehr

Die Zielsetzungen und die Darstellung zum Radverkehr widersprechen massiv der Rolle des Radverkehrs, die er in einem Verkehrssystem der Zukunft einnehmen muss. Dieses Thema auf einer halben Seite abzuhandeln, ist nicht vertretbar.

Alleine das Radwegenetz zu erhalten oder zu ergänzen, kann das Ziel, den Radverkehr in Bayern zu fördern und zu steigern, nicht erreichen. Den Radfahrern vom übrigen Verkehr abgegrenzte Radverkehrsanlagen zur Verfügung zu stellen, lässt sich gerade an verkehrsreichen Straßen nicht erreichen. Jegliche Art der Separation von Verkehrsarten erhöht die Zahl der Konfliktpunkte und gefährdet die Verkehrssicherheit. Zielführend wäre stattdessen, auf verträgliche Geschwindigkeiten zu achten, insbesondere innerorts verstärkt Tempo 30 einzusetzen. Um den Radverkehr effektiv zu steigern und als Alternative zu stärken, ist eine umfassende Offensive auf allen staatlichen Ebenen nötig. Der Radverkehr ist als System mit Serviceangebot, Abstellanlagen, Wegweisung und vor allem einer positiven Imagekampagne weiterzuentwickeln. Der Freistaat muss dem vor allem mit angepassten Förderprogrammen auch für kleine und für nicht-investive Maßnahmen Rechnung tragen.

Der Landesentwicklungsplan muss in diesen Punkten grundlegend überarbeitet werden.

## Seite 45 ff Flugverkehr

Im Gegensatz zur Abhandlung zum Radverkehr wird dem Flugverkehr in einer mehrseitigen Darstellung der meiste Platz von allen Verkehrsmitteln gewidmet. Flugverkehr ist besonders klimaschädlich. Daher stehen alle Pläne, den Flugverkehr auszubauen, im Widerspruch zum Ziel, mit dem LEP einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Wir erkennen die Notwendigkeit einer Anbindung an den internationalen Luftverkehr an. Nationale und grenzüberschreitende Verbindungen in Nachbarländer sollten aber möglichst auf die Bahn verlagert werden. Nötigenfalls ist sie dazu bedarfsgerecht auszubauen und zu beschleunigen. Genauso sollte nicht in jeder Region ein Luftverkehrsanschluss vorgehalten werden. Diese Kleinflughäfen sind erheblich von Zuschüssen abhängig. Wirtschaftlicher und erheblich klimaschonender ist es, sich auf wenige Großflughäfen zu beschränken und stattdessen die Anbindung der Regionen an diese Flughäfen, wo nötig, zu verbessern. Diese Maßnahmen würden gleichzeitig die Mobilität der Bürger verbessern, die keine Flugreise antreten wollen.

Insbesondere sollte das Ziel, den Flughafen Memmingsen zu erweitern, aus dem Landesentwicklungsplan gestrichen werden. Der derzeitige Flughafen Memmingsen reicht vollkommen aus - es besteht kein Bedarf für Erweiterungsmaßnahmen. Die im LEP-Entwurf aufgeführte „hohe Nachfrage an Flugreisen“ trifft für den Flughafen Memmingsen nicht zu. In den vergangenen Jahren wurden immer wieder Verbindungen mangels Rentabilität eingestellt. Insbesondere sind kaum noch nationale Verbindungen vorhanden - sie lohnen sich schlichtweg nicht. Darüber hinaus wäre ein Ausbau des Flughafens kontraproduktiv. Touristen kommen ins Allgäu in erster Linie, um Ruhe und Erholung zu finden und die Schönheit der Landschaft zu genießen. Zusätzlicher Fluglärm stört dabei. Vielmehr sollten die Bahnverbindungen ins Allgäu ausgebaut und verstärkt werden.

Die Bestimmung des Flughafens München als „Drehkreuz“, also als Umsteigepunkt ohne tatsächliche An- oder Abreise, dient nicht der Entwicklung Bayerns, belastet aber die Bürger Südbayerns. Wir lehnen sie daher als unnötig, klimaschädlich und nachteilig für die Bürger ab. Der Bau einer dritten Startbahn am Flughafen München stellt eine vorgreifende, langjährige Bindung von Investitionsmitteln auf ein Großprojekt dar und gehört nicht in einen Landesentwicklungsplan.

Mit Verwunderung haben wir die Aussage auf Seite 50 gelesen, dass der Freistaat bereit ist, für den Ausbau von Flughäfen Zuschüsse zu gewähren. Eine solche Zusage ist ansonsten an keiner Stelle des Landesentwicklungsplans zu ersehen (z.B. hinsichtlich des Ausbaus des ÖPNV oder des Erhalts von Bahnstrecken).

### **Seite 50, Schiffverkehr**

Den weiteren Ausbau der Donau lehnen wir im Interesse der Erhaltung des frei fließenden Abschnitts der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ab. Der Ausbau der Donau steht in direkter Konkurrenz zur parallel verlaufenden Bahnstrecke und würde den Gütertransport mit der Bahn unwirtschaftlich machen. Im Vergleich zwischen Bahn und Binnenschiff ist die Bahn deutlich umweltschonender und zudem zukunftsfähig, da schon heute elektromobil, während die Schifffahrt von günstigem Erdöl abhängig ist. Daher ist anstelle der Donau die parallel verlaufende Bahnlinie nötigenfalls auszubauen.

Wir freuen uns, wenn unsere Anregungen und Positionen bei der weiteren Bearbeitung des Landesentwicklungsplanes Berücksichtigung finden würden und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Altenberger  
im Auftrag des Vorstands des VCD Bayern e.V.