

MOBILITÄT im Landkreis Freising

Beschlossen auf der Mitgliederversammlung am 25. Februar 2019 in Langenbach

RAHMENBEDINGUNGEN UND LEITGEDANKEN:

Der Landkreis Freising und die Gemeinden im Landkreis haben verschiedene Möglichkeiten, die Mobilität im Landkreis zu gestalten.

► Leitgedanke #1 | **Umwelt- und klimafreundliche Mobilität**

Die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bus, Fahrrad und Schiene werden gestärkt, damit der individuelle Autoverkehr, der die Bürgerinnen und Bürger und die Natur durch Abgase, Lärm und Flächenverbrauch belastet, abnimmt.

Öffentliche Verkehrsmittel und Radverkehr müssen attraktiv sein, sie müssen ihre Nutzer auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen und in der Freizeit sicher und zügig ans Ziel bringen.

Öffentliche Verkehrsmittel und Fahrrad müssen durch gezieltes Marketing ein so positives Image gewinnen, dass sie zum Standard in der Mobilität werden.

► Leitgedanke #2 | **Öffentlicher Nahverkehr als Daseinsvorsorge**

Der Öffentliche Nahverkehr ist Teil der Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger. Das ÖPNV-Angebot muss für all die Menschen, die nicht (mehr) über ein Auto verfügen (z.B. Senioren, Schüler, Auszubildende, Studierende, Menschen mit geringem Einkommen ...), brauchbare und verlässliche Verbindungen schaffen, damit der Gang auf die Gemeinde oder zum Arzt, die Fahrt zu Freunden, der Besuch einer Schule oder einer Ausbildungsstelle möglich sind. Vor diesem Hintergrund müssen Tarife so günstig wie möglich gehalten werden.

► Leitgedanke #3 | **Vernetzung**

Die bestmögliche Wirkung erzielen die verschiedenen Verkehrsträger, wenn ihre Nutzung bestmöglich miteinander vernetzt wird.

Multimodale Verkehrsknotenpunkte, an denen Bahnlinien, Buslinien, Abstellanlagen für Rad und Auto sowie Leihsysteme zusammenkommen, und digitale Technik (Smartphone-Apps etc.) bieten dabei hervorragende Potenziale.

► **Spielräume**

Die Gestaltungsmöglichkeiten liegen nur zum Teil in der Hand von Landkreis und Gemeinden, denn ihre finanziellen Möglichkeiten sind begrenzt – um ihre Möglichkeiten voll ausschöpfen zu können, braucht es künftig eine deutlich stärkere Förderung durch Mittel des Bundes und des Freistaats Bayern!

Ein Flächenlandkreis wie der Landkreis Freising mit 800 km² und vielen kleinen Ortschaften und Ortsteilen wird auch in absehbarer Zukunft ohne Autoverkehr nicht auskommen.

SPD im Kreis Freising

www.spd-kreis-freising.de
Facebook: spdkreisfreising

Vorsitzender

Andreas Mehlretter
Prandtlstr. 7 | 85354 Freising
0151/12471172
andreas.mehlretter@spd-kreis-freising.de

Stellvertretende Vorsitzende

Stefanie Adam | 0151/41943035
Herbert Bengler | 08761/1072
Alina Graf | 0178/9222319

Bankverbindung

IBAN: DE73 7016 9614 0002 5417 00
BIC: GENODEF1FSR
Freisinger Bank eG

Die Überlegungen und Vorschläge des SPD-Kreisverbands Freising orientieren sich daher nicht an idealistischen Wunschvorstellungen, sondern an der Realität und an den Spielräumen, welche die örtlichen Entscheider (Landrat, Bürgermeister, Gemeinde-, Stadt- und Kreisräte) aktuell haben.

RADVERKEHR:

Das Radwegenetz muss weiter ausgebaut werden.

Der Schwerpunkt liegt dabei auf den Verbindungen innerhalb der Gemeinden, zwischen Gemeinden und ihren Ortsteilen sowie auf den Verbindungen zwischen nahe beieinander liegenden Gemeinden, die über häufig genutzte Fahrtziele verfügen (Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitanlagen).

Beispiele:

Hallbergmoos - Neufahrn – Eching

Dietersheim – Garching-Forschungszentrum

Massenhausen – Fürholzen

Zolling – Freising (mit Asphaltierung zwischen Zolling und Tüntenhausen)

Schlüterhallen – Clemensänger

Freising-Südring (beide Fahrtrichtungen)

Südlicher Isarsteg in Freising (in verkehrlich wirksamer Lage)

Zolling – Palzing – Helfenbrunn

Hohenkammer – Petershausen

Radschnellwege bieten eine besondere Chance, schnell und sicher ans Ziel zu kommen.

Sie müssen, da sie millionenschwere Projekte darstellen, mit Bedacht da angelegt werden, wo besondere Potenziale vorhanden sind – eine umfassende Potenzialanalyse, die über Landkreisgrenzen hinaus erfolgt, ist daher unumgänglich.

Radwege und Radschnellwege brauchen – zumindest in Teilabschnitten – Beleuchtung und durchgehend einen verlässlichen Winterdienst, der sie genau so behandelt wie Autofahrbahnen.

Da auch Radschnellwege einen erheblichen Eingriff in die Landschaft darstellen, Fläche verbrauchen und sensible Naturräume berühren, muss in besonderer Weise zwischen verkehrlichem Nutzen und Belangen des Naturschutzes abgewogen werden.

Beispiele:

Freising – Garching (– München)

Hallbergmoos – Neufahrn – Eching – Lohhof

Zudem kann die Nutzung des Fahrrads gefördert werden durch:

- Überdachte und verbesserte Abstellanlagen (Bahnhöfe, Betriebe, Behörden etc.)
- Deutliche Ausweitung des Fahrrad-Verleihs (auch E-Bikes) in Kooperation mit seriösen Anbietern (v.a. an Bahnhöfen, in innerörtlichen Bereichen größerer Gemeinden)
- Kommunale Zuschüsse für Elektro-Lastenräder

BUSVERKEHR:

Der Busverkehr ist zentraler Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge, er kann nicht gewinnorientiert betrieben werden. Wo möglich und sinnvoll sollen umwelt- und klimafreundliche Antriebssysteme verwendet werden. Bezahlssysteme müssen allen Nutzer- und Altersgruppen gerecht werden.

► Das größte Potenzial hat die Einrichtung von Express-Buslinien auf wichtigen Verkehrsachsen, die verkehrlich bedeutende Zentren verbinden.

Um von vielen Nutzern angenommen zu werden, müssen die Expresslinien in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt verkehren.

Die Expresslinien müssen auf wenige Haltestellen begrenzt sein und dürfen keine Umwege nehmen. Sie brauchen an den Haltestellen ausreichend Parkplätze für Autos und Fahrräder, um für die Nutzer aus umliegenden Ortschaften entlang der Strecke attraktiv zu sein. In vielen Fällen werden die Haltestellen daher am Ortsrand neu errichtet werden müssen.

Zu prüfen bzw. voranzutreiben sind beispielsweise folgende Express-Verbindungen:

Mainburg – Freising ("Hopfenlinie")

Freising – Garching/U6

Allershausen – München-Nord (evtl. Einbeziehung Flixbus, sofern rechtlich möglich)

Au – Nandlstadt – Moosburg

Pfaffenhofen – Hohenkammer – Fahrenzhausen – Lohhof

► Die Taktfrequenz der Regionalbusse muss verlässlich und regelmäßig sein. Alle Haltestellen sollen mindestens alle 60 Minuten bedient werden.

Vorbild kann hier das Plus-Bus-System sein, das vor allem in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg Erfolge zeigt. Es zeichnet sich aus durch eine enge, transparente und zuverlässige Taktung auf Hauptverkehrslinien, die einen attraktiven Umstieg auf andere öffentliche Verkehrsmittel ermöglicht.

Die Mitnahme von Fahrrädern und Kinderwägen muss ermöglicht werden.

Leistungsfähige Regionalbusverbindungen müssen beispielsweise auf folgenden Strecken eingerichtet bzw. gestärkt werden:

Freising – Allershausen – Hohenkammer – Petershausen/S2

Zolling – Haag – Langenbach – Flughafen
Hallertau – Rohrbach (Lkr. PAF)

► Die Taktfrequenz der Freisinger Stadtbusse soll verlässlich mindestens 20 Minuten betragen. Zu den Stoßzeiten am Morgen und am Abend muss der Takt verdichtet werden.

Ruf-Busse oder Ruf-Taxis können die Anbindung der kleineren Ortsteile an die jeweilige Hauptgemeinde oder an Express- und Regionalbuslinien deutlich verbessern. Etwaige Chancen, die sich aus der anstehenden Reform des Personenbeförderungsgesetzes ergeben, sind zu nutzen.

Die Fahrpläne der Stadt-, Regional- und Expressbusse müssen auf die Fahrpläne der Regionalzüge und S-Bahnen abgestimmt sein, um optimales Umsteigen zu ermöglichen.

Am Wochenende und am Abend muss im Sinne der Daseinsvorsorge ein Basisangebot vorgehalten werden. Die Ausweitung dieser Verbindungen erscheint wünschenswert, jedoch müssen Kosten und Nutzen abgewogen werden.

Shuttle-Verbindungen zu besonderen Anlässen (Feste, kulturelle Ereignisse etc.) sind ebenfalls wünschenswert, zeigen aber nennenswerte Wirkung allenfalls bei Volksfesten. Grundsätzlich liegen die Kosten in der Verantwortung der Betreiber von größeren Veranstaltungen.

ZUGVERKEHR:

Vorbemerkung:

Solange die Überlastung des Bahnnetzes im Großraum München nicht überwunden ist, sollen staatliche Finanzmittel nicht in den Autobahnausbau, sondern in den Ausbau der Bahn fließen.

► Alle Züge sollen in Freising halten.
Alle Regionalzüge der Deutschen Bahn sollen in Moosburg halten.

Die Bahnstrecke zwischen Freising und München ist an der Leistungsgrenze, ein Ausbau der Kapazitäten ist dringend erforderlich.

Möglichkeiten dafür wären mittelfristig die technische Optimierung der Strecke, um die Zugdichte zu erhöhen, oder ein Gleis-Bypass entlang der A92 für Regionalzüge, evtl. auch für Güterverkehr.

Eine Verlängerung der S1 nach Moosburg erscheint sinnvoll, sofern das bestehende Regionalzugangebot in Moosburg, Marzling und Langenbach erhalten bleibt.

Die Schaffung einer zusätzlichen Verbindung zwischen dem Münchner Ostbahnhof und Freising über die Neufahrner Kurve und die Trasse der S8 ist ernsthaft zu prüfen (z.B. um eine Hallbergmooser Kurve) – eine Option ist die Verlängerung des von Regensburg verkehrenden Flughafenexpresses. Die RB-Züge, die von Landshut nach Freising fahren, sollen bis zum Flughafen verlängert werden.

Eine Verlängerung der U6 nach Neufahrn, evtl. auch bis Freising, ist intensiv zu prüfen. Die Vorteile liegen in einer verbesserten Anbindung des gesamten Münchner Nordens an Freising und den Landkreissüden sowie in einer verbesserten Verbindung zwischen den TU-Standorten Garching und Weihenstephan.

► Alle Bahnhöfe müssen über ausreichende und überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie über ein ausreichendes Angebot an Leihfahrrädern verfügen. Das ist auch eine Aufgabe der Kommunen.

Eine Kooperation mit einem bestehenden seriösen Anbieter in München bietet sich an. Leihsysteme müssen aufeinander abgestimmt, im Idealfall vereinheitlicht sein.

Für ein wirksames Zusammenspiel von Car-Sharing, Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr müssen durch Angebote an den Bahnhöfen in Freising und Moosburg Erfahrungswerte gesammelt werden. Car-Sharing darf keine Konkurrenz zum ÖPNV-Angebot darstellen, sondern ist lediglich eine Ergänzung.

► Eine besondere Problematik ist der Park&Ride-Platz in Freising, denn seine Kapazitäten sind längst erschöpft.

Durch ein deutlich verbessertes Express-, Regional- und Stadtbusangebot sollen so viele Umsteiger vom Auto gewonnen werden, dass ein Ausbau des P&R-Platzes nicht nötig wird (ein sofortiger Ausbau würde wohl zu noch mehr Autoverkehr im Stadtgebiet Freising führen und die Attraktivität von lokalen und überregionalen Bus- und Radverkehrsangeboten schwächen). Sollte die Ausweitung des Busangebotes nicht ausreichen, ist zu prüfen, ob die bestehende P&R-Kapazität erweitert oder stattdessen ein zusätzlicher S-Bahn-Haltepunkt mit P&R-Anlage im Bereich Schlüterhallen/Molkerei Weihenstephan errichtet werden soll. Diese Prüfung soll schnellstmöglich erfolgen, um keine Zeit zu verlieren.

AUTOVERKEHR:

Die Nutzung des Autos wird für viele Bürgerinnen und Bürger im Landkreis auf dem Weg zur Arbeit, zu Schule, Ausbildung und Studium oder zum Einkaufen unverzichtbar bleiben.

Folgende Maßnahmen machen die unvermeidliche Nutzung des Autos umweltfreundlicher:

- Konsequente und ambitionierte Ausweitung der Zahl der "Tankstellen" für Autos mit Batterie- und Brennstoffzellenantrieb im ländlichen Raum, an allen Pendlerparkplätzen, an allen kommunalen Parkplätzen/Parkhäusern, bei Betrieben, Behörden und Supermärkten mit höchstmöglichem Ökostromanteil.
- Erleichterte Bildung von Fahrgemeinschaften durch Schaffung einer Internet-Plattform für Autopendler aus dem Landkreis Freising und aus angrenzenden Landkreisen
- Zusammenarbeit mit Forschungseinheiten der nahe gelegenen Universitäten zur Entwicklung von Verkehrskonzepten