

Unsere Kernpositionen zur nachhaltigen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Oberland

Umwelt und Verkehr machen nicht an Landkreisgrenzen halt!



Verkehrskonzept Oberland

- Beenden der örtlich isolierten Planung von Verkehrsprojekten mit regionaler Wirkung
- Enge Zusammenarbeit der Landkreise und des Freistaats in der Definition von Verkehrs- und Umweltzielen sowie in der Umsetzung von Ausbaumaßnahmen
- Berücksichtigung aller Verkehrsträger (Ertüchtigung Schiene, Ausbau Radnetz, Instandsetzung bestehender Straßen)
- Konzeptioneller Einbezug von Initiativen wie z.B. Ökomodellregion Miesbacher Oberland, Modellregionen Elektromobilität Garmisch-Partenkirchen, Naturtourismus LK Miesbach

Erhalt von Lebensräumen

- Vermeidung von Flächenversiegelung und Flächenfraß durch neue Ortsumfahrungen
- Erhalt des typischen Landschaftsbildes unserer Heimat, von Landschaftsschutzgebieten und ortsnahe Naherholungsräumen
- Erhalt der Artenvielfalt, von Weideflächen und Existenz der naturnahen Landwirtschaft

Vorrangiger Ausbau des ÖPNV

- Baldmöglichster Eintritt der Oberland Landkreise in den Tarifverbund des MVV
- Gemeinsame Ausgestaltung der Beförderungsziele und Ausbaumaßnahmen
- Beschleunigte Elektrifizierung der BOB bis spätestens 2026/2027
- Realisierung eines Halb- bzw. Viertelstundentaktes der BOB
- Einführung von Bahn-Express-Verbindungen zwischen dem Oberland und München
- Aufbau eines regionalen Busnetzes und eng getakteter kommunaler Liniendienste
- Schaffen einer nachhaltigen ÖPNV-Infrastruktur mit attraktiven Bike & Ride Angeboten

Kontakt:

Oberland-Initiative für Ökologie & Verkehr
vertreten durch

Lars Hülsmann, Dr. Oskar Handow, Peter Limmer
Wallbergstr. 17, 83666 Waakirchen

Ein Zusammenschluss von Bürgerinitiativen, Verbänden und Vereinen aus den Landkreisen Weilheim-Schongau, Miesbach und Bad Tölz - Wolfratshausen

Verkehrskonzept Oberland

- Beenden der örtlich isolierten Planung von Verkehrsprojekten mit regionaler Wirkung
- Enge Zusammenarbeit der Landkreise und des Freistaats in der Definition von Verkehrs- und Umweltzielen sowie in der Umsetzung von Ausbaumaßnahmen
- Berücksichtigung aller Verkehrsträger (Ertüchtigung Schiene, Ausbau Radnetz, Instandsetzung bestehender Straßen)
- Konzeptioneller Einbezug von Initiativen wie z.B. Ökomodellregion Miesbacher Oberland, Modellregionen Elektromobilität Garmisch-Partenkirchen, Naturtourismus Landkreis Miesbach

Das Voralpenland wird in den nächsten Jahren einen verstärkten Zuzug von Menschen erleben, welcher mit einem Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV) einhergehen wird. Ebenso wird zusätzlicher Verkehr durch weiter steigende Tourismuszahlen, und nicht zuletzt durch das arbeitsbedingte Pendeln in die Metropole München, erzeugt werden. Die bislang adressierten Maßnahmen, um den Verkehr zu kanalisieren und z.B. von der Straße auf die Schiene zu bringen, sind bei weitem nicht ausreichend. Zudem sind sie unzureichend zwischen den Landkreisen, Freistaat und Bund koordiniert, und weisen häufig falsche Prioritäten auf. **Die bisherige isolierte Planung und Umsetzung örtlicher Verkehrsprojekte mit regionaler Wirkung muss beendet werden.** Das kürzlich erarbeitete Verkehrsgutachten für die Region 17 (Oberland) zeigt dies auf. Es reicht jedoch in seiner Wirkung nicht aus, um die ersten dort angeführten Maßnahmen weiter zu unterstützen. **Es Bedarf der engen Zusammenarbeit der Landkreise und des Freistaats im Erarbeiten eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes für das Oberland, in der Definition von Verkehrs- und Umweltzielen, im Setzen von Prioritäten, sowie in der Umsetzung von Ausbaumaßnahmen.**

Eine für die Zukunft nachhaltig gestaltete Mobilität erfordert Dialogbereitschaft, die Anerkennung der zukünftigen Verkehrssituation im Oberland und die Berücksichtigung aller Verkehrsträger (Ertüchtigung Schiene, Ausbau Radnetz, Instandsetzung bestehender Straßen), sowie das Verständnis, dass der Freistaat endlich eine aktivere Rolle im Punkte umweltfreundlicher Infrastruktur spielen muss.

Unsere Vision ist eine Zukunfts-Modellregion „Verträgliche Mobilität Oberland“. Unter konzeptionellem Einbezug von zukunftsorientierten Initiativen, wie z.B. der Ökomodellregion Miesbacher Oberland, der Modellregion Elektromobilität Garmisch-Partenkirchen und der Modellregion Naturtourismus Landkreis Miesbach, kann im Oberland eine regional übergreifende Modellregion entstehen, **die richtungsweisend für die Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität und Gesellschaft in wachsenden Ballungsräumen ist.** In Zeiten gesellschaftlichen Wandels ist es notwendig unterschiedliche Perspektiven einzunehmen, Zukunft zu antizipieren, sowie Paradigmenwechsel zu denken und zuzulassen. Ein „weiter so“ kann unsere Themen nicht lösen.

Unterstützt bzw. getrieben von fachlich versierten Lehrstühlen geeigneter Hochschulen wird eine Zukunfts-Modellregion Verträgliche Mobilität Oberland Lösungen für die Mobilität in unserer Region entwickeln. **Dafür braucht es starke Partner aus Gesellschaft, Wissenschaft, Politik, Gewerbe, sowie öffentlicher und privater Verkehrsunternehmen.**

Vorrangiger Ausbau des ÖPNV

- Baldmöglichster Eintritt der Oberland Landkreise in den Tarifverbund des MVV
- Gemeinsame Ausgestaltung der Beförderungsziele und Ausbaumaßnahmen
- Beschleunigte Elektrifizierung der BOB bis spätestens 2026/2027
- Realisierung eines Halb- bzw. Viertelstundentaktes der BOB
- Einführung von Bahn-Express-Verbindungen zwischen dem Oberland und München
- Aufbau eines regionalen Busnetzes und eng getakteter kommunaler Liniendienste
- Schaffen einer nachhaltigen ÖPNV-Infrastruktur mit attraktiven Bike & Ride Angeboten

Unser Weg ist die Stärkung des ÖPNV im Oberland. Erster Schritt ist der Eintritt der Oberland Landkreise in den Tarifverbund des MVV. Ein einheitliches, in allen Verkehrsmitteln gültiges Tarifsystem ist Grundvoraussetzung für einen attraktiven ÖPNV. Vertriebswege (konventionell und elektronisch) sind zu vereinheitlichen und die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen.

Im weiteren benötigt es z.B. eine ernstgemeinte bayerische Initiative zur Elektrifizierung der Bahnstrecken im Oberland. Sämtliche Bemühungen sind bis dato nicht konkret, Vorschläge für Übergangslösungen auf Basis von Hybrid und anderen Technologien sind bisher im Sande verlaufen.

Schwachstellen und **infrastrukturelle Engpässe der Bahn im Oberland sind zu beheben** - fehlende Begegnungsabschnitte und Zweigleisigkeit, zu kurze Bahnsteiglängen, Lücken in der Abdeckung von Siedlungs- und Gewerbegebieten durch fehlende Bahnhaltepunkte. Damit werden die Grundvoraussetzungen geschaffen, um eine **Steigerung der Kapazitäten** durch weitere Taktverdichtungen (wie die **Realisierung eines Halb- bzw. Viertelstundentaktes der BOB**) oder durch Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten zu erreichen. Durch eine Verbesserung der Anbindung der Bahnhöfe (Zubringerlinien, Ortsverkehre, auch Leihräder) und Optimierung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn, kann für Pendler und Touristen der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel deutlich erleichtert werden. **Die Einführung von Bahn-Express-Verbindungen zwischen dem Oberland und München ist ein wesentlicher Faktor um die Attraktivität des ÖPNV im Oberland zu steigern.**

Der Busverkehr ist im Wesentlichen durch Tourismus- und Schülerverkehr geprägt, und gestaltet sich aufgrund weniger Taktverkehre wenig attraktiv für den Alltags- und Berufsverkehr. Die mangelhafte Erreichbarkeit vieler zentraler Orte mit dem ÖPNV, insbes. in Schwachverkehrszeiten und in den Ferien, sowie fehlende Ost-West-Verbindungen führen zu kaum attraktiven Angeboten. Insbesondere **der Mangel einer übergreifender Planung ist zu beenden, sowie der Aufbau eines regionalen Busnetzes und eng getakteter kommunaler Liniendienste anzustreben.**

Bike+Ride-Angebote, sowie Car Sharing / Bike Sharing-Angebote sind nur in Einzelfällen vorhanden und **gehören aufgebaut**. Attraktive, überdachte Fahrradabstellanlagen mit hohen Qualitätsstandards sollten an allen Haltepunkten des Schienenpersonen Nahverkehrs zur Verfügung stehen.

Auf künftige Herausforderungen kann nur anforderungsgerecht reagiert werden, **indem Strategien für Siedlung, Infrastruktur & Mobilität fachübergreifend, multimodal und über räumliche und verwaltungstechnische Zuständigkeiten hinweg entwickelt werden.**

Erhalt von Lebensräumen

- Vermeidung von Flächenversiegelung und Flächenfraß durch neue Ortsumfahrungen
- Erhalt des typischen Landschaftsbildes unserer Heimat, von Landschaftsschutzgebieten und ortsnahen Naherholungsräumen
- Erhalt der Artenvielfalt, von Weideflächen und Existenz der naturnahen Landwirtschaft

Die geplante Umsetzung zahlreicher und isoliert voneinander projektierter Ortsumfahrungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (z.B. Holzkirchen, Weilheim, Waakirchen, Bad Tölz, Gmund) führt zu großen Einschnitten in die wertvolle Natur des Oberlandes. **Viele Hektar an unbebauter Grün- und Weidefläche, Naherholungsgebiete und teilweise sogar Landschaftsschutzgebiete** (welche unter dem besonderen Schutz der Alpenkonvention stehen) **sind in ihrem Erhalt bedroht, da sie von diesen Straßenbaumaßnahmen betroffen sind. Gleiches gilt für die Existenz der Landwirtschaft im Umfeld dieser Straßenprojekte.** Gerade durch den Mangel an bebaubarer Fläche zwischen den jeweiligen Gemeinden und z.B. den Bergen oder Waldgebieten, werden schützenswerte Flächen für immer versiegelt - mithin sind die Auswirkungen schwerwiegend.

Trotz des Status eines verabschiedeten Bundesgesetzes, gibt es mit dem BVWP keinen juristischen Automatismus, welcher in den aufgeführten Beispielen Ortsumfahrungen als einzige Lösungen zwingend vorschreibt, und mögliche umweltfreundlichere Alternativen nicht zulässt. Das Bayerische Verkehrsministerium und seine Behörden haben ausreichend Spielräume bei der Umsetzung des BVWP in Bayern. Bei Ausnutzen dieser Möglichkeiten im Oberland können für eine wirtschaftlich und touristisch weiter wachsende Region sinnvolle verkehrliche Lösungen unter höchstmöglicher Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte erreicht werden.

Unser Ziel ist die Eindämmung der Flächenversiegelung und des Flächenfraßes - wie es auch ein erklärtes Ziel der neu gewählten Bayerischen Staatsregierung und somit des Bayerischen Umweltministeriums ist. Viele Bürger, Verbände und Parteien im Oberland haben sich im vergangenen Wahlkampf eben genau für einen solchen verbesserten Schutz der Umwelt ausgesprochen, z.B. explizit **durch das Vermeiden des Baus von neuen Ortsumfahrungen und den Erhalt von ortsnahen Naherholungsräumen.** Die Förderung von Ökomodellregionen im Tourismus (siehe Miesbach), die Initiierung von Bergsteigerdörfern (siehe Kreuth) und der Bau von neuen „Ersatzautobahnen“ in Form von Schneisen durch die Natur passen nicht zusammen.

Als Bundesfernstrassen groß ausgebaute Ortsumfahrungen führen regelmäßig dazu, dass ortsnahe Naherholungsräume zerstört werden. Die Folge ist zusätzlich induzierter Personenverkehr, um weiter entfernte Erholungsräume zu erreichen, womit der heute schon bestehende intensive motorisierte Quell- und Zielverkehr zudem gesteigert wird. **Des Weiteren werden Lebensräume zerschnitten, die heute der Entwicklung einer schützenswerten Artenvielfalt in Flora und Fauna dienen. Dies gilt es zu vermeiden.**

Oberland-Initiative für Ökologie & Verkehr. Ein Zusammenschluss von Bürgerinitiativen, Verbänden und Vereinen aus den Landkreisen Weilheim-Schongau, Miesbach und Bad Tölz - Wolfratshausen.

Waakirchen: „Bürgerbewegung Entlastung der B472“; Weilheim: „Heimat 2030“; Holzkirchen: „Bürgervereinigung gegen die geplante Umgehungsstraße von Holzkirchen“, „Stop-Südumgehung“, „BUND“, „Liebens- und lebenswertes Holzkirchen“; Hartpenning: „Hartpenning muckt auf“; Gmund: „Schutzgemeinschaft Tegernseer Tal“; Miesbach: „Wildes Bayern“; LBV: „Landesbund für Vogelschutz in Bayern“