



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Florian von Brunn, Bernhard Roos SPD**

vom 01.03.2018

Status Quo des 13-Punkte-Sofortprogramms von 2012

Seit 2012 haben Urteile des Bayerischen Verwaltungsgerichts klar und deutlich die Verpflichtung der Staatsregierung zur Luftreinhaltung in Bayern festgelegt. Insbesondere in den bayerischen Städten ist die Stickoxidbelastung weit überschritten und eine Gefahr für Umwelt und Mensch. Jetzt drohen Fahrverbote. Eine deutlich bessere Lösung wären umweltfreundliche Alternativen. Dafür ist endlich eine echte Verkehrswende, durch den nötigen S-, U- und Tram-Bahnausbau, einzuleiten. In 2012 hat die Staatsregierung das sogenannte 13-Punkte-Sofortprogramm beschlossen, mit dem der öffentliche Verkehr im Großraum München verbessert werden sollte. Die Umsetzung des Programms ist bisher nicht nachvollziehbar.

Wir fragen die Staatsregierung:

1. a) Welche Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms sind abgeschlossen (bitte mit Angabe der genauen Maßnahme sowie deren Abschlussdatum)?
b) Welche Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms befinden sich noch im Bau (bitte mit Angabe des Datums des Baubeginns und des Datums der geplanten Fertigstellung zu der jeweiligen Maßnahme)?
c) Mit welchen Maßnahmen des 13-Punkte Sofortprogramms wurde noch nicht begonnen?
2. a) Wie ist der aktuelle Planungsstand der einzelnen Maßnahmen, mit denen noch nicht begonnen wurde?
b) Bei welchen Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms wurde die Planung bereits abgeschlossen?
c) Was unternimmt die Staatsregierung, um die Umsetzung der Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms zu beschleunigen?
3. a) Inwiefern sollen die festgelegten Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms von 2012 noch vollständig umgesetzt werden?
b) Sind Maßnahmen aus dem 13-Punkte-Sofortprogramm seit 2012 gestrichen worden?
c) Wenn ja, welche Maßnahmen wurde aus dem 13-Punkte-Sofortprogramm seit 2012 gestrichen?
4. a) In welchem zeitlichen Zusammenhang stehen der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke und die Realisierung der anderen Maßnahmen aus dem 13-Punkte-Programm?
b) Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung daraus?
c) Inwieweit berücksichtigt die Staatsregierung die prognostizierte Bevölkerungszunahme im Großraum München bei der Planung ihrer zukünftigen Verkehrspolitik?
5. a) Welche Vor- und Nachteile hätten nach Einschätzung der Staatsregierung streckenbezogene Fahrverbote aufgrund der Stickstoffdioxidproblematik im Vergleich zu einer Einführung der blauen Plakette?
b) Wie würden sich Dieselfahrverbote nach Einschätzung der Staatsregierung auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs auswirken?
c) Reichen nach Einschätzung der Staatsregierung die derzeitigen Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs in München für diesen Fall aus?
6. Welche Vorstellungen und Konzepte hat die Staatsregierung, um den öffentlichen Verkehr in der Metropolregion München in den nächsten 20 Jahren bedarfsgerecht weiterzuentwickeln?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz

vom 12.04.2018

1. a) Welche Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms sind abgeschlossen (bitte mit Angabe der genauen Maßnahme sowie deren Abschlussdatum)?
- b) Welche Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms befinden sich noch im Bau (bitte mit Angabe des Datums des Baubeginns und des Datums der geplanten Fertigstellung zu der jeweiligen Maßnahme)?
- c) Mit welchen Maßnahmen des 13-Punkte Sofortprogramms wurde noch nicht begonnen?
2. a) Wie ist der aktuelle Planungsstand der einzelnen Maßnahmen, mit denen noch nicht begonnen wurde?
- b) Bei welchen Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms wurde die Planung bereits abgeschlossen?
- c) Was unternimmt die Staatsregierung, um die Umsetzung der Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms zu beschleunigen?
3. a) Inwiefern sollen die festgelegten Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms von 2012 noch vollständig umgesetzt werden?
- b) Sind Maßnahmen aus dem 13-Punkte-Sofortprogramm seit 2012 gestrichen worden?
- c) Wenn ja, welche Maßnahmen wurde aus dem 13-Punkte-Sofortprogramm seit 2012 gestrichen?
4. a) In welchem zeitlichen Zusammenhang stehen der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke und die Realisierung der anderen Maßnahmen aus dem 13-Punkte-Programm?
- b) Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung daraus?
- c) Inwieweit berücksichtigt die Staatsregierung die prognostizierte Bevölkerungszunahme im Großraum München bei der Planung ihrer zukünftigen Verkehrspolitik?
6. Welche Vorstellungen und Konzepte hat die Staatsregierung, um den öffentlichen Verkehr in der Metropolregion München in den nächsten 20 Jahren bedarfsgerecht weiterzuentwickeln?

Die Ende 2016 getroffene Entscheidung über die Realisierung der 2. Stammstrecke und die unverändert dynamische Entwicklung der Metropolregion München waren Anlass, die bisher von der Staatsregierung beschlossenen Konzepte zum Ausbau der Schieneninfrastruktur, das „Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München“ vom März 2010 und das „13-Punkte-Sofortprogramm – Qualität im Münchner S-Bahn-System“ vom Mai 2012, zusammenzufassen und fortzuschreiben. Das „Programm Bahnausbau Region München“ setzt auf den bisher erreichten Sachständen bei den Maßnahmen des Bahnknoten-Konzeptes sowie des 13-Punkte-Sofortprogramms auf und wird durch weitere derzeit diskutierte Maßnahmen ergänzt.

Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl weiterer Maßnahmen, die zunächst auf ihre verkehrliche Wirkung und bautechnische Machbarkeit zu prüfen sind, bevor sie Bestandteil des Bahnausbau-Programms in der Region München werden können.

Am 15.03.2018 wurde das „Programm Bahnausbau Region München“ einschließlich der noch zu untersuchenden Maßnahmen im Ausschuss des Landtags für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie vorgestellt. Die DB als das für die Planung und Realisierung der Ausbaumaßnahmen verantwortliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat das Programm nachhaltig mitgestaltet. Damit wird das Programm dem Anspruch gerecht, die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Machbarkeit in eine sinnvolle und realistische Reihenfolge zu bringen. Die DB muss sich an der Umsetzung der abgestimmten Zielvorgaben der Einzelmaßnahmen messen lassen.

Zu den Einzelheiten darf auf die zu Protokoll gegebene Sprechvorlage und Präsentation zur 80. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie vom 15.03.2018 verwiesen werden.

5. a) Welche Vor- und Nachteile hätten nach Einschätzung der Staatsregierung streckenbezogene Fahrverbote aufgrund der Stickstoffdioxid-Problematik im Vergleich zu einer Einführung der blauen Plakette?

Gesunde Luft hat in Bayern oberste Priorität. Bei den Entscheidungen über das weitere Vorgehen ist die Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit von besonderer Bedeutung. Pauschale Fahrverbote hätten nach Auffassung der Staatsregierung massive Auswirkungen auf die Innenstädte und wären in der Fläche unverhältnismäßig. Daher sind im Maßnahmenpaket der Staatsregierung umfassende Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität vorgesehen, insbesondere die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen sowie die Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs. Der Freistaat setzt damit auf Anreize statt auf Verbote. Auch auf Bundesebene wurden hierzu im Rahmen des Nationalen Forums Diesel und insbesondere des Sofortprogramms Saubere Luft eine Vielzahl an Maßnahmen initiiert. Zentrales Anliegen dieser Maßnahmen ist, dass der NO₂-Grenzwert in den besonders belasteten großen Städten schnellstmöglich eingehalten wird.

- b) Wie würde sich Dieselfahrverbote nach Einschätzung der Staatsregierung auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs auswirken?
- c) Reichen nach Einschätzung der Staatsregierung die derzeitigen Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs in München für diesen Fall aus?

Bei einer etwaigen Einführung von Dieselfahrverboten rechnet die Staatsregierung grundsätzlich mit einer erhöhten Zahl von Nutzern des öffentlichen Personenverkehrs. Die Zahl der Umsteiger wäre von der konkreten Ausgestaltung der Dieselfahrverbote, die dem Gebot der Verhältnismäßigkeit genügen müssen, und den verfügbaren Fahralternativen für die betroffenen Autofahrer abhängig. Prognosen sind daher ohne Kenntnis eines konkreten Szenarios nicht möglich.