

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

1. Zielvorgaben der Klimaschutzkonferenz in Paris müssen im Verkehrswegeplan berücksichtigt werden.

30 % der Klima-schädlichen Emissionen werden in Deutschland durch den Verkehr verursacht. Im Teil III "Die wissenschaftlichen Grundlagen - Methodische Basis für einen transparenten BVWP" wird in Punkt 10.1 konstatiert, dass *"die Einwohnerzahl Deutschlands von 80,2 im Jahr 2010 bis 2030 um gut zwei Prozent auf 78,2 Mio. Menschen abnehmen (wird)."* Gleichzeitig wird aber unter Punkt 10.2 prognostiziert: *"Bis 2030 werden kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland erwartet. Gegenüber 2010 wird die Verkehrsleistung im Güterverkehr um 38 Prozent zunehmen, der Personenverkehr wächst um 13 Prozent."* Wenn schon entgegen der Bevölkerungsentwicklung ein so hohes Verkehrswachstum prognostiziert wird, ist es doch dringend geboten, aus Gründen des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes eine Wende weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu öffentlichem Personen- und Güterverkehr einzuleiten. Dies würde eine klare Bevorzugung der Schiene gegenüber verstärktem Straßenbau bedeuten. Das Gegenteil ist aber - zumindest in unserer Region - der Fall!

2. Notwendige Berücksichtigung der Ausbaustrecke München-Pasing – Eichenau – Buchenau im Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Der Ausbau der S4 ist in der Grobbewertung ausgeschieden. Das Argument: *"Da für den SPFV und SGV kein Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten auf der Strecke besteht, würde ein Ausbau nur der Taktverdichtung der S-Bahn-Linie dienen. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen".*

Das Projekt hat aber sehr wohl einen Nutzen, der über die Taktverdichtung der S-Bahn-Linie hinausgeht:

- Dies wird von der DB Netz bestätigt:

So räumte Harald Strassner von DB Netz in einem Interview mit der Süddeutschen Zeitung 02.10.2014 ein, dass es bitter ist, die Kapazitäten, die die Elektrifizierung der Strecke Lindau-München für den Regionalverkehr ins Allgäu schafft, nicht nutzen zu können.

- Auch die Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) bestätigt in ihrer Ausschreibung des Dieselnetzes Augsburg I:

"Der in Planung befindliche Ausbau des sogenannten „Westkopfs Pasing“ mit dem mehrspurigen Ausbau Richtung Fürstenfeldbruck wird mittelfristig weitere qualitative Verbesserungen in der Anbindung des Dieselnetzes Augsburg I nach München bringen."

- Nach Bundesgesetzgebung handelt es sich sowohl bei den Eurocity-Zügen München-Lindau, als auch beim Regionalverkehr München -Allgäu um Fernverkehr:

Gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG): § 2, Absatz 5 ist die Unterscheidung ob ein Zug dem Regional- und Fernverkehr dient, keinesfalls einfach gleichzusetzen mit den Zuggattungen der DB, sondern richtet sich nach der durchschnittlichen Reiseweite (über 50 km ist Fernverkehr) oder der durchschnittlichen Reisezeit (über 1 Stunde). München-Kempten und München-Memmingen sind demnach definitiv Fernverkehr: München-Memmingen misst 114 km, Fahrzeit 1h 30 min; München-Kempten Fahrzeit rund 1h 30 min, Distanz: 120 km und München-Füssen, Fahrzeit ca. 2h Distanz 125 km.

- Selbst in der eng gefassten Definition des Fernverkehrs durch die Deutsche Bahn stiftet das Projekt Pasing-Eichenau-Buchenau einen Nutzen:

Gemäss dem Abkommen von Lugano haben die Schweiz und Deutschland 1996 für die Bahnstrecke München-Zürich eine Zielfahrzeit von 3 Stunden und 15 Minuten vereinbart. Dies wird auch im neuesten Verkehrsinvestitionsbericht (für das Berichtsjahr 2013) so bestätigt:

Allerdings spricht die Deutsche Bahn nun plötzlich von einer Fahrzeit Zürich-München von 3 Stunden und 30 Minuten.

Die 15 Minuten längere Fahrzeit ist nach Auskunft der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auf den Kapazitätsengpass zwischen Geltendorf und München zurückzuführen: "*Die Fahrzeit ist limitiert aufgrund ... der Trassenbelegung rund um den Knoten München*".

Der Landtag hat zwar aufgrund dieser Eisenbahn-technischen Zusammenhänge bereits 2012 einstimmig einen Landtagsantrag verabschiedet. Allerdings war damals die lapidare Antwort der Staatsregierung: "*Ob dadurch und in welchem Umfang planmäßige Überholungen von S-Bahnen durch den Fernverkehr notwendig werden, kann erst nach Abschluss der genauen Fernverkehrsplanung durch die Bahn benannt werden*" (Abschließender Bericht der Staatsregierung zum Beschluss des Bayerischen Landtags vom 06.11.2012 über den Antrag ...Bahn-Strecke München – Lindau rechtzeitig auf Elektrifizierung vorbereiten). Dies ist sachlich falsch. Notwendige Überholungen können schon jetzt bei genauer Betrachtung der Fahrzeiten auf der Strecke klar belegt werden. Dass die geplanten kürzeren Fahrzeiten im Fernverkehr nicht zu halten sind, hat die Deutsche Bahn ja bereits einräumen müssen. Der Landtag wurde also falsch informiert.

Der S4-Ausbau muss deshalb unbedingt noch in den BVWP 2030 aufgenommen werden, und zwar in die Kategorie "Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung".

3. Kein weiterer vierspuriger Ausbau der B471

Ein weiterer Ausbau der B471 bietet eine Abkürzung für die Verbindung des Verkehrs von der A8 auf die A96. Dies würde besonders auch den Güterverkehr dazu verleiten, hier die mautpflichtige Autobahn zu vermeiden. Der Verkehr, der vierspurig bis Buchenau führt, muss weitergebracht werden. Er wird sich auf

zweispuriger Trasse durch Schöngeising und Grafrath zwingen. Die Grafrather Bevölkerung wird noch schlimmer mit LKW-Lärm und Abgasen belastet. Die Bausubstanz von Kloster und Klosterkirche werden durch zunehmenden Verkehr bedroht. Der Grafrather Gemeinderat hat deshalb folgenden Beschluss gefasst:

- Gegenüber den verantwortlichen Stellen im Landkreis, Freistaat und Bund soll die Gemeinde sich gegen den 4-spurigen Ausbau der B471 wenden.

Zusätzlich wird ein Tempolimit von 50 km/h im Ortsbereich gefordert.

Der vierspurige Ausbau der B471 ist ein Einzelprojekt lediglich aus einem Stimmkreis und nicht ein Gesamtkonzept für Bayern!

Die Projekte Buchenau - Fürstenfeldbruck Ost (B471-G015-BY-T01-BY) und Fürstenfeldbruck Ost - Esting (B471-G015-BY-T02-BY) müssen aus dem Verkehrswegeplan verschwinden, da sie nicht Teil eines sinnvollen Verkehrskonzepts sind, sondern im Gegenteil den Verkehr in Konkurrenz zu den ebenfalls ausgebauten Autobahntrassen in die Sackgasse führen, mitten durch Orte, die weiter zerschnitten werden und schon jetzt unter der Verkehrsbelastung leiden.

Ein vierspuriger Ausbau suggeriert dem Autofahrer freie Fahrt und weniger Stau. Dies wird aber nicht eintreten, da der Stau mit zunehmendem Verkehr am Autobahnbeginn Richtung München noch größer wird. Immer mehr Autobahnausbau Richtung München (A 8, A 99) führt dann zu immer mehr Stau in München selbst, z.B. am Mittleren Ring. Wir brauchen eine Verkehrswende, siehe Punkte 1 und 2!