

Stellungnahme des

BUND Naturschutz in Bayern

zum Referentenentwurf des

Bundesverkehrswegeplans 2030

Richard Mergner, Dominik Lypp
BUND Naturschutz in Bayern e.V.
BUND Naturschutz Landesfachgeschäftsstelle
Bauernfeindstraße 23
90471 Nürnberg

Inhalt

1	Zusammenfassung	5
2	Ziele des Bundesverkehrswegeplans	7
3	BVWP 2030 – Lehren aus der Kritik gezogen?	9
3.1	Falsche Ziele und falsche Schlüsse	9
3.1.1	Ortsumgehungen als „übergeordnetes Ziel“?	9
3.1.2	Erreichbarkeit und Raumwirksamkeitsanalyse	10
3.1.3	Engpässe	14
3.2	„Bundesmobilitätsplan statt Bundesverkehrswegeplan“	17
3.3	Überfrachtung statt „Unterfinanzierung“	18
3.4	falsche Priorisierung verhindert Netzplanung	19
3.5	Zuruf-Prinzip im BVWP	20
3.6	Fehlbewertungen	20
3.7	Fehlende, alternative Maßnahmen	21
3.8	Hoher Anteil indisponibler Projekte	22
3.9	Fehlende Transparenz und mangelnde Bürgerbeteiligung	22
4	Betrachtung der Ziele der Grundkonzeption	23
4.1	Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	23
4.2	Sicherstellung der Güterversorgung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit	23
4.3	Erhöhung der Verkehrssicherheit	23
4.4	Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen	24
4.5	Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	25
4.6	Verbesserung der Lebensqualität und Lärmsituation	26
5	Bezugnahme auf bayerische Projekte	27
5.1	Straßenprojekte	27
5.1.1	A007-G020-BY-BW (AD Hittistetten – AS Memmingen-S)	27
5.1.2	A008-G010-BY (AK München-S – Bgr. D/A)	28
5.1.3	B015-G999-BY (Landshut – Rosenheim)	28
5.1.4	B021-G010-BY (OU Bad Reichenhall)	29
5.1.5	B026-G044-BY (Karlstadt – A3)	29
5.1.6	B173-G011-BY (Lichtenfels – Zettlitz)	29
5.1.7	B388-G050-BY (N-OU Passau)	30
5.1.8	B470-G030-BY (OU Forchheim)	30

5.2	Schienenprojekte	31
5.2.1	Knoten München.....	31
5.2.2	2-008-V02 (München – Mühldorf).....	32
5.2.3	2-026-V01 (Augsburg – Meitingen)	32
5.2.4	2-035-V01 (Landshut – Plattling)	33
6	Literaturverzeichnis	34

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Übergeordnete Ziele des BVWP	8
Abb. 2: Anteil der Ortsumgehungen (OU) an den Bedarfskategorien des BVWP 2030.....	10
Abb. 3: Fahrzeit zur nächsten Autobahn-Anschlussstelle in Minuten.....	11
Abb. 4: Erreichbarkeit von Oberzentren im Schienenverkehr.....	12
Abb. 5: Erreichbarkeit von hochwertigem Zugverkehr.....	12
Abb. 6: Erreichbarkeit von Oberzentren im Schienenverkehr.....	13
Abb. 7: kumulierte Erreichbarkeitsdefizite bei Straße und Schiene	14
Abb. 8: Engpässe auf Autobahnen und auf der Schiene im Jahr 2025	15
Abb. 9: Fehlender Bahnausbau im Großraum München behindert Verbesserungen im Schienenverkehr.....	17
Abb. 10: Verbindungsqualität im Schienenpersonenverkehr.....	18
Abb. 11: Einstufung ausgeschiedener bay. Straßenprojekte	20
Abb. 12: Bedeutung impliziter Nutzen.....	21
Abb. 13: Gesamtsumme und Anteile nach Bedarfskategorie (bay. Projekte).....	22
Abb. 14: Anteile der Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen 1997 - 2013	25
Abb. 15: Straßenlastige Verteilung der Mittel in Bayern	31

1 Zusammenfassung

Der BUND Naturschutz kritisiert den Inhalt und die Methodik des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 für das Land Bayern und fordert den Stopp des Beteiligungsverfahrens sowie eine grundlegende Überarbeitung und anschließende erneute Öffentlichkeitsbeteiligung.

Würde der Bundesverkehrswegeplanentwurf in den kommenden Jahren für Bayern umgesetzt, würde weiteres Wachstum des umweltschädlichen Straßenverkehrs stimuliert, die Klimaschutzziele der Bundesregierung und der bayerischen Staatsregierung verfehlt, der Flächenverbrauch und eine Fehlsteuerung der Siedlungsentwicklung weiter verschärft und ein stadtverträglicher Verkehr sowie die Verkehrsberuhigung und Unfallverringerung nicht vorangebracht. Ebenso würde das Ziel, Güter auf Schiene und Schiff zu verlagern, nicht erreicht.

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans erlaubt keine Bewertung der negativen wie positiven Auswirkungen des Gesamtplans und prüft Alternativen vor allem zu den geplanten Straßenbauvorhaben völlig unzureichend. Die ist unserer Ansicht nach ein Verstoß gegen die Grundsätze der durch EU-Recht vorgeschriebenen strategischen Umweltprüfung. Die Dringlichkeitseinstufung und Kosten-Nutzen-Berechnungen werden vor allem bei der Bewertung von Straßenbauvorhaben durch Mehrfachwertung von vermeintlichen Zeitgewinnen falsch berechnet, die Nutzenberechnung erfolgt bei Straßenprojekten ohne die Gewichtung der Umweltauswirkungen und Prüfung der auch vom BUND Naturschutz für eine Reihe von Straßenbauprojekten vorgeschlagenen Alternativen. Trotz hohen Umweltrisikos und teilweise geringen Verkehrsaufkommens werden umweltverträgliche, bedarfsgerechte und kostengünstige Ausbaualternativen nirgends berücksichtigt.

Angemeldete Straßenprojekte wurden teilweise auch entgegen der ablehnenden Stellungnahme von Gebietskörperschaften bis auf wenige Ausnahmen im "Vordringlichen Bedarf" einsortiert oder dürfen weitergeplant werden. Damit hängen völlig unsinnige Verkehrsprojekte wie z.B. die Anbindung des Nürnberger Flughafens an die Autobahn A 3 oder eine Main-Spessart-Autobahn bei Würzburg wie Damoklesschwerter über der Region und verhindern die Planung vernünftiger Alternativen. Bei vielen Projekten mit hohen Umweltauswirkungen ist die Maximalausbauvariante im Entwurf enthalten, obwohl umweltschonendere Alternativen auch vom BUND Naturschutz vorgeschlagen wurden. Das gilt z.B. für den Ausbau der A8 München Richtung Salzburg, wo eine 4+2 Variante ausreichend wäre, für den A7-Ausbau zwischen Ulm und Illertissen, wo der parallele Bahnausbau viel dringender nötig gewesen wäre, aber auch für zahlreiche Ortsumfahrungen, bei denen innerörtliche umweltfreundliche Alternativplanungen vorgelegen wären (z.B. B25 OU Dinkelsbühl, B16 OU Höchstädt und Tapfheim).

Im Plan sind außerdem zahlreiche Neubau-Großprojekte mit massiven Umweltauswirkungen enthalten, die aus Sicht des BUND NATURSCHUTZ verkehrlich nicht notwendig sind. Das gilt sowohl für den sechsspurigen Ausbau von Autobahnen wie A8, A6 oder A 3 oder für die B26neu vom A7-Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck nach Karlstadt bzw. eine geplante Osttangente bei Augsburg. Der BUND NATURSCHUTZ kritisiert darüber hinaus, dass 25 Prozent der Mittel für Wunschprojekte lokaler Abgeordneter reserviert wurden, die keine überregionale Netzfunktion oder nur einen sehr geringen Nutzen-Kosten-Faktor aufweisen. Dagegen sind wichtige Schienenprojekte nicht im vordringlichen Bedarf gelistet. So z.B. der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Mühl-dorf-Freilassing mit Elektrifizierung, oder die Ausbauten der Stecken Augsburg – Donauwörth. Mit dem nach wie vor verfolgten Prinzip „Neubau vor Ausbau“ im Bundesverkehrswegeplan sowie mehr als 180 geplanten Ortsumfahrungen verhindert der Entwurf eine für Bayern nötige Verkehrs- und Energiewende.

2 Ziele des Bundesverkehrswegeplans

Das Grundgesetz sieht vor, dass der Bund die Verantwortung für den Erhalt und die Finanzierung der Bundesverkehrswege trägt. Darunter fallen neben den Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen auch die Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, wird ein Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgestellt. Ziel des BVWP ist ein bedarfsgerechtes Verkehrsnetz zu entwickeln und die verschiedenen vorgeschlagenen Projekte zu bewerten und ihrer Dringlichkeit nach zu ordnen. Dieses koordinierte Vorgehen soll dazu führen, dass Engpässe beseitigt, Infrastruktur erhalten und in ökonomisch und ökologisch sinnvollem Rahmen entwickelt wird (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2016a). Allerdings werden im BVWP die Projekte nur bewertet. Zur Umsetzung müssen diese in die Ausbaugesetze aufgenommen werden (Bedarfspläne) und durch vorhandene Haushaltsmittel (Haushaltsgesetz) auch gedeckt sein. Die Aufnahme in den BVWP ist also lediglich der erste Schritt (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2014).

Im Rahmen Grundkonzeption des BVWP 2030 sollte auf die Kritik an vorherigen Bundesverkehrswegeplänen eingegangen werden und verlässliche und transparente Kriterien entwickelt werden, anhand derer die Projekte bewertet werden sollten. Vor allem die fehlende Strategie und die mangelnde Priorisierung der Projekte waren Anlass von Beanstandungen. Des Weiteren wurde kritisiert, dass Zeitgewinne zu stark in den Vordergrund gerückt, intermodale und alternative Maßnahmen zu wenig gewürdigt und Projekte nach politischen Interessen aufgenommen und realisiert wurden. Der BVWP 2030 wollte diese Mängel beheben und mit einem transparenten Vorgehen und wissenschaftlicher Unterfütterung eine belastbare Grundlage für die Verkehrswegeplan und die politische Entscheidung sein (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2014).

Zu diesem Zweck wurden ein Kriterienkatalog entwickelt und in der Grundkonzeption zum Bundesverkehrswegeplan vorgestellt (siehe folgende Abbildung aus BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2014, S. 27). Der BUND Naturschutz in Bayern (BUND NATURSCHUTZ) begrüßt dieses Vorgehen. Vor allem die Analyse des Netzzustandes und die Zielsetzung die Verfügbarkeit von Infrastruktur (sprich den Erhalt) zu priorisieren, ist aus Sicht des BUND NATURSCHUTZ ein deutlicher Gewinn gegenüber den Vorläufern des BVWP 2030. Darüber hinaus muss der Verkehrssektor aber einen deutlich höheren Beitrag zum Klimaschutz leisten als bisher. Im Gegensatz zu anderen Bereichen ist der Ausstoß klimarelevanter Gase beim Verkehr nicht zurückgegangen. Um dieses Ziel zu erreichen, zu dem sich Deutschland auch auf der Klimakonferenz in Paris bekannt hat, muss massiv umgesteuert werden. Die Verlagerung von Transporten und die Vermeidung von Fahrten müssen oberstes Ziel sein. Sofern der Bundesverkehrswegeplan einen Beitrag zur Nachhaltigkeit liefern will, müssen sich die Maßnahmen am

Primat des Verkehrs auf Schiene und Wasserstraßen und dem Verzicht auf Landschaftszer-
schneidung messen lassen.

Übergeordnete Ziele	Abgeleitete Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP 2015
Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	• Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität
Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	• Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Transportkostensenkungen • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten • Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z. B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)
Erhöhung der Verkehrssicherheit	• Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit
Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen	• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger • Erhaltung und Modernisierung der Substanz
Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	• Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs • Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume
Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten	• Lärmvermeidung und Lärminderung • Entlastung von Orten und Menschen/Erschließung städtebaulicher Potenziale

Abb. 1: Übergeordnete Ziele des BVWP

3 BVWP 2030 – Lehren aus der Kritik gezogen?

Das Bundesverkehrsministerium hat die in der Grundkonzeption angekündigten Lehren aus der Kritik an den vorangegangenen Bundesverkehrswegeplänen nicht gezogen.

Der Netzgedanke wird im BVWP-Entwurf nur vorgetäuscht. Nur scheinbar wird durch die Bewertung der Projekte nach Verbindungsfunktionsstufen ein Bezug zum europäischen Kernnetz hergestellt. Viel zu oft wird nur regional bedeutsamen Straßen eine höhere Stufe zugebilligt. Selbst Ortsumfahrungen schaffen es in diese Kategorie und auch Mindestkriterien bei der Verkehrsmenge fehlen. Ohne Netzplanung wird auch das Ziel verfehlt Verkehrsprobleme zu lösen. Der BUND NATURSCHUTZ fordert einen Paradigmenwechsel hin zu nachhaltiger Mobilität. Die Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung müssen stärker ausgeschöpft werden. Und vor allem in Ballungsräumen ist weiterer Straßenbau kontraproduktiv. Das nachgeordnete Straßennetz ist vielfach gar nicht in der Lage Neuverkehre aufzunehmen. Stauabbau gelingt hier nur durch ein integriertes, Verkehrsträger-übergreifendes Konzept mit klarer Konzentration auf die Schiene und Beseitigung von Engpässen in den städtischen Eisenbahnknoten.

Der vorliegende Entwurf trägt in keinsten Weise zum Erreichen der Umweltziele bei. Die Reduzierung von Treibhausgasen kann nur durch ein Umsteuern erreicht werden. Das weiterhin der größte Teil der Finanzmittel (53%) in die Straße fließen sollen, zeigt dies unter anderem. Auch die Ausrichtung des BVWP auf Neu- und Ausbaumaßnahmen statt Erhalt, konterkariert das Ziel der Treibhausgasreduzierung. Generell geht das Bundesverkehrsministerium vor, als hätte es den Abgasskandal nie gegeben. Weiterhin darauf zu setzen, dass mit Euro-6-PKW die Stickoxidreduktion PKW-seitig gemindert wird, hat sich durch den Einsatz von Abschaltsoftware als illusorisch erwiesen. Für die angestrebte Minderung der Schadstoffemissionen müssen Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid und auch bei Feinstaub daher deutlich schneller abgebaut und nicht durch mehr PKW und LKW-Verkehr erhöht werden.

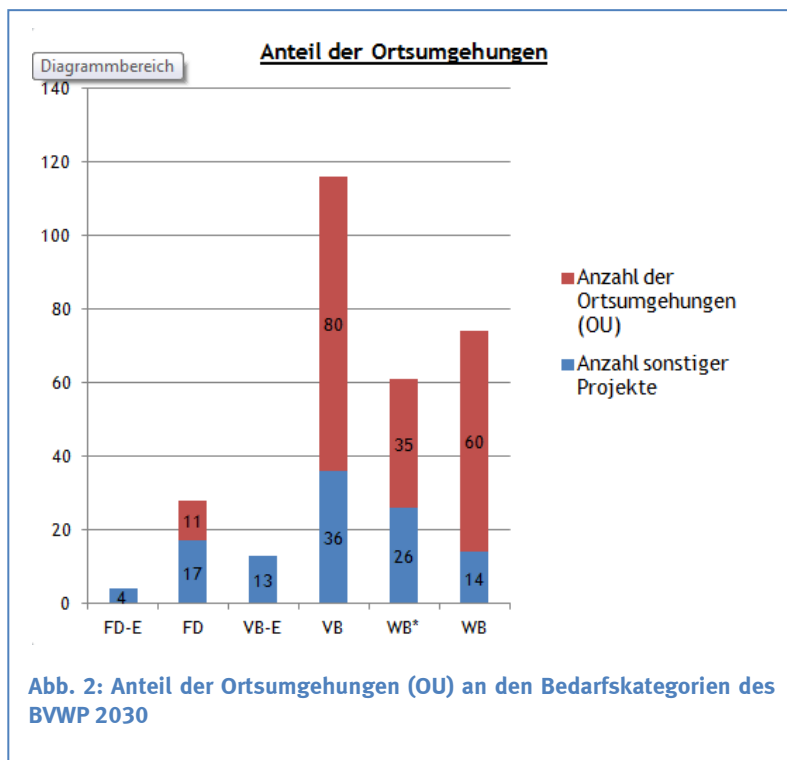
Der BVWP-Entwurf verfehlt daher die zu Beginn des Prozesses vom Bundesverkehrsministerium selbst vorgegeben „übergeordneten Ziele“.

3.1 Falsche Ziele und falsche Schlüsse

3.1.1 Ortsumgehungen als „übergeordnetes Ziel“?

Aus Sicht des BUND NATURSCHUTZ trifft diese Kritik sowohl auf die vorhergehenden als auch auf den jetzt vorliegenden Bundesverkehrswegeplan zu. In der Grundkonzeption spricht das BMVI

davon, dass die Betrachtung der Verkehre in Korridoren stattfinden wird (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2016a) und auch im Gesamtplan wird dies behauptet, wobei hier sogar noch betont wird, dass die Engpassbeseitigung hierbei im Vordergrund steht (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2014). Aus Sicht des BUND NATURSCHUTZ trifft dies auf Bayern nicht zu. Die nebenstehende Grafik zeigt dies. Im Vordringlichen Bedarf befinden sich bayernweit 116 Projekte, davon sind stolze 80, also weit mehr als die Hälfte eindeutig als Ortsumfahrungen gekennzeichnet (OU in den Tabellen des Bundesverkehrswegeplans [BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2014, S. 85-97]).



Während in den Kategorien, die eindeutig zur Engpassbeseitigung beitragen sollen, wie FD-E (fest-disponierte Projekte zur Engpassbeseitigung) und VB-E (Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung) keine einzige Ortsumfahrung gelistet ist, dominieren diese in den anderen Kategorien. Der BUND NATURSCHUTZ stellt die Frage, in wie weit diese Masse an Ortsumfahrungen ein strategische Netzplanung darstellen. Sowohl in der Grundkonzeption als auch im Gesamtplan werden ein „nationales Prioritätenkonzept“ zur effektiven Mittelverteilung angekündigt, „da auf Grund des zunehmenden Erhal-

tungs-/Ersatzbedarfs [] die finanziellen Spielräume für die Erweiterung des Netzes noch enger werden als in der Vergangenheit“ (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2014, 2016a).

Gerade vor diesem Hintergrund fordert der BUND Naturschutz in der Regel auf Ortsumfahrungen zu verzichten und die hierfür vorgesehenen Mittel in die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten, die Verkehrsberuhigung und Lärminderung durch Geschwindigkeitsverringerung sowie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Schieneninfrastruktur umzuschichten. Nur so lassen sich die in der Grundkonzeption (Abb. 1) dargelegten, übergeordneten Ziele erreichen.

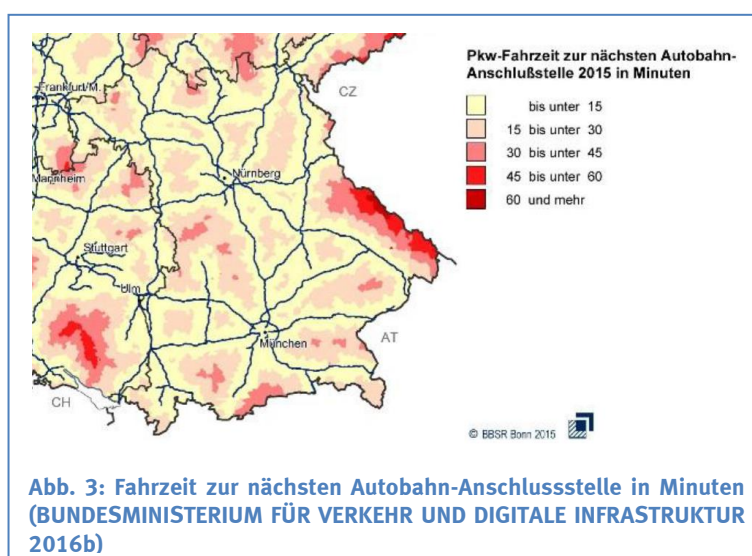
3.1.2 Erreichbarkeit und Raumwirksamkeitsanalyse

Ein bedarfsgerechtes Verkehrsnetz ist das Ziel der Bundesverkehrswegeplanung. Ein Überangebot an Infrastruktur ist zu vermeiden, da sowohl für Bau als auch Unterhalt Finanzmittel gebunden werden. Im Sinn eines ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Mitteleinsatzes, müssen Gebiete mit nachgewiesenen Engpass oder schlechter Erreichbarkeit bevorzugt werden. Um den Bedarf an Infrastruktur passgenau bestimmen zu können, hat das Bundesinstitut für Bau-, Stadt-

und Raumforschung (BBSR) eine Raumwirksamkeitsanalyse für das BMVI erstellt (BUTHE et al. 2014). Das Ziel der Raumwirksamkeitsanalyse ist die Identifizierung von Schwachstellen im Verkehrsnetz. Die Ergebnisse der Analyse sollen in den Bundesverkehrswegeplan wie folgt eingehen:

Die Gewährleistung einer angemessenen Erreichbarkeit von Regionen sowie Teilräumen und die qualitativ hochwertige Anbindung an Zentren der Daseinsvorsorge und der Wirtschaft sind wichtige Bausteine innerhalb der Bundesverkehrswegeplanung. Der BVWP 2015 soll, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und demografischen Rahmenbedingungen, zu einer Verbesserung der Erreichbarkeiten sowie der An- und Verbindungsqualitäten beitragen, um so einen Beitrag zu den Verteilungs- und Entwicklungszielen der Raumordnung zu leisten (BUTHE et al. 2014, S. 3.).

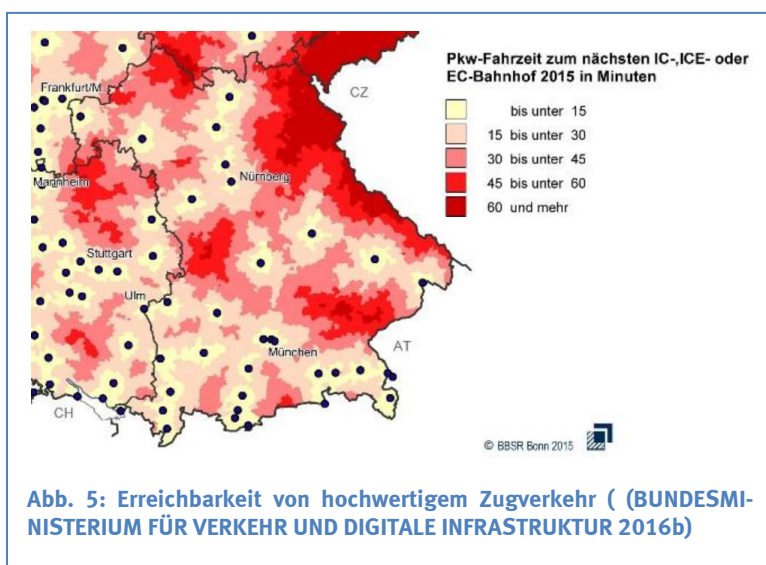
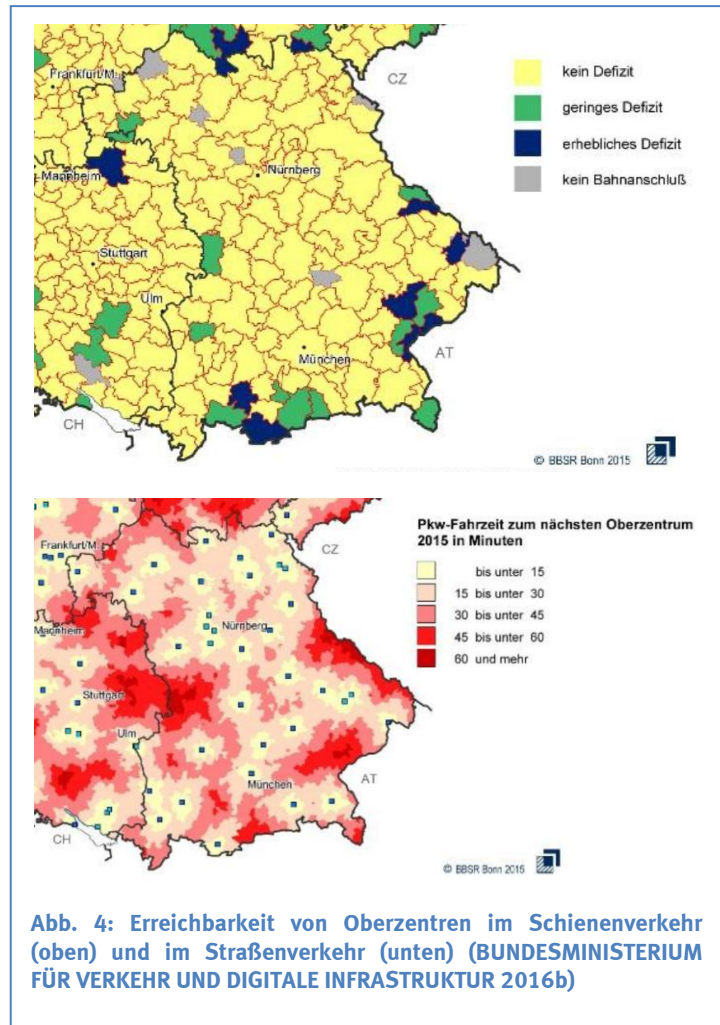
Der BUND Naturschutz kritisiert, dass es eine Ungleichbehandlung in den Kriterien der Bemessung von Defiziten zwischen der Schiene und der Straße gibt. Es ist absolut unverständlich, dass bei der Straße bereits 30 Minuten Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum als defizitär und damit als Erreichbarkeitsproblem angesehen werden, während bei der Schiene erst Fahrzeiten ab 60 Minuten negativ gewertet werden. Eine mehr als 30 Jahre alte Entschließung einer Ministerkonferenz als Quelle der Begründung für die Schwellenwerte her zu nehmen, ist wissenschaftlich nicht haltbar (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2016b, S. 41). Der BUND NATURSCHUTZ fordert eine wissenschaftlich valide Grundlage als Basis der Erreichbarkeit zu Grunde liegenden Schwellenwerten. Aus Sicht des BUND NATURSCHUTZ ist mindestens eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger vorzunehmen. Zur Erreichen der Klimaziele und zur Verkehrswende sind Defizite im Schienenverkehr darüber hinaus deutlich stärker zu gewichten als im Straßenverkehr.



In der RWA und im Methodenhandbuch wurden Verbindungen zwischen den Metropolregionen, genauso beobachtet wie die zwischen Oberzentren und Metropolregionen als auch Oberzentren untereinander. Die Ergebnisse sind wenig überraschend. Für die Straße gilt:

Es zeigt sich [...], dass gravierende Defizite in Bezug auf die Autobahnerreichbarkeit nur noch in wenigen Teilräumen, wie Mittelgebirgslagen und Grenzlagen, vorhanden sind. Großräumig stellt sich derzeit vor allem die Altmark noch als Teilraum mit erheblichen Defiziten dar (BUTHE et al. 2014, S.36.).

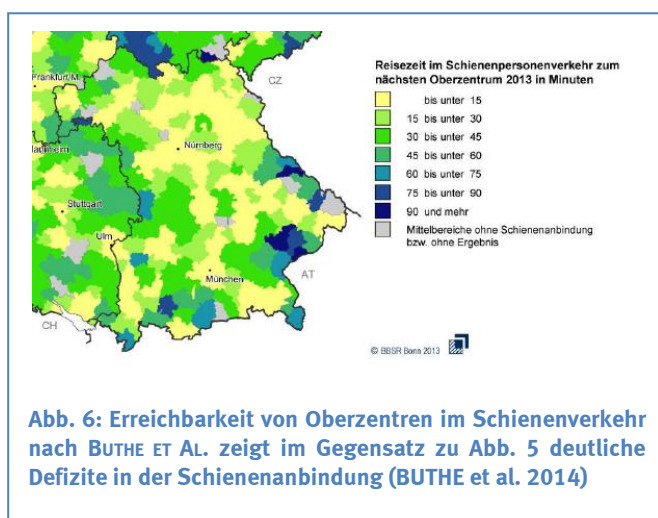
Ein gegensätzliches Bild zeigt sich bei der Erreichbarkeit von Bahnhöfen mit Fernverkehrsanschluss. Weite Teile Bayerns sind vom hochwertigen Bahnreiseverkehr abgekoppelt. Das Fehlen von IC-Halten in der Fläche macht sich bemerkbar. Fahrzeiten von 45 Minuten oder mehr zum nächsten Bahnhof mit IC/EC oder ICE-Anschluss sind in Bayern eher die Regel als die Ausnahme (BUTHE et al. 2014; BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2016b). Aus Sicht des BUND NATURSCHUTZ wurde die Schiene und hier speziell der Personenverkehr von den Gutachtern stiefmütterlich behandelt, oder weite Teile der Studien wurden der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht. Im Entwurf der Raumwirksamkeitsanalyse (BUTHE et al. 2014) fehlen teilweise Analysen des Schienenverkehrs, dabei wird auf BUTHE 2015 verwiesen. Dort finden sich aber keine wesentlich über die Ergebnisse des Entwurfs hinausgehenden Analysen zum Personenverkehr. Deutlich größerer Raum wurde dort dem Entwurf einer Methodik zur Quantifizierung der Logistikstandorte eingeräumt. Auch im Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 finden sich keine substantiellen Erläuterungen (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2016b).



Der BUND Naturschutz kritisiert Darstellung der Ergebnisse der Analysen sowohl im Entwurf zur RWA als auch in im Methodenhandbuch. Während bei der Straße fast durchgehend ein Farbverlaufsskala von hellgelb zu rot verwendet wird, wodurch Gebiete mit Defiziten klar erkennbar sind, weicht man bei der Schiene davon ab. So werden die stetig ansteigenden Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr durch die Skala von gelb (kein Defizit) über grün (geringes Defizit)

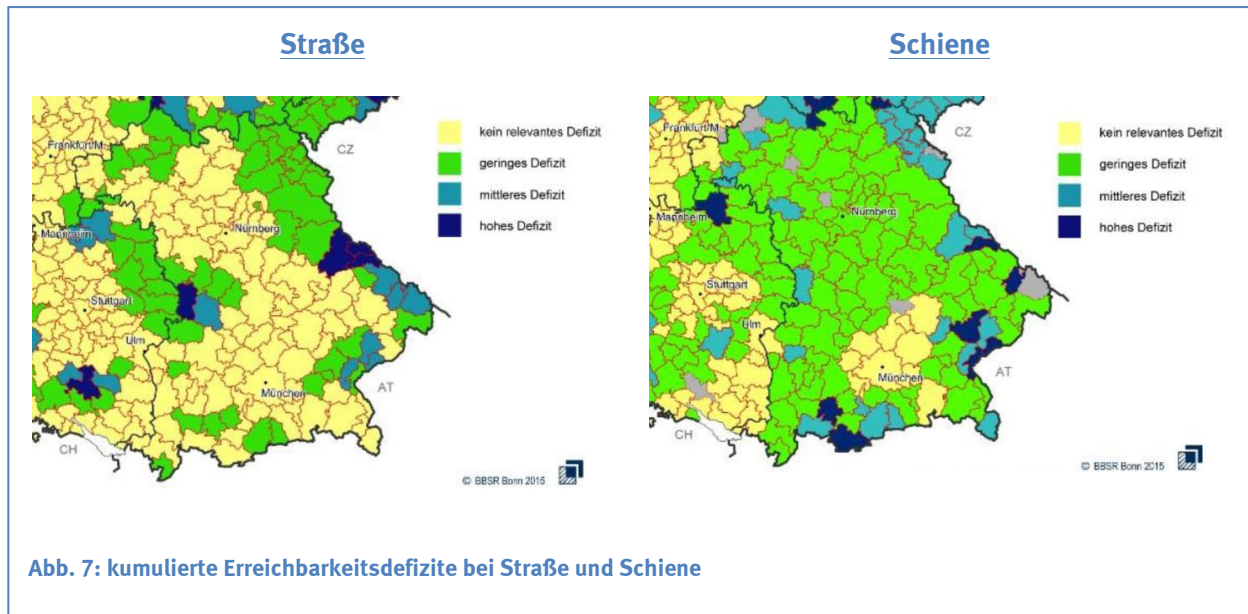
zit) bis blau (erhebliches Defizit) symbolisiert. Wurde im Entwurf der RWA die Reisezeiten zumindest noch analog zum Straßenverkehr angegeben, so fallen diese Angaben im Methodenhandbuch komplett weg und werden durch nicht näher definierte Aussagen zum Defizit ersetzt.

In der RWA symbolisiert Grün, das von den meisten Betrachtern als positiv empfunden wird, Zeitintervalle an, die im MIV bereits als kritisch angesehen werden. So wird die Fahrzeit zwischen 45 und 60 Minuten beim PKW bereits mit einem kräftigen Rot symbolisiert, bei der Schiene jedoch mit einem mittelgrün. Der Betrachter geht also davon aus, dass bei der Schiene die Situation lediglich in den blau gekennzeichneten Bereichen verbesserungswürdig ist. Vor allem im direkten Vergleich mit der Karte zur Erreichbarkeit von Oberzentren mit dem PKW verzerrt diese Darstellung. Aus Sicht des BUND NATURSCHUTZ sollte hier bei beiden Verkehrsträgern eine einheitliche Symbolik verwendet werden, die Vergleichbarkeit ermöglicht (zur Diskussion um die Farbgestaltung in der Kartographie siehe [PETERSON 2015, S. 110-112]).



Unverständlich ist auch die große Diskrepanz zwischen den Ergebnissen der Entwurfsfassung der RWA durch BUTHE ET AL. aus dem Jahr 2014 und des Methodenhandbuchs (BUTHE et al. 2014; BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2016b). Im Methodenhandbuch scheinen bei den meisten Darstellungen zum Schienenverkehr fast keine Defizite zu bestehen, während bei BUTHE ET AL. deutliche Teile Bayerns eine defizitäre Schienenanbindung aufweisen. Lediglich die Darstellungen der kumulierten Erreichbarkeitsdefizite zeigen wie stark die Defizite bei der Schiene ausgeprägt sind und lassen einen Vergleich mit der Straße zu.

Die Ergebnisse der Raumwirksamkeitsanalyse sind eindeutig. Bayern ist bei der Straße ausreichend erschlossen. Teilräume mit Defiziten befinden sich nur in Gebieten, die vor allem an der Bundesgrenze liegen. Bei der Schiene hingegen sind außer in der Region München überall Defizite zu verzeichnen. Die Folgerung aus Sicht des BUND NATURSCHUTZ ist daher, im BVWP 2030 den Ausbau der Schieneninfrastruktur deutlich zu priorisieren. Darüber hinaus muss auch das Angebot auf der Schiene deutlich verbessert werden. Die kumulierten Ergebnisse der Analyse der verschiedenen Erreichbarkeitsindikatoren zeigt dies deutlich. Hierbei wurde auch richtigerweise die gleiche kartographische Darstellung gewählt.



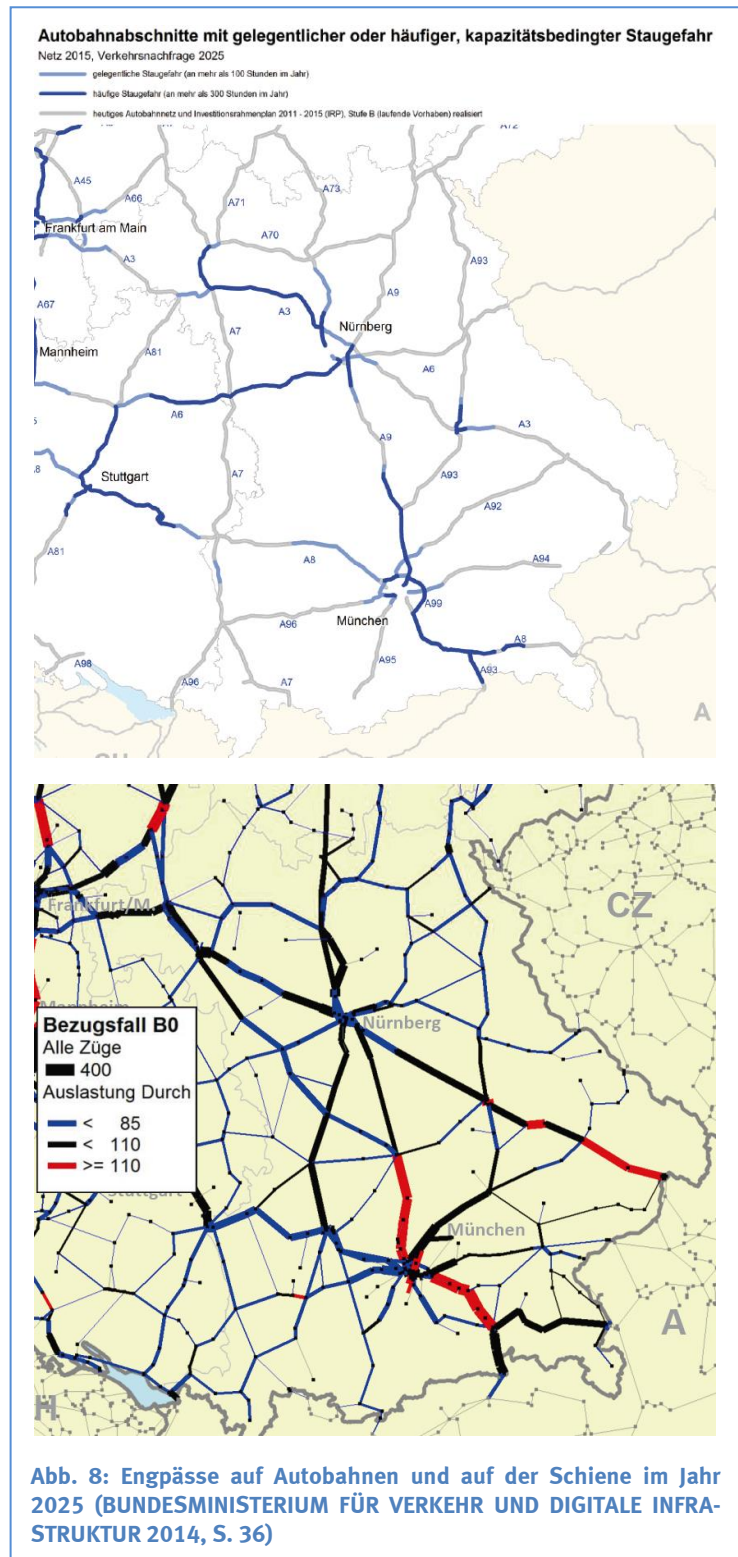
3.1.3 Engpässe

Ziel des neuen Bundesverkehrswegeplans ist es, vor allem Kapazitätsengpässe abzubauen. In Zukunft sollen ein Großteil der Mittel in eine eigens geschaffene Kategorie, vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) investiert werden. Der BUND NATURSCHUTZ begrüßt diese Absichtserklärung. Die Konzentration auf verkehrlich notwendige und nicht politisch gewünschte Maßnahmen ist überfällig. Das „Basar“-artige Verhandeln von Bundesländern und Bundestagsabgeordneten, um Projekte ohne bundesweiten Nutzen durch zu setzen, könnte mit dieser Vorgehensweise beendet werden – sofern die Priorisierung Ziel des Bewertungsverfahrens gewesen wäre.

Um den Handlungsbedarf zu ermitteln, wurde bei den Bundesautobahnen die Situation auf der Straße im Jahr 2025 prognostiziert. Kapazitätsengpässe zeigen sich hierbei vor allem rund um die beiden größten bayerischen Städte München und Nürnberg sowie auf Strecken, die auf diese zulaufen. Für einige, von der Politik vehement geforderte Projekte, wie der Ausbau der A3 bei Regensburg, besteht nach dieser Prognose keinen Bedarf.

Vergleicht man die beiden Abbildungen so fällt auf, dass auch hier wiederum eine wenig geeignete Darstellung bei der Schiene verwendet wurde. Kapazitätsengpässe treten nicht erst bei einer Streckenbelastung von über 100% auf, sondern bereits darunter. Darüber hinaus hat die Schiene den Nachteil keinen „Stau“ produzieren zu können. Die Trassenvergabe verhindert dies. Ist kein weiterer Zug auf einer Trasse fahrplantechnisch, also kapazitätsbedingt möglich, so wird dieser nicht angeboten. Da auf der Straße kein externer, limitierender Fahrplan besteht, werden Kapazitätsengpässe als Stau sichtbar. Um diesen Nachteil auszugleichen, müssten für den BVWP auch die abgelehnten Trassenwünsche von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) eingehen.

Vergleicht man die Engpässe bei Schiene und Straße so fällt auf, dass diese sich in ähnlichen Korridoren bewegen. Große Ausnahme stellt die Verbindung Nürnberg – Passau – Richtung Österreich da. Während die A3 keinen Engpass darstellt ist die Schienenanbindung in diesem Abschnitt stark überlastet. Die Strecken von Nürnberg Richtung Norden und Westen ins Rhein-Main-Gebiet sowie in Richtung München sind teilweise an ihrer Kapazitätsgrenze. Vor allem der Knoten München ist sowohl im Autobahnnetz als auch im Schienennetz ein Flaschenhals. Hier zeigt sich der fehlende Ausbau der Schieneninfrastruktur der letzten Jahrzehnte. Lediglich auf der Verbindung München Hbf. – Augsburg Hbf. ist durch den vierspurigen Ausbau ausreichend Kapazität vorhanden. Die Strecken nach Ingolstadt, Regensburg, Mühldorf und vor allem Rosenheim sind überlastet. Zum Teil besteht auf diesen Strecken noch nicht mal Fernverkehr! Auch auf der Strecke nach Zürich besteht ein Defizit im hochwertigen Reisezugverkehr. Selbst eine Finanzierungsbeitragung durch die Schweiz hat nicht dazu geführt, dass die Strecke München – Memmingen – Lindau – CH kurzfristig und beschleunigt ausgebaut und elektrifiziert wurde. Erst wenn der bedarfsgerechte Ausbau der Schiene erfolgt ist und damit das

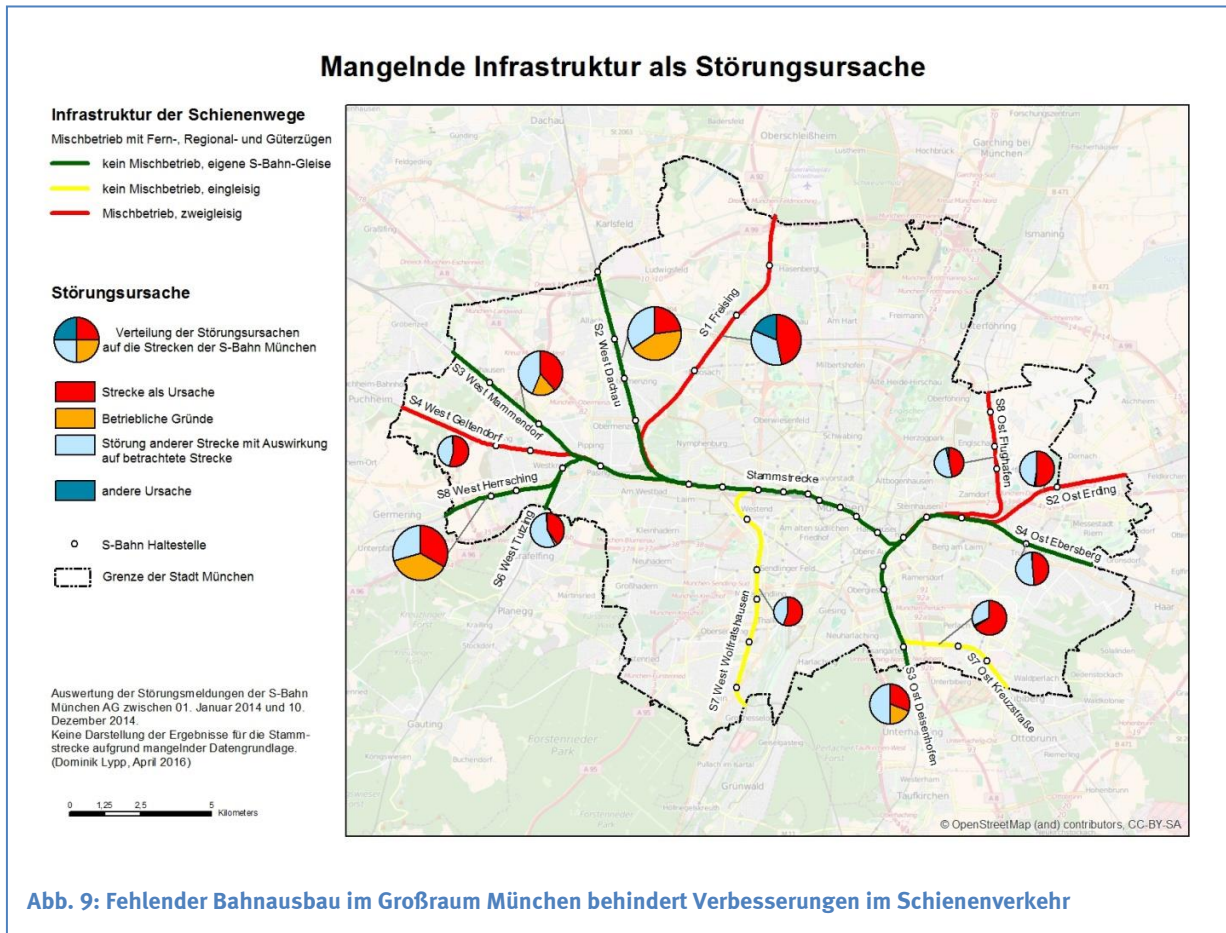


volle Verlagerungspotential des Transports von Personen und Waren erschlossen wurde, können die wahren Engpässe auf den Autobahnen und Bundesstraßen ermittelt werden. Im BVWP 2030 sind die Projekte der Bundesschienenwege prioritär zu finanzieren und um zu setzen.

Ein generelles Problem der Bundesverkehrswegeplanung ist die fehlende Vergleichbarkeit der betrachteten Verkehrsströme. Während bei der Straße auch die regionalen Verkehrsbeziehungen, wie Pendlerbeziehungen innerhalb einer Metropolregion, in die Analyse eingehen, werden diese bei der Schiene außen vorgelassen bzw. werden in die Zuständigkeit der Länder verwiesen. Zur Ermittlung der Engpässe, vor allem im Bereich von Großstädten, spielen diese regionale Verkehrsverflechtungen aber eine überragende Bedeutung. Der Ausbau von S-Bahn-Systemen entlastet zum einen die Straßeninfrastruktur. Darüber hinaus ist dies auch für den überregionalen Schienenfern- und Schienengüterverkehr von Vorteil, da durch zusätzliche Schieneninfrastruktur die Trennung der regionalen von den überregionalen Verkehren erst möglich wird.

Die Abbildung zeigt, dass vor allem auf Strecken, die im Mischbetrieb von Regional, Fern- und Güterverkehr befahren wird, von Störungen betroffen sind (rote Bereiche in den Kreisdiagrammen). Die mangelnde infrastrukturelle Ausstattung führt dazu, dass sich die Züge gegenseitig behindern und es daher bei der S-Bahn zu Verspätungen und Zugausfällen kommen kann¹. Übertragen auf den Schienenfern- und -güterverkehr bedeutet dies, dass auch diese Züge von Verspätungen betroffen bzw. nicht ausreichend Kapazitäten vorhanden sind, um Transporte auf die Schiene zu verlagern. Aus diesem Grund fordert der BUND NATURSCHUTZ, dass eine Gesamtverkehrsbetrachtung durchgeführt wird, die alle Verkehrsströme beinhaltet.

¹ Betriebliche Gründe sind zumeist Ausfälle des 10-Minuten-Takts auf den bedarfsgerecht ausgebauten Strecken der S2 nach Dachau, S3 nach Mammendorf oder S8 nach Gilching. Diese sind zumeist durch Störungen auf anderen Strecken oder durch einen Mangel an einsetzbaren Fahrzeugen bedingt.

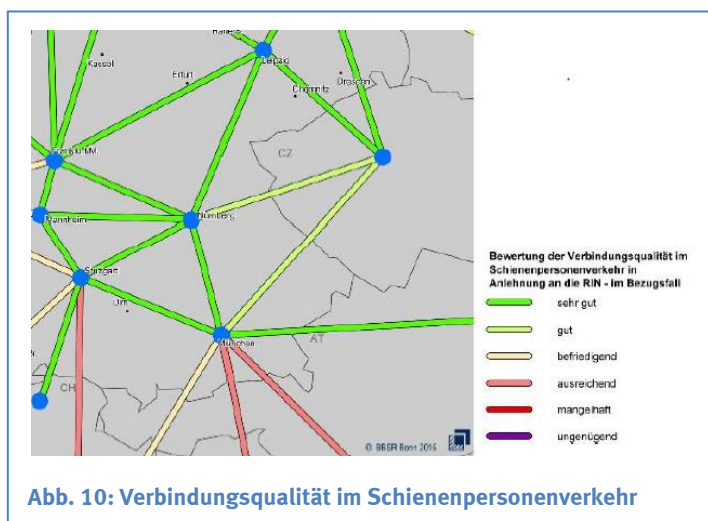


3.2 „Bundesmobilitätsplan statt Bundesverkehrswegeplan“

Dem BVWP 2030 fehlt es insgesamt und für Bayern deutlich am nötigen Willen, ein Plan für nachhaltige Verkehrspolitik zu sein. Die Verkehrsträger werden einzeln betrachtet, intermodale Beziehungen negiert. So ist völlig unverständlich warum Verlagerung von der Schiene auf die Straße im Gütertransport keine Bewertungsrelevanz besitzen (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2016b, S. 78). Eine Änderung des Modal Splits ist so nicht zu erwarten und ist scheinbar auch kein Ziel des BVWP 2030.

Anders lässt sich nicht erklären, dass viele Schienenprojekte noch gar nicht bewertet wurden und die Kategorie „*Potentieller Bedarf*“ geschaffen wurde.

Von den 30 Projekten, die Bayern betreffen, sind 10 bereits fest disponiert. Zwei befinden sich in der Kategorie VB-E, neun weitere im Bereich VB. Weitere neun und damit fast ein Drittel der für Bayern relevanten Schienenprojekte sind im Potentiellen Bedarf und damit weit von der nötigen Realisierung entfernt! Es ist unentschuldig, dass weit mehr als 300 Straßenprojekte bewertet wurden, die Schiene hingegen „stiefmütterlich“ behandelt wird. Der BUND Naturschutz fordert daher, den BVWP auf Grundlage der Netzkonzeption 2030 der DB AG zu überarbeiten.



Vor allem die Ausgestaltung der Knotenmaßnahmen ist schlicht fehlerhaft. So werden für den Knoten München beispielsweise eine Wendeanlage Hallbergmoos und eine Überleitverbindung zur 2. Stammstrecke als Projekte des BVWP genannt. Beide sind rein regionale Projekte des Schienenpersonennahverkehrs und daher als nicht BVWP-relevant zu streichen. Es fehlen hingegen die Ausbauten für den Schienengüter- und Schienenfernverkehr – die originären Aufgaben des Bundes. Der

Ausbau der Strecken München – Memmingen – Lindau (mit Ertüchtigung Westkopf Pasing) und München – Freising – Regensburg fehlt vollständig. Wie die RWA und das Methodenhandbuch auf die Idee kommen die Verbindung zwischen den Metropolregionen München und Prag im Schienenverkehr als gut zu bezeichnen, kann nur auf komplette Unkenntnis der aktuellen Situation zurück geführt werden.

Anstatt viel Zeit und Augenmerk auf die Straße zu legen, wäre es sinnvoller und zielführender gewesen, eine bundesweite, vergleichende Netzplanung aller Verkehrsträger vorzunehmen. Dabei haben Umweltaspekte, ein Wandel hin zu nachhaltiger Mobilität und die Reduzierung von Klimagasen die entscheidende Rolle zu spielen.

3.3 Überfrachtung statt „Unterfinanzierung“

Der Bundesverkehrswegeplan ist zum einen mit unnötigen Maßnahmen überfrachtet. Darüber hinaus sind die Kostenberechnungen der einzelnen Projekte selbst für den Bundesrechnungshof nicht nachvollziehbar. Dies führt dazu, dass auch die Kosten-Nutzen-Berechnungen invalide sind und damit die Vergleichbarkeit der Projekte nicht gegeben ist. Zudem sind die Annahmen über die finanziellen Mittel schlicht falsch. Über den Zeitraum des BVWP veranschlagt das Bundesverkehrsministerium einen jährlichen Mittelzufluss in Höhe von rund 15 Mrd. € (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2016a, S. 13). Laut Finanzplan liegen aber für 2016 nur 12,6 Mrd., für 2018 13,4 Mrd. und für 2019 sogar nur 12,2 Mrd. € bereit.

Rechnet man zu den jährlichen Fehlbeträgen über die Gesamtlaufzeit von 15 Jahren noch die jährlichen Baukostensteigerungen im Bereich von 2 bis 3% hinzu, so kommt ein Lücke von rund 100 Mrd. € zusammen. Besonders verwerflich daran ist, dass die Mittel für Erhalt und Ersatz nicht zugriffsfest sind. Die Umwidmung in politisch gewünschte, aber unnötige und überbeuerte Projekte ist damit bereits vorprogrammiert. Die angeblichen Ziele, die Netzplanung und den Erhalt zu priorisieren, werden konterkariert. Zudem ist durch die hohe Zahl fest disponierter Projekte ein Großteil der Mittel gebunden.

Der BUND Naturschutz fordert eine Anpassung der Dringlichkeitseinstufung an eine realistische Finanzplanung. Die meisten der geplanten Neubauprojekte im Straßenbereich müssen daher zugunsten der Erhaltungsmaßnahmen und des Schienenausbaus gestrichen werden.

3.4 Falsche Priorisierung verhindert Netzplanung

Ziel des neuen BVWP war es, ein geeignetes Priorisierungskonzept zu erstellen. Dies ist gescheitert, da das vorgelegte Konzept in sich nicht schlüssig ist. Allein der Versuch Ausbauprojekte durch die Klassifikation VB-E vorrangig umzusetzen, scheitert. Auf Seite 37 im Entwurf des BVWP wird dies vom Bundesverkehrsministerium offen zugegeben:

Bei den neuen Ausbauprojekten, die als VB-E gekennzeichnet sind, handelt es sich zum überwiegenden Teil um Projekte, die sich noch in einem frühen Planungsstadium befinden und deren Realisierung erst nach Durchlaufen der verschiedenen Planungsstufen möglich sein wird. Für eine prioritäre Umsetzung der VB-E-Projekte ist eine vorrangige Planung erforderlich. Für die Planung der VB-Projekte insgesamt wird eine Erhöhung der Planungskapazitäten erforderlich sein (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2016a).

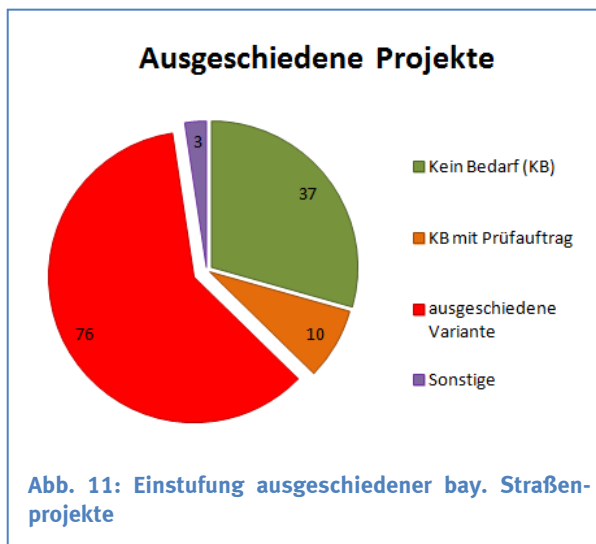
Als wichtig erachtete Projekte können in den nächsten Jahren gar nicht umgesetzt werden, da sie die nötigen Verfahren noch gar nicht durchschritten haben. Die Folge ist klar, bis diese Projekte umgesetzt werden können, fließen die Gelder in weniger sinnvolle Straßenbauprojekte, wie Ortsumfahrungen. Aus Sicht des BUND Naturschutz sind die Mittel umzuwidmen und für den Schienenverkehr einzusetzen.

Der BUND Naturschutz kritisiert auch die Einteilung von Projekten in die Kategorie VB. In dieser „Sammelkategorie“ sind Projekte mit hohem Nutzen-Kosten-Faktor, genauso wie Projekte mit niedrigem. Wobei diese durch eine angebliche hohe städtebauliche Wirksamkeit in diese Kategorie hochgestuft wurden. Die Beurteilung der städtebaulichen Wirksamkeit bleibt nebulös, sie dient einzig und allein der Rechtfertigung von Ortsumgehungen.

Auch der Versuch über ein Vorrangnetz für kontinentale und nationale Straße Projekte zu priorisieren misslingt. Es wird nur scheinbar ein Bezug zum Europäischen Kernnetz hergestellt. Eigentlich sind die Verbindungsfunktionsstufen (VFS) 0 und 1 für „kontinental“ bzw. „überregional“ bedeutsame Straßen reserviert. Im BVWP werden auch Bundesstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen mit diesen Funktionsstufen versehen. Selbst Ortsumfahrungen, wie beispielsweise die OU von Weichenried, Unterrodach oder Gumpersdorf, wird diese kontinentale oder großräumige Bedeutung zugemessen. Dies verwundert umso mehr, da die Klassifizierung mehr als die zwei genannten Stufen kennt. So beschreibt VFS 2 überregional bedeutsame Verbindungen. Damit werden die Versorgungsfunktion zwischen Mittelzentren und Oberzentren sowie die Austauschfunktion zwischen Mittelzentren beschreiben (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2016b, S. 281). Dies entspricht der Bedeutung von Bundesstraßen. Eine auf der Klassifikation der Verbindungsstufen fußende Einteilung der Projekte, hätte der Idee einer Netzplanung im BVWP deutlich besser gestanden.

3.5 „Zuruf-Prinzip“ im BVWP-Entwurf

Es fällt negativ auf, dass das Bundesverkehrsministerium anscheinend überhaupt keine intensive Prüfung der v.a. der angemeldeten Straßenprojekte durchgeführt hat. Nicht nur der nicht nachvollziehbare Umgang mit der Einstufung von Projekten als „kontinental“ oder „großräumig bedeutsame“ Maßnahmen zeigt dies. Die von Bayern gemeldeten Projekte scheinen auch nicht ausreichend auf Plausibilität untersucht worden zu sein. Anders lässt sich nicht erklären, warum von den 325 aus Bayern gemeldeten Projekten nicht ein größerer Anteil als Maßnahme ohne Bedarf bewertet wurde. Die nebenstehende Abbildung zeigt, dass nur für 37 Projekte überhaupt kein Bedarf besteht. Weitere 10 sind mit Prüfauftrag versehen, das heißt, dass sie jederzeit wieder in den BVWP aufgenommen werden können. Bei der größten Gruppe der angeblich ausgeschiedenen Projekte, handelt es sich um verworfene Varianten und nicht um Projekte, für die kein Bedarf besteht. Die Einzelmaßnahme, wie eine Ortsumfahrung, steht durchaus noch im Gesamtplan des BVWP. Betrachtet man die Liste an ausgeschiedenen Projekten, so sieht dies am Anfang nach einer gründlichen Prüfung aller Projekte an. Der hohe Anteil (60%) ausgeschiedener Varianten verzerrt das Bild ungemein. Für den BUND NATURSCHUTZ steht fest, dass dem Bundesverkehrsministerium nicht an einer echten Prüfung gelegen war. Vielmehr wurde die exzessive Anmeldepraxis Bayerns honoriert.



3.6 Fehlbewertungen

Der BUND NATURSCHUTZ kritisiert die Grundannahmen des BVWP. Es fehlt vor allem die im Koalitionsvertrag ab 2018 vorgesehene Mautausweitung auf Bundesstraßen. Diese ist in die Verkehrsprognose des Bezugsfalls 2030 aufzunehmen. Durch Ausweitung der Maut, wird der Mautausweichverkehr wegfallen. Dies führt in vielen Fällen zu einer Reduktion der Verkehrsbelastung und des Lärmaufkommens. Diese veränderten Ausgangswerte sind in die Kosten-Nutzen-Verhältnisse aufzunehmen und die Straßenprojekte, vor allem Ortsumfahrungen, neu zu bewerten.

Der BUND NATURSCHUTZ kritisiert zudem die Überakzentuierung von Zeitgewinnen. Bereits die Anrechnung geringer, nicht spürbarer Zeitgewinne ist zu unterlassen. Deren mehrfache Berechnung potenziert den angeblichen Nutzen darüber hinaus noch unzulässig im Vergleich vor allem zum Bewertungsmodul der umwelt- und naturschutzrechtlichen Auswirkungen. Sowohl mit der Betriebskosteneinsparung, den Zeitgewinnen im Personenverkehr, der Erhöhung der Zuverlässigkeit (Stauabbau), dem implizierten Nutzen und der raumordnerischen Betroffenheit (schnellere Erreichbarkeit) werden Zeitgewinne generiert, die dann den Nutzen eines Straßenprojekts in die Höhe treiben. Vor allem die Berechnung eines „implizierten Nutzens“ ist wissenschaftlich nicht haltbar und umweltpolitisch verfehlt. Er beschreibt Reisezeitgewinne die beim Umstieg von

der Bahn auf das Auto erzielt werden (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2015, S. 126). Dies steht dem Ziel einer nachhaltigeren Mobilität und dem Einhalten der in Paris vereinbarten Klimaziele entgegen. Auch ist vollkommen unverständlich warum die Verlagerungswirkungen im Gütertransport von der Schiene auf der Straße als nicht bewertungsrelevant erachtet werden (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2016b, S. 78).

Abbildung 3-2: Wirkungsbewertung einer Nachfrageverlagerung vom SPV zum MIV: Schematische Darstellung der aus Konsumenten- und Produzentensicht relevanten Nutzenkomponenten und verschiedene Formen der Ergebnissynthese. Es wird nur der verlagerte Verkehr betrachtet.

	Konsumenten (Verkehrsteilnehmer)	Produzenten Schiene (EVU und Staat)	Produzent Straße (Staat)	Gesamtwirtschaftliche Nutzen bzw. Kosten
	(1)	(2)	(3)	(4)
Ressourcenverzehr	Eingesparte Reisezeit SPV			Eingesparte Reisezeit SPV
	Zusätzliche Reisezeit MIV			Zusätzliche Reisezeit MIV
	Eingesparte Nutzerkosten SPV	Entgangene Fahrgelderlöse SPV		
		Eingesparte Fahrzeugvorhaltungs- und -betriebskosten SPV		Eingesparte Fahrzeugvorhaltungs- und -betriebskosten SPV
	Zusätzliche Nutzerkosten MIV		Steueranteil an den zusätzlichen Nutzerkosten MIV	Zusätzliche Produktionskosten MIV
Implizite Nutzen	Reisezeit SPV			Implizite Nutzendifferenz
	Reisezeit MIV (Mittelwert aus Bezugs- und Planfall)			
	Nutzerkosten SPV			
	Nutzerkosten MIV (Mittelwert aus Bezugs- und Planfall)			
Summe	Konsumentenrente	Produzentenrente SPV	Produzentenrente MIV	

Abb. 12: Bedeutung impliziter Nutzen

3.7 Fehlende, alternative Maßnahmen

Der BUND NATURSCHUTZ kritisiert das rechtswidrige Beteiligungsverfahren zum Entwurf des BVWP 2030. Der „Gesamtplan“, als Gegenstand der strategischen Umweltprüfung, ist unvollständig und daher gar nicht bewertbar. Vor allem im Bereich der Schiene fehlen sowohl Strecken als auch die Planungen für die Knotenmaßnahmen. Der vorliegende Entwurf erlaubt es nicht, die Auswirkungen von Projekten oder Projektbündeln auf nationaler, staatlicher oder regionaler Ebene zu vergleichen und zu bewerten. Der BVWP-Entwurf weist darüber hinaus keine ausreichende

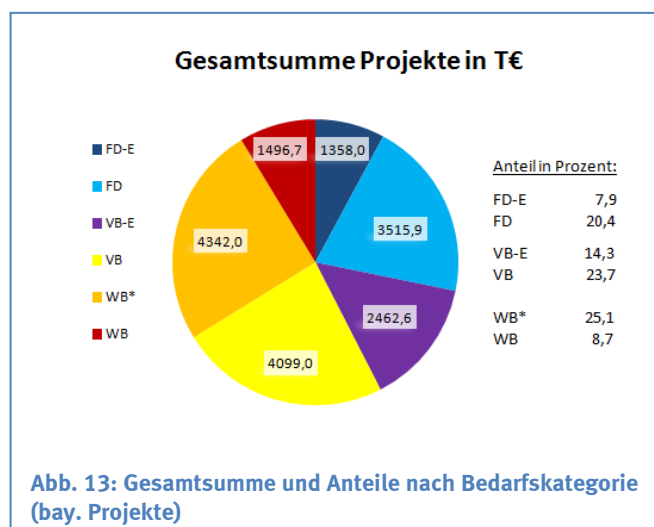
Alternativenprüfung auf, obwohl dies durch das Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung gesetzlich vorgesehen wäre. Dabei müssen umweltverträgliche Alternativen umfassend geprüft („**ermittelt, beschrieben und bewertet**“) werden. Das Bundesverkehrsministerium hat sich diese Mühe oftmals nicht gemacht stattdessen werden Alternativen einfach vom Tisch gewischt. Banale Aussagen wie: „Auf eine Dringlichkeitseinstufung wurde verzichtet, da es sich um eine Alternative handelt“ sind rechtlich nicht haltbar. Der BUND NATURSCHUTZ fordert das Bundesverkehrsministerium auf, eine rechtlich einwandfreie, überarbeitete Fassung des Entwurfs des BVWP 2030 schnellstmöglich vorzulegen.

3.8 Hoher Anteil indisponibler Projekte

Der BUND NATURSCHUTZ kritisiert den hohen Anteil fest disponierter Projekte. In Bayern entfallen auf die 32 Projekte der Kategorien FD-E und FD mehr als 4,8 Mrd. € und somit 28,3% der Finanzmittel. Dem Kriterium der übergeordneten Netzplanung und des Priorisierens auf Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur wird damit trotzdem nicht Rechnung getragen. Eine Vielzahl der als FD-E oder FD ausgewiesenen Projekte ist ohne rechtswirksame Planfeststellung. Hier gilt wie beim Vordringlichen Bedarf, dass die Einstufung daher vollkommen willkürlich erfolgt ist. Der Bevölkerung wird damit die ihr nach der strategischen Umweltprüfung zustehende Möglichkeit der Stellungnahme rechtswidrig verwehrt. Das Bundesverkehrsministerium hat ohne Verzögerung die Projektdossiers zur Verfügung zu stellen.

3.9 Fehlende Transparenz und mangelnde Bürgerbeteiligung

Die durchgeführte Bürgerbeteiligung ist ein reines Schauprojekt. Zu unübersichtlich und vielzählig sind die zur Beurteilung des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans nötigen Unterlagen. Allein aus dem Methodenhandbuch, dem Bericht der Strategischen Umweltprüfung und dem Gesamtplan lässt sich keine Bewertung der Einzelprojekte treffen. Zu oft wird auf weitere Gutachten zurückgegriffen. Diese Menge an weiteren Gutachten² ist schon für Fachleute kaum und daher für Bürger erst Recht unüberblickbar.



² <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-methodische-weiterentwicklung-und-forschungsvorhaben.html?nn=167760>

4 Betrachtung der Ziele der Grundkonzeption

4.1 Mobilität im Personenverkehr ermöglichen

Der vorgelegte Entwurf des BVWP ermöglicht Mobilität lediglich im Straßenpersonenverkehr. Die Erhaltung und Modernisierung der Substanz wird mit dem vorliegenden überfrachteten Neu- und Ausbauplan nicht erreicht. Engpassbeseitigung auf der Straße kann auf Grund der fehlenden Planungsstände nicht stattfinden. Auch bei der Schiene sind die Projekte zur Engpassbeseitigung, vor allem die Knotenprojekte, nur unzureichend ausgearbeitet. Die Defizite in der Erreichbarkeit, die vor allem im Schienenverkehr bestehen, werden nicht abgebaut.

Fazit: Ziel verfehlt

4.2 Sicherstellung der Güterversorgung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit

Auch hier gilt, dass der Substanzerhalt dem Neu- bzw. Ausbau geopfert wird. Gerade die Engpässe für den SGV werden nicht ausreichend angegangen. Eine Verlagerung von Transporten oder die Erhöhung der Zuverlässigkeit des Schienentransports von Gütern wird nicht erreicht. Die Erreichbarkeit intermodaler Drehkreuze wird nicht verbessert. Es fehlt ein Konzept zur Seehafen-hinterlandanbindung. Auch die fehlende Ausgestaltung der Ausbauten für den *Kombinierten Verkehr* (N29, Rangierbahnhöfe) spricht Bände. Der Entwurf des BVWP ist ein reiner Straßenausbauplan. Die Schiene wurde stiefmütterlich behandelt.

Fazit: Ziel verfehlt

4.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit

Der Substanzerhalt erhält nicht das notwendige Gewicht. Mittel, die für den Erhalt und Ersatz bestimmt sind, müssen zugriffsfest gemacht und ihrem Zweck entsprechend eingesetzt werden. Die Konzentration auf Ortsumfahrungen als Verbesserungen der Verkehrssicherheit ist einseitig und nicht belegbar. Die Knotenpunkte liegen lediglich außerhalb der Ortschaften, wo noch dazu

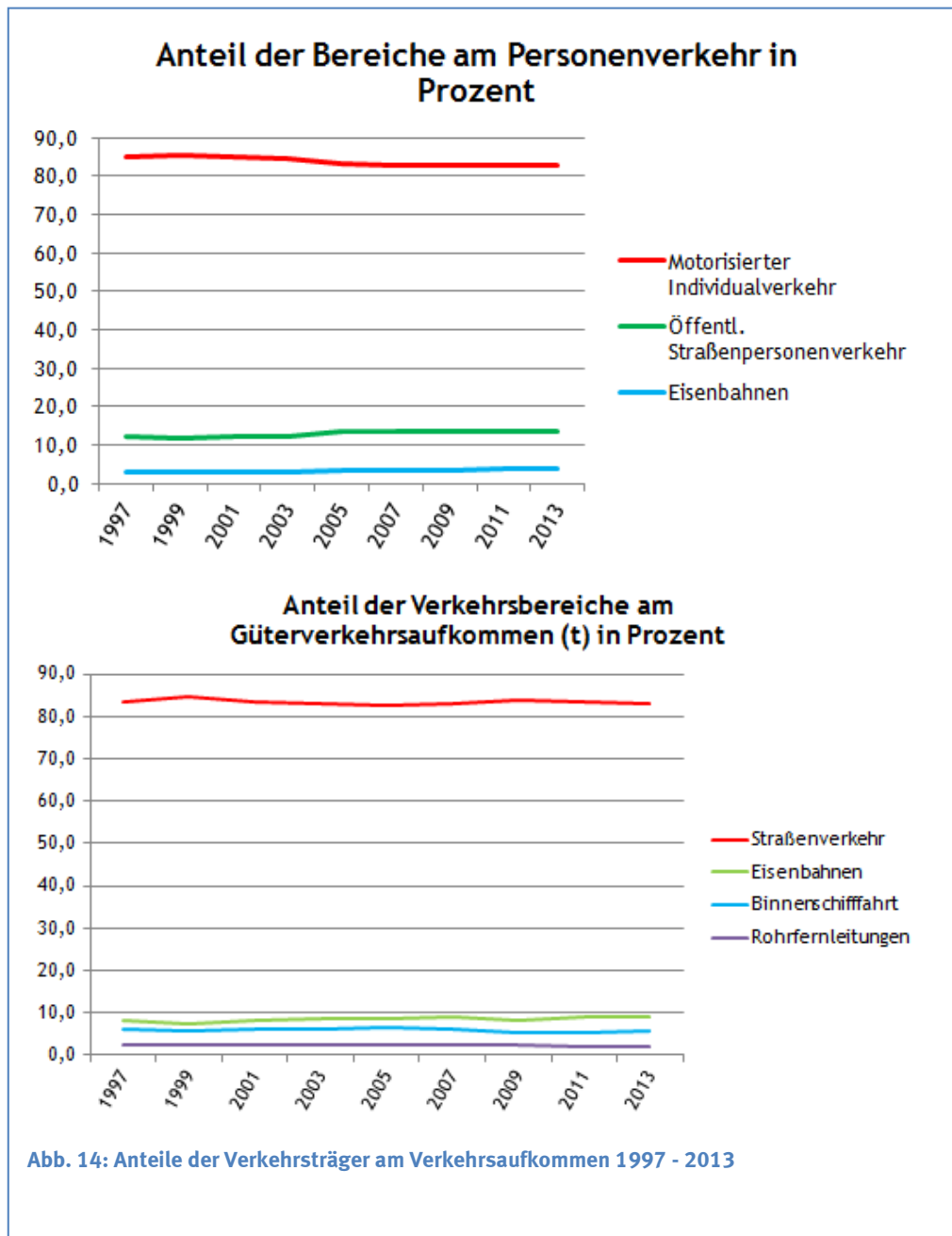
höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Die Gefahrensituation ist damit lediglich anders lokalisiert.

Fazit: Ziel verfehlt

4.4 Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen

Das Bundesverkehrsministerium ist mit diesem Entwurf vom Erreichen dieses Ziels meilenweit entfernt. Die Mehrfachwertung von auch kleinsten Zeitgewinnen führt dazu, dass die Straße der Scheine gegenüber deutlich bevorzugt wird. Die finanzielle Verteilung der Mittel ist ebenfalls auf die Straße zugeschnitten. Anstatt 53% der vorgesehenen Mittel in die Straße zu investieren, sind die Mittel anders zu verteilen. Mindestens 60% müssen für die umweltfreundlichere Alternative Bahn reserviert werden. Vor dem Hintergrund, dass der Verkehrssektor als einziger seine Emissionen seit 1990 nicht deutlich gesenkt hat, ist es verantwortungslos ein Weiter-so zu betreiben. Der BVWP muss einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Verbindliche Verlagerungsziele und ein Änderung des Modal Split müssen Zielvorgaben im BVWP sein. In den Jahren von 1997 bis 2013 hat sich trotz der politischen Vorgaben, welche die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene postulieren, der Anteil der Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen kein bisschen geändert (RADKE 2014).

Fazit: Ziel verfehlt



4.5 Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft

Die Lücke weniger als zwei Hektar am Tag für den BVWP neu zu versiegeln wird mit einem Wert von 2,8 ha/Tag gerissen. Die mangelnde Fokussierung auf den Erhalt und die massiven Straßenausbaupläne führen zu diesem Ergebnis. Allein durch die Projekte der Kategorien VB-E und VB sind mindestens 128 bis maximal 374 Natura 2000 Gebiete betroffen. Nicht eingerechnet sind die Betroffenheiten durch fest-disponierte Projekte. Diese lässt das Bundesverkehrsministerium unter den Tisch fallen.

Fazit: Ziel verfehlt

4.6 Verbesserung der Lebensqualität und Lärmsituation

Sinnvoller als der Bau von Ortsumfahrungen ist es, innerörtliche Lösungen anzustreben. Vor allem der Einsatz von Flüsterasphalt kann wesentlich mehr zur Entlastung von Lärm und damit zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen. So hat eine Untersuchung des bayerischen Landesamtes für Umwelt gezeigt, dass durch den Einsatz von offenporigem Asphalt innerorts bei Pkw eine Reduzierung bis 8,6 dB(A) und bei schweren Lkw immerhin noch um 5,1dB(A) erreicht werden kann. (BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT). Der Einsatz dieses Flüsterasphalts ist bei weitem wirtschaftlicher als der Neubau von Ortsumfahrungen.

Zudem ist der Bau von Ortsumfahrungen generell kein Grund zur Freude für die Bewohner der betroffenen Ortschaften. Als positiver Straßenraumeffekt gilt vor allem die Möglichkeit noch mehr Parkplätze zu schaffen. Eine Erhöhung der Lebensqualität ist dies sicher nicht. Die Ineffektivität im Bezug auf städtebauliche Wirksamkeit von Ortsumfahrungen liegt zumeist darin begründet, dass der meiste Verkehr nicht verlagerbarer Ziel-und-Quell-Verkehr ist. Der Umbau der Ortsdurchfahrungen ist also oft nicht ohne weiteres zu verfolgen. Die Zuständigkeit für Ortsumfahrungen muss auf die Länder übergehen. Diese sind näher an den jeweiligen Ortschaften. Das Potential für straßenräumliche Effekte ist somit besser abschätzbar. Zudem müssen die Mittel für Ortschaften reserviert werden, die faktisch durch hohen Durchgangsverkehr (mit Mindestverkehrsmenge) und einem hohen Anteil an Lkw-Verkehr betroffen sind. Hierfür sind belastbare Kriterien zu entwickeln.

Fazit: Ziel verfehlt

5 Stellungnahme zu einzelnen Projekten

Der BUND NATURSCHUTZ hat während des Anmeldeverfahrens Alternativen zu Straßenbauprojekten gemeldet, die bislang nicht berücksichtigt worden sind. Auf diese wird im Folgenden schwerpunktmäßig und exemplarisch eingegangen. Zudem werden einige weitere Projekte aus Sicht des BUND NATURSCHUTZ ausführlicher betrachtet. Der BUND Naturschutz Landesverband verweist zudem auf die in der Anlage beigefügten Stellungnahmen zu weiteren Projekten aus Untergliederungen des Verbandes und behält sich vor, weitere Stellungnahmen nachzureichen.

5.1 Straßenprojekte

5.1.1 A007-G020-BY-BW (AD Hittistetten – AS Memmingen-S)

Das Projekt besteht aus den zwei Teilprojekten:

- | | | |
|--------------------------|----------------------------------|-----|
| • A007-G020-BY-BW-T01-BY | AD Hittistetten – AS Illertissen | VB |
| • A007-G020-BY-BW-T02-BY | AS Illertissen – AS Memmingen-S | WB* |

Die Anmeldung entspricht nicht den Kriterien der Strategischen Umweltprüfung.

Der BUND NATURSCHUTZ hat im Jahr 2013 eine Alternative zum Ausbau der A7 vorgelegt. Darin schlägt der BUND NATURSCHUTZ vor intermodal vorzugehen. So sollen der gleichzeitige Ausbau der parallel-verlaufenden Schienenverbindung und die temporäre Seitenstreifenfreigabe die nur zeitweise auftretenden hohen Verkehrsaufkommen auf der A7 verlagern bzw. abmildern. Dies ist ökonomisch und ökologisch weitaus sinnvoller. So lassen sich auch die zwei Ziele der Grundkonzeption Reduktion der *Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen* sowie *Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft* erreichen (FREY 2013).

Diese Alternative wird zwar im Text erwähnt, es wird sogar auf eine Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern verwiesen, diese wird aber nicht öffentlich zugänglich gemacht. Zudem fehlt die in der Strategischen Umweltprüfung geforderte *Ermittlung, Beschreibung und Bewertung* der Alternative. Die Einstufung des Projekts in VB bzw. WB* ist ohne diese Alternativenprüfung vollkommen willkürlich. Darüber hinaus befinden sich beide Projekte in einem frühen Planungsstand. Daher sind Kosten und die Nutzen bisher lediglich geschätzt. Die Wirtschaftlichkeit ist nicht valide berechnet. Die Projekte sind neu zu bewerten.

5.1.2 A008-G010-BY (AK München-S – Bgr. D/A)

Dieses Projekt besteht aus den Teilprojekten:

- | | | |
|----------------------|-------------------------------------|------|
| • A008-G010-BY-T1-BY | AK München-S – AS Holzkirchen | VB |
| • A008-G010-BY-T2-BY | AS Holzkirchen – AD Inntal | VB-E |
| • A008-G010-BY-T3-BY | AD Inntal – AS Traunstein/Siegsdorf | VB-E |
| • A008-G010-BY-T4-BY | AS Traunstein/Siegsdorf – Bgr D/A | WB* |

Die Anmeldung entspricht nicht den Kriterien der Strategischen Umweltprüfung.

Der BUND NATURSCHUTZ hat zum Ausbau der A8 einen Alternativvorschlag vorgelegt (KASPERCZYK 2013). Dieser wurde weder beschrieben noch bewertet. Dies ist unverzüglich nachzuholen.

Die Bewertung des angemeldeten Projekts fußt auf falschen Annahmen und ist in sich nicht schlüssig. Das Projekt ist neu zu bewerten.

- Grunddaten: Die in der Begründung für die Notwendigkeit aufgeführten Defizite treten nur in Teilbereichen der Autobahn auf und begründen in keinsten Weise den Ausbau auf kompletter Länge. Die beschriebenen Defizite lassen sich im Bereich AD Inntal – bis Bgr D/A beispielsweise ökonomischer und ökologischer lösen, indem die A8 im System 4+2 (vier Fahrstreifen plus 2 Standstreifen) ausgebaut wird. Durch ein Tempolimit auf 120km/h ist die Bestandsstrecke trotz Mängel in der Querneigung der der Länge von Beschleunigungsstreifen ausreichend dimensioniert und kann die prognostizierten Verkehrsmengen abwickeln.
- Verkehrliche Wirkung: Die mittlere Kfz-Belastung durchgängig auf 73000 Kfz/24h festzusetzen ist unzulässig, da sie die Realität nicht abbildet. Das Gutachten Kurzak von 2013 weist für Rosenheim noch eine Belastung von 70.300 Kfz/Tag, für Traunstein aber nur noch von 51.200 Kfz pro Tag aus. Die Nutzen-Kosten-Verhältnisse sind für jedes Teilstück anhand der realen Verkehrsmengen zu berechnen.
- Falsche Berechnungen und Eingangsdaten: Im Rahmen des Planungsdialogs zum Ausbau der A8 wurden die Gesamtkosten für den Ausbau der Teilstrecke vom AD Inntal bis zur Bundesgrenze bereits mit rund 1 Mrd. € beziffert. In der Nutzen-Kostenrechnung des Bundesverkehrswegeplans werden dagegen die Kosten für das Gesamtprojekt einschließlich des Ausbaus vom AK München Süd bis zum AD Inntal mit nur 903,9 Mio. € angegeben. Die Kosten des Gesamtprojekts dürften also deutlich zu gering angesetzt worden sein. Zudem ergibt die Summe der Barwerte in Teil 1 - 122,34 Mio. €, als Nutzensumme Umwelt werden aber nur -121,98 Mio. € ausgewiesen. Ein Teil der Umweltbelastungen fällt in der Addition also einfach unter den Tisch.

5.1.3 B015-G999-BY (Landshut – Rosenheim)

Dieses Projekt ist noch nicht einmal beschrieben, aber schon bewertet. Es ist in der Kategorie WB* gelistet. Der BUND NATURSCHUTZ lehnt eine Einstufung ohne ein Mindestmaß an Vorplanung ab.

Der BUND NATURSCHUTZ besteht auf der Prüfung seiner Alternative (MÜHLEBACH-STURM 2013), da die prognostizierten Verkehrszahlen für einen Neubau einer Bundesstraße mit großräumiger Erschließungsfunktion bei Weitem nicht reichen. Der dominierende Ziel und Quellverkehr lässt sich nicht aus Landshut auf die B15n verlagern. Daher sind vorgeblich Ziele mit der B15n gar nicht zu erreichen. Zudem widerspricht die B15n eklatant den Zielen der Grundkonzeption. Die B15n ist daher komplett aus dem BVWP zu streichen.

5.1.4 B021-G010-BY (OU Bad Reichenhall)

- B021-G010-BY OU Bad Reichenhall VB

Der BUND NATURSCHUTZ lehnt das Projekt und seine Einstufung als VB ab. Die BUND NATURSCHUTZ-Alternative ist zu prüfen

Es werden zwar Alternativen genannt, allerdings werden diese weder beschrieben noch bewertet. Es ist für den BUND NATURSCHUTZ daher nicht möglich nach zu vollziehen, ob die von ihm benannte Alternative (RENOTH 2013) geprüft wurde. Somit ist eine Stellungnahme nach Strategischer Umweltprüfung nicht möglich und folglich die Einstufung des Projekts zu überprüfen.

Der BUND NATURSCHUTZ verweist auf die guten Erfahrungen, die die Stadt Ingolstadt mit Flüsterasphalt gemacht hat. Dieser trägt massiv zur Lärminderung bei, bei deutlich geringeren Kosten. Durch den Einsatz von Flüsterasphalt kann also sowohl das Ziel der *Verbesserung der Lebensqualität in Städten* als auch durch Verzicht auf Neubau, das Ziel der *Begrenzung von Inanspruchnahme von Natur und Landschaft* entsprochen werden.

5.1.5 B026-G044-BY (Karlstadt – A3)

- B026-G044-BY-T02-BY Karstadt – A3 WB*

Der BUND NATURSCHUTZ lehnt die Aufnahme des Projekts in den BVWP ab.

Alternativen zur angemeldeten Planung werden benannt, aber nicht beschrieben und bewertet. Die vom BUND NATURSCHUTZ vorgelegte Alternative (SCHEINER 2013) wird erst gar nicht erwähnt. Die Strategische Umweltprüfung verlangt dieses Vorgehen, die angemeldete Maßnahme erfüllt also die Vorgaben nicht. Zudem ist sie auf Grund ihrer hohen Umwelt-Betroffenheit aus dem BVWP zu streichen. Der BUND NATURSCHUTZ zweifelt das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis an, da das Projekt ohne Planungsbeginn ist.

5.1.6 B173-G011-BY (Lichtenfels – Zettlitz)

- B173-G011-BY Lichtenfels (A73) – Zettlitz (B289) VB

Der BUND NATURSCHUTZ lehnt die Aufnahme des Projekts in den BVWP ab. Es ist zu streichen.

Das Projekt ist aus mehreren Gründen zu streichen:

- Es fehlt die vorgeschriebene Alternativenprüfung. Die Variante des BUND NATURSCHUTZ (REINHARDT u. RÜBENSAAL 2013) wird nicht erwähnt.
- Das Projekt ist falsch eingestuft: Obwohl im Projekt im Planfall sogar 2000 Kfz weniger als im Bezugsfall prognostiziert werden und die Verkehrsmenge insgesamt eher gering ist, wird dem Projekt die VFS 0/1 attestiert. Es wird behauptet, dass die Maßnahme ein integraler Teil des europäischen Kernnetzes sei. Dies ist eine rein willkürliche Einstufung. Auch das niedrige Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie die raumordnerische oder städtebauliche Beurteilung als *nicht bewertungsrelevant*, erlauben auf keinen Fall die Einstufung im VB. Dagegen spricht sogar die hohe Umweltbetroffenheit. Das Projekt kann kein Ziel der Grundkonzeption erreichen, seine Aufnahme in den BVWP ist rückgängig zu machen.

5.1.7 B388-G050-BY (N-OU Passau)

- B388-G050-BY N-OU Passau VB

Der BUND Naturschutz lehnt die Aufnahme des Projekts in den BVWP ab.

Das Projekt erreicht die Ziele nicht, es ist zudem falsch eingestuft. Es fehlt die Beschreibung und Bewertung der vom BUND NATURSCHUTZ gemeldeten Alternative (KELBEL 2013). Die Beschreibungen des Projekts sind vollkommen willkürlich und widersprechen sich.

- Der Durchgangsverkehr wird nicht in erheblichem Umfang gemindert. Abbildung 2, 4 und 6 zeigen dass der Kfz-Querschnitt in Passau nur marginal abnimmt, gleiches gilt für den Lkw-Verkehr (Abb. 3, 5 und 7). Dadurch sinkt weder die Belastung der Passauer Bevölkerung durch Emissionen noch Lärm. Der Einsatz von Flüsterasphalt, wie in Ingolstadt, erreicht hier das Ziel der *Verbesserung der Lebensqualität in Städten* auf weitaus ökonomischerem und ökologischerem Weg. Durch den Wegfall des Neubaus wird dem Ziel *Reduktion der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft* aus der Grundkonzeption Rechnung getragen.
- Das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis ist anzuzweifeln. Die geringe Entlastung der Bevölkerung sowie die nur marginale Verkehrsverlagerung auf die Maßnahme kann in keinem Fall relevante Nutzen erzielen. Zudem geht trotz der hohen Umweltbetroffenheit ein positiver Barwert bei der Umwelt-Betroffenheit in Höhe von 46,458 Mio. € ein. Dieser Wert ist nicht nachvollziehbar und führt dazu, dass der NKV ungeahnte Höhen erzielen kann. Genauso ist der hohe implizite Nutzen mit einem Barwert von 153,554 Mio. € in Frage zu stellen. Die Intransparenz der Ermittlung der Nutzen lässt keine Rückschlüsse zu.
- Im Modul C wird die raumordnerische Beurteilung mit der Bewertung *mittel* abgeschlossen. Das Projekt erreicht einen Wert von 5,3 Punkten. Laut Beurteilungsgrundlage reichen 5,3 Punkte aber nur für die Bewertungsstufe *geringe* Raumwirksamkeit. Ein Projekt muss mehr als 10,0 Punkte erreichen, um in die mittlere Kategorie einsortiert zu werden.
- Der BUND NATURSCHUTZ bezweifelt zudem die angeblich kontinentale oder großräumige Bedeutung der B388. Sie wird zwar der VFS 0/1 zugeschrieben, aber schon die Begründung der Notwendigkeit widerspricht dieser Einschätzung. Die B388 stellt lediglich den Anschluss an die Autobahn A3 und damit das übergeordnete, großräumige Verkehrsnetz her. Sie ist maximal in VFS 2 einzuordnen.

5.1.8 B470-G030-BY (OU Forchheim)

- B470-G030-BY OU Forchheim WB*

Der BUND NATURSCHUTZ lehnt die Aufnahme des Projekts in den BVWP ab. Es ist ersatzlos zu streichen.

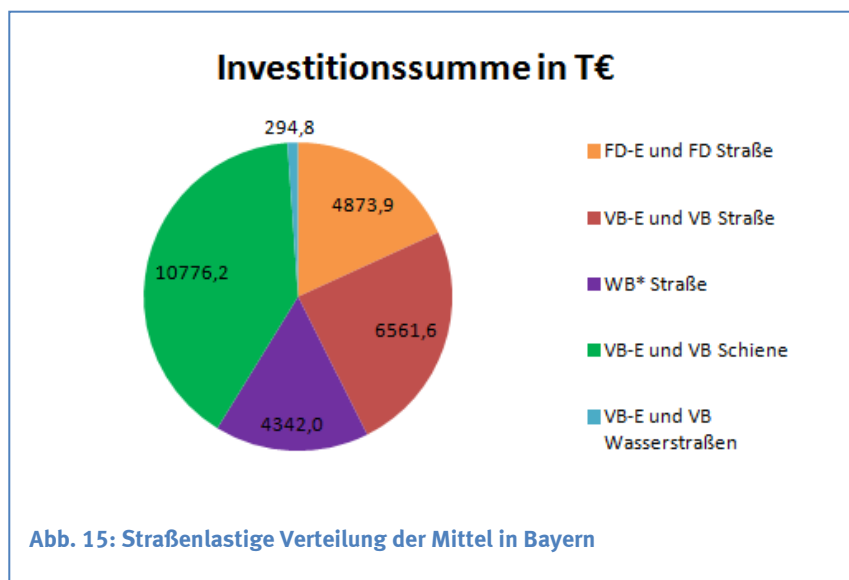
Das Projekt steht im eklatanten Widerspruch zum Ziel der Reduzierung von Inanspruchnahme von Natur und Landschaft. Die Umwelt-Betroffenheit ist hoch. Zudem berücksichtigt, die Anmeldung im BVWP nicht, dass die Koalition sich auf eine Mautausweitung auf alle Bundesstraßen ab 2018 geeinigt hat. Der Mautausweichverkehr entfällt somit, dies führt zu einer sofortigen Entlastung der B470.

5.2 Schienenprojekte

Im neuen Bundesverkehrswegeplan sind statt 53 Prozent der Mittel in den Neu- und Ausbau der Straße zu stecken, mindestens 60 Prozent der verfügbaren Mittel in die Schiene zu investieren.

Die nebenstehende Abbildung zeigt deutlich, dass in Bayern noch immer weit mehr Mittel in die Straße als in die Schiene fließen.

Der BUND NATURSCHUTZ fordert, besonders den Ausbau der kapazitätsbeschränkenden Knoten und defizitären Strecken für den SGV zu priorisieren. So lassen sich deutlich mehr als die bisher mit dem straßenlastigen BVWP-Entwurf erzielten



Einsparungen bei den CO₂ von 0,5 Mio. Tonnen pro Jahr erzielen. Das UBA geht bei einer konsequenten Förderung von Schiene und Wasserstraße von einer Einsparung im Bereich von sieben bis zehn Mio. Tonnen aus (UMWELTBUNDESAMT 2016). Vor allem die umweltrelevanten Ziele der Grundkonzeption können durch einen Ausbau der Schiene deutlich besser erreicht werden. Durch das Verlagern auf den raumsparenderen Verkehrsträger Schiene können Emissionen vermieden werden.

Es verwundert daher, dass nicht alle Konzentration auf die Beseitigung von Knotenengpässen gelegt wurde. Im Zulauf auf den Knoten München beispielsweise sind lediglich die Strecken nach Augsburg und Ingolstadt weitestgehend bedarfsgerecht ausgebaut. Die Strecken über Memmingen nach Zürich, über Regensburg nach Prag oder über Mühldorf und Rosenheim nach Salzburg bzw. Innsbruck sind überlastet. Diese Strecken, mit dem Hinweis es handle sich um Projekte des SPNV, aus dem BVWP ist nicht zielführend. Auf der Strecke München – Regensburg – Prag ist auf Grund der defizitären Infrastrukturausstattung überhaupt kein höherwertiger Reisezugverkehr rentabel. Die Strecke in die Schweiz über Lindau soll in der Netzkonzeption der DB AG bis 2030 zweistündlich von EC-Zügen befahren werden, dem steht aber der immer wieder auf die lange Bank geschobene Ausbau des Westkopfs Pasing entgegen. Daher sind diese Strecken, auch wenn maßgebliche Teile des Ausbaus über LuFV oder GVFG auszubauen sind, doch in den BVWP aufzunehmen. Die Nutzen, die für den SPNV und SGV entstehen, sind zu quantifizieren und anteilig beim Ausbau bereit zu stellen. Das Bundesverkehrsministerium darf hier den Ausbau des überregionalen Bahnnetzes nicht in verantwortungsloser Manier den Ländern zuschieben.

5.2.1 Bahnknoten München

- K005-V01 Knoten München VB

Aus Sicht des BUND NATURSCHUTZ ist es erfreulich, dass Kapazitäten im Knoten München **vordringlich** abgebaut werden sollen. Allerdings sind einige der unter dem Maßnahmebündel gelis-

teten Maßnahmen zu streichen, da sie reine Nahverkehrsprojekte ohne Nutzen für den SPFV oder SGV sind. Vor allem die Wendeanlage Hallbergmoos ist zu streichen. Sie wird nur gebraucht, um ÜFEX (also Regionalzügen) die Einfahrt in den Flughafen auf Kosten der S-Bahn zu ermöglichen. Die geringe Kapazität des Flughafenbahnhofs lässt keine weitere Einfahrten von Zügen in den Bahnhof zu. Deshalb müssen Fahrgäste der S-Bahn in Hallbergmoos in den ÜFEX umsteigen, um dann von Hallbergmoos zur Station „Flughafen München“ zu fahren. Diese Maßnahme ist völlig kontraproduktiv für die Mobilität im Großraum München. Sie ist daher zu streichen. Gleiches gilt für die Überleitverbindungen zur 2. Stammstrecke. Auch diese sind ein reines Nahverkehrsprojekt und das Bundesverkehrsministerium hat die Anmeldung des Tieftunnels für den BVWP richtigerweise abgelehnt, da es sich hierbei um ein reines Nahverkehrsprojekt handelt.

5.2.2 2-008-V02 (München – Mühldorf)

- 2-008-V02 ABS München – Mühldorf – Freilassing VB

Eine der wichtigsten Schienenausbaumaßnahmen in Bayern ist der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Markt Schwaben - Mühldorf - Freilassing. Sie ist derzeit nur von Mühldorf bis Ampfing zweigleisig ausgebaut, aber noch nicht elektrifiziert. Die Strecke Mühldorf – München ist im Pendlerverkehr nach München maximal ausgelastet. Die ostbayrische Wirtschaft aus dem Raum Burghausen, Gendorf, Burgkirchen beklagt seit Jahren die mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecke und droht im Falle weiterer Ausbauverzögerungen mit Abwanderung. Obwohl die gesamte Streck von Anfang an zweigleisig trassiert wurde, ist der Ausbau bisher, bis auf kurze Teilstücke, immer wieder gescheitert. Die Strecke hat zudem in der Verlängerung nach Freilassing eine äußerst wichtige Bypassfunktion für den Ost-West-Verkehr der Transeuropäischen-Netze der EU (TEN). Die Strecke München – Rosenheim - Salzburg ist an ihrer Belastungsgrenze angekommen. Verbesserungen können nur über den Weg München – Mühldorf - Freilassing realisiert werden.

Der Begründung des Bundesverkehrsministeriums ist nichts hinzuzufügen, außer dass die Bahnlinie auf ganzer Strecke zweigleisig auszubauen ist. Auch der Engpass Riem – Markt Schwaben muss ausgebaut werden. Ansonsten werden die Kapazitätsdefizite einfach vor die Tore Münchens verlagert. Hier droht durch den S-Bahn-Verkehr weiterhin ein Ausbremsen des überregionalen SGV. Eigene Gleise für die S-Bahn lösen dieses Problem.

5.2.3 2-026-V01 (Augsburg – Meitingen)

- 2-026-V01 ABS Augsburg – Meitingen – Donauwörth PB

Der Projektbegründung des Bundesverkehrsministeriums ist nichts hinzuzufügen, außer, dass das Projekt in den **Vordringlichen Bedarf** hoch zu stufen ist.

Die Strecke Augsburg - Donauwörth ist Bestandteil des Korridors Skandinavien - Mittelmeer und nimmt sowohl Personenzüge des Fern- und Nahverkehrs, wie auch des Güterzüge auf. Durch den erwarteten Anstieg der Zugzahlen ist die Strecke im Bezugsfall 2030 überlastet. Zur Engpassauflösung und Schaffung weiterer Kapazitäten ist ein dreigleisiger Ausbau vorgesehen. Dieser soll auch die angestrebte Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrsangebotes im Zuge des Regio-Schienen-Taktes Augsburg ermöglichen.

5.2.4 2-035-V01 (Landshut – Plattling)

- 2-035-V01 ABS Landshut – Plattling PB

Das Projekt ist in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen.

Die erfolgreiche Einführung des Donau-Isar-Express von Passau nach München und das ständige Anwachsen des BMW-Werks in Dingolfing und seiner Zulieferfirmen auf der eingleisigen Strecke Landshut - Plattling führen zu massiven Kapazitätsproblemen und Verspätungen. Der BUND Naturschutz spricht sich für einen bedarfs- und umweltgerechten Ausbau aus. Nur so können die wachsenden Pendlerströme und der zunehmende Güterverkehr nach Dingolfing und München bewältigt werden.

6 Literaturverzeichnis

- BAYERISCHES LANDESAMT für Umwelt: Stadt Ingolstadt - Westliche Ringstraße. Pilotprojekt zweischichtiger offenerporiger Asphalt. Abrufbar unter:
<https://www.lfu.bayern.de/laerm/opa/projektbeschreibung/doc/2opa.pdf>.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015. Bedarfsgerecht - transparent - herausfordernd. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015): Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung. FE-PROJEKTNR.: 960974/2011. Essen, Berlin, München. Abrufbar unter:
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2015-ueberpruefung-nka-endbericht.pdf?__blob=publicationFile.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016a): Bundesverkehrswegeplan 2030. Gesamtplan.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016b): Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Entwurfsfassung. Abrufbar unter: <http://f-cdn-o-002.l.farm.core.cdn.streamfarm.net/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/bvwp2030/bvwp-2030-methodenhandbuch.pdf> (letzter Abruf: 22.04.2016).
- Buthe, B. (2015): Raumwirksamkeitsanalyse. Anwendung der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) im Schienenverkehr. Abrufbar unter: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:101:1-2015061215289>.
- Buthe, B., Pütz, T. u. J. Staats (2014): Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015. Entwurf. Abrufbar unter:
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2015-entwurf-raumwirksamkeitsanalyse.pdf?__blob=publicationFile.
- Frey, T. (2013): Alternativen zum sechsspurigen A 7 Ausbau prüfen! Abrufbar unter:
http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/verkehr/infrastruktur/A7_Alternativanmeldung.pdf.
- Kasperczyk, P. (2013): Alternative zum sechsspurigen A 8 Ausbau umsetzen! Abrufbar unter:
http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/20131025_Alternativanmeldung_A8.pdf.
- Kelbel, R. (2013): Alternative zur B 388n Nordtangente Passau umsetzen. Abrufbar unter:
http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/20131025_Alternativanmeldung_B388.pdf.
- Mühlebach-Sturm, K. (2013): Alternativkonzepte zur B15n prüfen! Abrufbar unter:
http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/20131025_Alternativanmeldung_B15n.pdf.
- Peterson, G. N. (2015): GIS cartography. A guide to effective map design. (CRC Press) Boca Raton Fla. u.a.
- Radke, S. (Hrsg.) (2014/43): Verkehr in Zahlen 2014/2015. (Dt. Verkehrs-Verl) Hamburg.

Reinhardt, A. u. S. Rübensaal (2013): Alternative zum vierspurigen B 173 Ausbau.

Renoith, P. (2013): Alternative zu einer neuen B 21 Ortsumfahrung Bad Reichenhall. Abrufbar unter:
http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/verkehr/infrastruktur/B21_Reichenhall_Alternativanmeldung_formatiert.pdf.

Scheiner, E. (2013): Alternative zur B 26n Westtangente Würzburg prüfen! Abrufbar unter:
http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/verkehr/infrastruktur/B26n_Alternativanmeldung_formatiert.pdf.

Umweltbundesamt (2016): Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht. Krautzberger:
Deutlich mehr Gelder auf Schiene umschichten. Abrufbar unter:
<http://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene>.