

## Sammeleinwendung zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

die umseitig genannten Unterzeichner geben hiermit gemeinsam die folgende Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 ab:

Der vorliegende Entwurf verhindert, dass die Verkehrswende ernsthaft angegangen wird: Entwicklungen wie die Umstellung der Mobilität auf klimaneutralen Antrieb, verändertes Nutzerverhalten sowie Konzepte zur Verkehrsvermeidung und Verlagerung von der Straße auf die Schiene sind weder methodisch noch im Ergebnis des Planentwurfs enthalten. Auch alternative Berechnungen mit einem generellen Tempolimit bzw. herabgesetzten Höchstgeschwindigkeiten auf Bundesstraßen und Autobahnen sucht man vergeblich.

Der Entwurf schreibt vielmehr die straßenbaulastige Verkehrspolitik der 1970er Jahre in die Zukunft fort und vergibt somit die Chance auf eine dringend notwendige und längst überfällige Verkehrswende. Der vorliegende Entwurf wird weder dem Ziel aus der Grundkonzeption des BVWP „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“ noch den Klimaschutzziele der UN-Konferenz von Paris 2015 gerecht. Der im BVWP-Entwurf vorgesehene massive Ausbau der Straßen in Oberbayern, insbesondere der Autobahnen, konterkariert beide Vorgaben.

Die Fülle von Ortsumfahrungen und die Verbreiterung von Bundesstraßen und Autobahnen um weitere Spuren bedeuten keine Verbesserung der Lebensqualität, sondern die Zerstörung von Ackerflächen, Naherholungsgebieten und natürlicher Lebensräume. Gleichzeitig generiert eine solche Verkehrspolitik zusätzlichen Autobahn- und Mautausweichverkehr.

Der volkswirtschaftliche Nutzen vieler Verkehrsprojekte, sowohl im Vordringlichen als auch im Weiteren Bedarf ist höchst fraglich und schöngerechnet: Viele Nutzenwerte sind in ihrer Höhe fragwürdig, da Daten- und Berechnungsgrundlagen fehlen. Auf Fehler in der Ermittlung der Nutzen-Kosten-Berechnung bei diesem BVWP-Entwurf hat auch der Bundesrechnungshof bereits eindringlich hingewiesen.

Auch wenn der Anteil am Budget für Erhaltungsmaßnahmen steigen soll, wird dies angesichts der bundesweit maroden Infrastruktur bei Fahrbahnbelägen, Schieneninfrastruktur sowie Straßen- und Eisenbahnbrücken nicht ausreichen, um einen weiteren und kostensteigernden Verfall zu verhindern.

Das kleinere Restbudget reicht für die Vielzahl der Projekte nicht ansatzweise aus, um alle Neubauvorhaben bis 2030 zu realisieren. Fast 265 Milliarden Euro beträgt das Investitionsvolumen des neuen Plans. Bei Fortschreibung der aktuellen Investitionslinie bedeutet das jedoch eine Überbuchung von mehr als 30 Prozent. Das heißt, längst nicht alle vordringlichen Projekte können gebaut werden. Insofern ist auch dieser BVWP, wie seine Vorgänger unehrlich und gaukelt den Bürgerinnen und Bürgern Maßnahmen vor, die in Jahrzehnten noch nicht umgesetzt werden können. Dementsprechend müssten unsinnige und unfinanzierbare Vorhaben wie die B15neu ehrlicherweise ersatzlos gestrichen und nicht im Weiteren Bedarf versteckt werden.

In der Konsequenz bedeutet dies: sämtliche Straßenbauprojekte des Weiteren Bedarfs und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht sind ohnehin nicht finanzierbar und daher ersatzlos zu streichen, ehe hierfür unnötige Kosten durch Planungsprozesse entstehen.

Gleichwohl war es Ziel des Bundesverkehrswegeplans, klare Prioritäten zu schaffen und realistisch für die Zeit bis 2030 zu planen. Auch dieses Ziel wird mit diesem Entwurf nicht erreicht. Eine echte Prioritätensetzung fehlt weiterhin.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass der Entwurf des BVWP 2030 den gestellten Anforderungen an einen zukunftsfähigen Netzplan in keiner Weise erfüllt, da er weder technische Innovationen noch demographische Entwicklungen, weder Alternativplanungen noch internationale Verkehrsbeziehungen, weder Umwelt- und Klimabelange noch volkswirtschaftlichen Nutzen adäquat berücksichtigt und weder klar priorisiert noch finanziert ist.

Aus diesem Grund kann der Entwurf aus Sicht der Unterzeichner nur in Gänze als unfertig und kontraproduktiv zurückgewiesen werden. Es braucht statt dessen einen Neuentwurf eines ganzheitlichen klimafreundlichen Netzplans, der Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert, einen Deutschlandtakt bei der Bahn ermöglicht, der Lösungen für die immensen Verkehrsprobleme im schnell wachsenden Ballungsraum München initiiert sowie Impulse für die Entwicklung autofreier oder autoarmer Mobilität im ländlichen Raum, insbesondere in den touristischen Regionen Oberbayerns gibt.

Schlüsselprojekte zum Aufbau einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur wären u.a.:

- Systematische Planung der Schieneninfrastruktur unter den Anforderungen eines künftigen Deutschlandtaktes
- Elektrifizierung aller Bahnstrecken als Beitrag zur künftigen CO<sub>2</sub>-freien Elektromobilität
- Schnelle und komfortable Bahnverbindung Zürich-München-Prag
- Massiver Ausbau des Bahnknoten Münchens inkl. Dem zwei- und mehrgleisigen Ausbau aller S-Bahn-Strecken, S-Bahn-Nordring, S-Bahn-Südring, Neubau von Tangentialverbindungen ggf. mit einer Stadtumlandbahn
- durchgehend zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Ulm-Neuburg/Donau-Ingolstadt-Regensburg
- Neubau einer Bahnstrecke Weilheim-Bad Tölz-Holzkirchen
- Ausbau der Bahnstrecke München-Weilheim-Garmisch

Alle diese Punkte fehlen im vorliegenden BVWP-Entwurf und sind in diesen aufzunehmen.

