



Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D - 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

vorab per E-Mail:
buengerinfo@bmvi.bund.de

Bundesverkehrswegeplan 2030(BVWP 2030) - Entwurf März 2016

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das u.a. für die Stadtentwicklungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung in München zuständig ist, möchte die Gelegenheit der Öffentlichkeitsbeteiligung nutzen, nachfolgend eine Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2030 abgeben. Diese bezieht sich auf die die Landeshauptstadt München unmittelbar betreffenden Projekte aus der Liste der Bundesfernstraßen sowie des Verkehrsträgers Schiene in Bayern.

1. Ausbaumaßnahmen Verkehrsträger Straße:

Der Ausbau der A 99 zwischen AD Südwest und AK München West sowie dem Abschnitt zwischen AK München West und AD München Feldmoching wird grundsätzlich begrüßt. Die regelmäßigen Überlastungen in diesem Bereich können damit kompensiert werden. Die Ausbaumaßnahmen der Bundesautobahnen A 8, A 9, A 92, A 94 sowie der A 96 erachten wir ebenso für sinnvoll. Wir gehen davon aus, dass wir bei der Konkretisierung der Maßnahmen frühzeitig in die weitere Planung eingebunden werden, um die Auswirkungen auf das nachgeordnete Hauptverkehrsstraßennetz gemeinsam zu ermitteln und ggf. erforderliche Maßnahmen abstimmen zu können (insbesondere der vorgesehene Ausbau der A 9 mit Anschluss an den Mittleren Ring).

2. Ausbaumaßnahmen Verkehrsträger Schiene:

Die Landeshauptstadt München begrüßt die Aufnahme der folgenden wichtigen - auch vom Freistaat Bayern angemeldeten - Projekte in den „Vordringlichen Bedarf“ (VB) bzw. den „Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung“ (VB-E):

- ABS München - Mühldorf - Freilassing (Projekt-Nr. 2-008-V02) mit Truderinger Kurve, 2. Gleis Markt Schwaben - Freilassing und durchgehender Elektrifizierung östlich von Markt Schwaben.
- ABS/NBS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (Projekt-Nr. 2-009-V03) mit Blockverdichtung München - Trudering - Grafing und 2-gleisiger NBS Grafing - Großkarolinenfeld - Brannenburg - Kiefersfelden - Grenze D/A.
- Großknoten München (Projekt-Nr. K-005-V99), der allerdings erst im Nachgang zum BVWP voraussichtlich bis Ende 2016 bewertet wird.

Mit diesen Maßnahmen können wesentliche Lücken in den TEN-Korridoren „Rhein - Donau“ („Magistrale für Europa“) und „Skandinavien - Mittelmeer“ (Brenner-Nordzulauf) weitgehend geschlossen werden.

Im Hinblick auf die künftige Verkehrsbedeutung der „Magistrale für Europa“ und der hohen Ausbauqualität auf österreichischer Seite ist allerdings aus Sicht der Landeshauptstadt München die Einstufung des nachstehenden Projektes aus dem Potentiellen in den Vordringlichen Bedarf zu fordern:

- ABS München - Mühldorf - Freilassing (Projekt-Nr. 2-008-V03) mit 2-gleisigen Begegnungsabschnitten Tüßling - Freilassing (ergänzend zum Projekt-Nr. 2-008-V02)

Nur mit einer Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 160 Km/h, der Verknüpfung mit dem Salzburger S-Bahn-Netz und einer möglichst durchgehenden 2-Gleisigkeit lässt sich das ganze Potential für den Regional-, Personenfern- und Güterverkehr für die ABS 38 und die grenzüberschreitende Verbindung nach Osten im Rhein-Donau-Korridor verwirklichen.

Darüber hinaus sollte auch der vom Freistaat Bayern für den BVWP angemeldete 4-gleisige Ausbau München Ost - Markt Schwaben, durch den u. a. eine Verschwenkung der S-Bahn zur Messe München ermöglicht würde, in einem aufwärtskompatiblen Konzept zum Endausbau der ABS 38 Berücksichtigung finden.

Auch für die ebenfalls im Potentiellen Bedarf enthaltene Maßnahme ABS Regensburg - Mühldorf - Rosenheim (Projekt-Nr. 2-039-V01) ist aus Sicht der LH München eine höherwertigere Einstufung notwendig, da durch diesen Ausbau eine gewisse Entlastung des Bahnknotens München vom Güterzugverkehr im Brennerzulauf zu erwarten ist.

Zur anstehenden Überprüfung des Großknotens München ist auf die große Bedeutung der darunter subsumierten Projekte (z. B. 4-gleisiger Ausbau München Daglfing - Johanneskirchen) für die weitere Entwicklung von Stadt und Region hinzuweisen. Darüber hinaus sollten aber auch die nicht durch den Schienenpersonenfernverkehr oder den überregionalen Güterverkehr genutzten SPNV-Maßnahmen (z. B. 2-Stammstrecke, 3-gleisiger Ausbau München Pasing - Eichenau - Buchenau, Erdinger Ringschluss mit Walpertskirchner Spange) zumindest nachrichtlich im BVWP erwähnt werden, da diese im Zusammenhang zu betrachten und zum Teil sogar Voraussetzung für die weiteren Maßnahmen des Bahnknotens München sind.

3. Fachliche Hinweise:

Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTVw):

Aus unserer Sicht spiegelt der dem BVWP zugrunde gelegte DTVw nicht den werktäglichen Berufsverkehr wieder. Dieser ist aus unserer Sicht die maßgebliche Bemessungsgrundlage. Im Bundesverkehrswegeplan findet das Jahresmittel über alle Werktage (ca. 300 Werktage) Eingang. Die Verkehrsdaten der Landeshauptstadt München basieren auf Erhebungen der Werktage Dienstag bis Donnerstag außerhalb der Wintermonate, außerhalb der Ferien und außerhalb besonderer Anlässe wie z. B. das Oktoberfest oder Großmessen. Dadurch sind diese Erhebungen auf etwa 60 bis 80 Tage im Jahr angesetzt. Damit bildet die Landeshauptstadt München seit über 30 Jahren das Lagebild des Verkehrs an einem Werktag realitätsnah ab. Diese Erhebungen bilden u.a. auch die wesentliche Bemessungsgrundlage für Verkehrsprognosen z. B. im Rahmen der Bebauungsplanung bzw. für Belange der Luftreinhalteplanung und Lärminderung. Verglichen mit dem DTVw des BVWP ist der DTVw der Landeshauptstadt München etwa 20 % höher.

BVWP-Prognosen Bezugsfall 2030:

Die Prognosen zum BVWP basieren aus unserer Sicht auf dem Jahr 2010. Vergleiche von Dauerzählstellen machen deutlich, dass durch die Entwicklungen zwischen 2010 und 2015 bereits heute an vielen Querschnitten die Prognoseverkehrsmengen des BVWP von 2030 erreicht sind. Beispielhaft stellen wir das an der A 9 AS (München Schwabing) sowie auf der A 99 West (Germering Nord) dar.

A 9 AS München Schwabing:

- Jahresmittel 2010 (DTVw): 77.300 Kfz/Tag
- Jahresmittel 2015 (DTVw): 88.900 Kfz/Tag (+15 %)
- BVWP-Prognose 2030 (DTVw): 92.000 Kfz/Tag

A 99 AS Germering Nord:

- Jahresmittel 2010 (DTVw): 67.900 Kfz/Tag
- Jahresmittel 2015 (DTVw): 77.500 Kfz/Tag (+14 %)
- BVWP-Prognose 2030 (DTVw): 79.000 Kfz/Tag

BVWP-Prognosen 2030 Entwicklungen Planfall 2030 zum Bezugsfall 2030:

Die Entwicklungen zwischen dem Planfall 2030 gegenüber dem Bezugsfall 2030 erscheinen aus unserer Sicht nicht realistisch. So werden z. B. durch die Ausbaumaßnahmen auf der A 99 West und A 99 Nord keine weiteren Verkehre angezogen. Die Ausbaumaßnahme auf der A 99 zwischen AK München Süd und AK München Nord führt zu einer Verkehrsentwicklung von 1 % und die der A 9 zwischen AS München-Frankfurter Ring und AS München-Schwabing zu einer Entwicklung von 2 %. Lediglich die Ausbaumaßnahme auf der A 94 zwischen AS München-Steinhausen und AS Feldkirchen-West führt zu einer Verkehrssteigerung von ca. 14 %.

4. Fazit:

Die LH München begrüßt die Ausbaumaßnahmen der Fernstraßen. Wir gehen davon aus, dass wir bei der Konkretisierung der Maßnahmen frühzeitig in die weitere Planung eingebunden werden, um die Auswirkungen auf das nachgeordnete Hauptverkehrsstraßennetz gemeinsam zu ermitteln und ggf. erforderliche Maßnahmen abstimmen zu können (insbesondere der vorgesehene Ausbau der A 9 mit Anschluss an den Mittleren Ring).

Die Ausbaumaßnahmen des Verkehrsträgers Schiene werden von der LH München ebenfalls begrüßt. Darüber hinaus sind jedoch in einem aufwärtskompatiblen Stufenkonzept ein vollständiger Ausbau der ABS 38 München - Mühldorf - Freilassing sowie eine Aufwertung des Ausbaus der ABS Regensburg - Mühldorf - Rosenheim vorzusehen. Maßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs wie z. B. die 2.Stammstrecke , die nicht im BVWP aufgeführt sind, sollten aufgrund der großen Bedeutung für die Region München nachrichtlich erwähnt werden.

Es wird darum gebeten, die unter Ziffer 3 aufgeführten fachlichen Hinweise zu beachten. Im Rahmen der weiteren Planungen werden im fachlichen Dialog die unterschiedlichen Herangehensweisen entsprechend dokumentiert.

Die Landeshauptstadt München bittet um Berücksichtigung dieser Stellungnahme im weiteren Verfahren und steht sowohl für Rückfragen als auch für einen die weiteren Planungen betreffenden fachlichen Austausch gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstr. 28B, 80331 München
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"



20.04.2016

Stellungnahme der Initiative „Busse nach Berlin“ zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Metropolregion München stellt einen der dynamischsten Wirtschaftsräume Europas dar und ist die Wachstums- und Innovationslokomotive der Bundesrepublik Deutschland. Bereits heute leben 5,7 Millionen Einwohner in der Metropolregion München. Die Metropolregion München gehört zu den Verdichtungsräumen Deutschlands, deren Bevölkerung am stärksten wächst. Bis 2032 wird ein Bevölkerungswachstum von rund einer halben Million Menschen prognostiziert. Dabei ist die aktuelle Zuwanderung von Flüchtlingen noch gar nicht berücksichtigt.

Die Instandhaltung, der Ausbau und der Neubau der Verkehrssysteme in der Metropolregion München ist aufgrund dessen unerlässlich. Derzeit stoßen die bestehenden Verkehrssysteme – Straße und Schiene – an ihre Grenzen.

Aus diesem Grund machte sich am 24. November 2015 eine hochrangige Delegation von Politikern und Wirtschaftsvertretern aus der Metropolregion gemeinsam mit dem Bus auf den Weg nach Berlin, um im Rahmen eines Parlamentarischen Abends mit dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Herrn Alexander Dobrindt, dem Bayerischen Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, Herrn Joachim Herrmann, und Bundestagsabgeordneten über die notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der Metropolregion ins Gespräch zu kommen. Das Thesenpapier der Initiative „Busse nach Berlin“ ist als Anlage beigefügt.

Wir danken Herrn Bundesminister Dobrindt und Herrn Staatsminister Herrmann für das konstruktive Gespräch im Rahmen der Podiumsdiskussion des Parlamentarischen Abends zur Infrastrukturthematik und zu den für diese Region so wichtigen Projekten.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) möchten wir deshalb nutzen, um deutlich zu machen, wo aus unserer Sicht noch Änderungsbedarf be-

steht. Erfreulicherweise sieht der Entwurf des neuen BVWP eine hohe Priorisierung einiger zentraler Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Metropolregion München vor.
Zu den Verkehrsinfrastrukturprojekten der Metropolregion München im Einzelnen:

Schiene:

- **TEN-Korridor "Rhein-Donau" („Magistrale für Europa“ / „Technologieachse Süd“):**
Zu begrüßen ist, dass im Abschnitt München – Mühldorf – Freilassing / Burghausen (ABS 38) der zweigleisige Ausbau der Strecke von München über Mühldorf bis Tüßling und weiter die Elektrifizierung bis Freilassing und nach Burghausen im oberbayerischen Chiemedreieck die Einstufung „Vorrangiger Bedarf (VB)“ erhalten sollen. Diese Einstufung muss in der endgültigen Version beibehalten werden. Erforderlich ist aber darüber hinaus auch der vollständige zweigleisige Ausbau von Tüßling bis Freilassing, der ebenfalls als „VB“ eingestuft werden muss.
Der Aus- oder Neubau des Abschnitts Ulm – Augsburg ist derzeit als „Potentieller Bedarf“ kategorisiert. Dies ist nach derzeitigem Stand lediglich als „Platzhalter“ zu sehen, da eine endgültige Bewertung hoch nicht vorliegt. Wir fordern deshalb eine Einstufung in den „Vorrangigen Bedarf“ für diesen Abschnitt.
- **TEN-Korridor „Skandinavien-Mittelmeer“ - Brennernordzulauf (ABS 36):**
Dass der Vollausbau in der Kategorie „VB“ aufgenommen werden soll, ist richtig und wichtig für die Region. Die nunmehr aufgenommenen Planungen zum Streckenausbau sollen zügig fortgeführt werden. Parallel hierzu sind bei der Ertüchtigung der Bestandsstrecke für höhere Zugzahlen verstärkt Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.
- **Maßnahmen des Großknotens München:**
Bezüglich des sogenannten Großknotens München ist zu beachten, dass hierunter eine Vielzahl von kleineren Projekten zusammengefasst sind. Hierbei handelt es sich teilweise um Projekte des BVWP, zum Teil aber auch um Nahverkehrsprojekte, die beispielsweise über GVFG-Mittel finanziert werden. Die Einstufung des Großknotens München in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)“ ist im Ergebnis zu begrüßen und muss in der endgültigen Version für alle Teilprojekte des Großknotens beibehalten werden. Es dürfen keine Teilprojekte in einem späteren Verfahrensschritt herabgestuft werden.

Straße:

- **Ausbau A8 (Rosenheim – Salzburg):**
Richtig ist die Entscheidung, den achtspurigen Ausbau der A8 zwischen München und dem Inntaldreieck sowie auch den weiteren Ausbau bis Traunstein in der Kategorie „VB“ bzw. „VB-E“ einzustufen. Kaum Realisierungschancen hat jedoch der Ausbau von Traunstein bis zum Grenzübergang nach Österreich durch die Einstufung in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Diese Einstufung entspricht in keiner Weise der Bedeutung dieser zentralen Ost-West-Achse im Süden Deutschlands. Diese Verkehrsachse wird ihre Leistungsfähigkeit angesichts der zu erwartenden Verkehrsströme nur dann entfalten, wenn der Ausbau über die Anschlussstelle Traunstein/Siegsdorf hinaus bis zur Landesgrenze erfolgt. Angesichts der Verkehrsprognosen für die A8 ist auch dieser Abschnitt zwingend in „VB“ einzustufen.
- **A94 (Lückenschlüsse):**
Wir begrüßen, dass dieses Vorhaben im Entwurf des BVWP als „laufend und fest disponiert“ geführt wird. Dass die noch fehlenden Lückenschlüsse schnellstmöglich errichtet werden sollen, ist erfreulich und dringend erforderlich.
- **A 96 (Ausbau zwischen Oberpfaffenhofen und Germering):**
Es wird begrüßt, dass dieses Vorhaben im Entwurf des BVWP als „laufend und fest disponiert“ geführt wird.

- **A 99 West und A 99 Nord:**

Dass der Ausbau der A 99 West und A 99 Nord in der Kategorie „VB-E“ aufgenommen wurde ist, ist angesichts der Verkehrsprognosen richtig und wichtig für die Region.

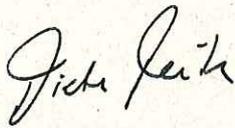
- **B15 neu (südlich von Landshut bis Anschluss A8):**

Für den Neubau der B15 zwischen Landshut und Rosenheim wurde lediglich „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ festgestellt. Diese Einstufung entspricht in keiner Weise der Bedeutung dieser Achse. Die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im östlichen Bayern muss in die Kategorie „VB“ aufgenommen werden, damit umgehend die Planungen und die weitere Entwicklung des Projekts fortgeführt werden können.

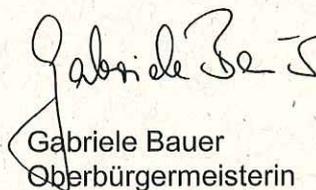
Auch wenn der Bau der **2. Stammstrecke** in München nicht zu den Bundesverkehrswegen zählt und deshalb kein Vorhaben des BVWP ist, möchten wir auch an dieser Stelle nochmals darauf hinweisen, dass dieses Vorhaben für die Zukunftsfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrs in der gesamten Metropolregion München unerlässlich ist. Wir erwarten deshalb vom Bund zeitnah eine verbindliche Finanzierungszusage für den Bau der 2. Stammstrecke, auch im Fall einer Kostenerhöhung.

Die Metropolregion München benötigt eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, um das Bevölkerungswachstum der Region zu bewältigen und die daraus resultierenden Chancen für den Standort, für Deutschland und für Europa zu nutzen und um die Rolle als „Tor zu Europa“ aufrechterhalten und ausbauen zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Reiter
Oberbürgermeister
Landeshauptstadt
München und
Vorsitzender
EMM e.V.



Gabriele Bauer
Oberbürgermeisterin
Stadt Rosenheim



Peter Driessen
Hauptgeschäftsführer
IHK München und
Oberbayern

Anlage: Thesenpapier Initiative „Busse nach Berlin“

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus


**DIE GRÜNEN
ROSA LISTE**
STADTRATSFRAKTION MÜNCHEN

München, den 19.04.2016

**Antrag zur dringlichen Behandlung
im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 27.04.2016**

**Entwurf des Bundesverkehrswegeplan 2030: welche Bedeutung hat er für die
Region München?**

Das Planungsreferat stellt dem Stadtrat vor dem Ende der Öffentlichkeitsbeteiligung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 27. April 2016 die für die Region München wesentlichen geplanten Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur vor.

Begründung:

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wird festgelegt, in welche Straßen- und Schienenprojekte der Bund in den kommenden Jahren investiert – und welche Projekte in den kommenden Jahrzehnten weiter warten müssen.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung für den Entwurf des Bundesverkehrswegeplan 2030 endet am 02. Mai 2016. Bis dahin können schriftliche Stellungnahmen an das BMVI geschickt werden.

Der Münchner Stadtverkehr wird in den kommenden Jahrzehnten maßgeblich von den in der Metropolregion umgesetzten bzw. nicht umgesetzten Verkehrsprojekten beeinflusst werden. Für die Verwaltung und Politik ist es daher wichtig konkret zu erfahren, welche Straßenprojekte in der Metropolregion München bis 2030 ausgebaut werden sollen und welche Schienenprojekte weiter warten müssen.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Sabine Nallinger

Herbert Danner

Anna Hanusch

Mitglieder des Stadtrates