



**Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk**  
Stadtbaurätin

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

# Entwurf

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

<DATUM>

## **Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) - Entwurf März 2016**

### **Stellungnahme der Landeshauptstadt München**

Der Stadtrat hat sich am 27.04.2016 und 01.06.2016 im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung mit dem Entwurf des BVWP 2030 beschäftigt und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, folgende Stellungnahme der Landeshauptstadt München abzugeben:

Sehr geehrte Damen und Herren,

#### **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 Schaben - 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. 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.

Auch wenn der Bau der 2. Stammstrecke in München kein Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans ist, möchten wir hiermit explizit auf die Bedeutung dieser Maßnahme hinweisen. Die 2. Stammstrecke ist für die Zukunftsfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrs sowohl in der Landeshauptstadt München wie auch für die Europäische Metropolregion München von zentraler Bedeutung. Wir erwarten daher vom Bund zeitnah eine verbindliche Finanzierungs-zusage für den Bau der 2. Stammstrecke.

### 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