

Bundesverkehrswegeplan 2030

Ihre Stellungnahme zum Entwurf

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

vielen Dank für Ihre Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Diese ist beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingegangen und hat die Eingangsnummer DG0009698 erhalten. Den Text Ihrer Stellungnahme finden Sie zu Ihrer Information am Ende dieser E-Mail.

Das Beteiligungsverfahren stellt einen wichtigen Baustein im Prozess der Aufstellung des BVWP 2030 dar. Es soll dazu beitragen, die Entscheidungen in der Verkehrsinfrastrukturpolitik transparent zu machen und damit insgesamt zu verbessern. Das BMVI wird Ihre Stellungnahme nun unter fachlich-inhaltlichen Gesichtspunkten auswerten. Diese Auswertung erfolgt nach den Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Im Fokus stehen dabei sachbezogene Argumente und Hinweise, die zu Änderungen am BVWP 2030 und dessen Umweltauswirkungen führen können. Nach Einarbeitung etwaiger Änderungen wird die überarbeitete Fassung des BVWP 2030 dem Bundeskabinett zum Beschluss vorgelegt und veröffentlicht.

Aufgrund der erwarteten Vielzahl an Stellungnahmen zum Entwurf des BVWP 2030 bitten wir um Ihr Verständnis, dass das BMVI nicht auf einzelne Stellungnahmen antworten kann. Vielmehr wird das BMVI in einem Bericht zum Beteiligungsverfahren zusammenfassend dokumentieren, wie mit den Stellungnahmen umgegangen worden ist. Der Bericht wird weiterhin aufzeigen, welche Änderungen sich daraus am Entwurf des BVWP 2030 ergeben haben. Diesen Bericht wird das BMVI nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens veröffentlichen.

Wir danken Ihnen, dass Sie sich mit Ihrer Stellungnahme aktiv in den Prozess zur Aufstellung des BVWP 2030 eingebracht haben.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ihr Referat „Bundesverkehrswegeplanung“

im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Unter Angabe Ihrer Mailadresse wurde folgender Eintrag getätigt:

Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers Straße in Bayern, Rheinland-Pfalz und im Saarland

Bürgerinitiative Liebens- und lebenswertes Holzkirchen
Stellungnahme zum BVWP Bayern
B 13 AS Holzkirchen (A 8) - Bad Tölz

Der BVWP verfehlt hier seine Ziele:

Reduzierung der Umweltbelastung, Erhalt schützenswerter zusammenhängender Flächen, Reduzierung des Flächenverbrauchs, mehr umweltfreundliche Mobilität – das sind für uns gute und erstrebenswerte Ziele, die wir gerne unterstützen und mittragen würden.

Durch diese Trassen wird jedoch ein hoher und weiterer Flächenverbrauch erreicht, da es sich ausschließlich um neue Trassen handelt.

Unsere fußläufigen Naherholungsgebiete werden zerstört, landwirtschaftliche Nutzflächen werden zerschnitten und deren Bewirtschaftung erschwert. Landwirtschaftliche Betriebe und Pensionsbetriebe werden in ihrer Existenz bedroht.

Die Umweltbelastung steigt – Lärm- und CO²-Emissionen entstehen an Stellen, die bisher noch Vogelzwitschern und sauberere Luft für die Holzkirchner bieten.

Eine Analyse des hier fahrenden Schwerlastverkehrs ist nicht getätigt worden. Eine Verlagerung auf die Schiene von Ursprungs- zu Zielort wurde nicht geprüft und wird hier anscheinend nicht angestrebt.

Auch der Ausbau des ÖNV (Erhöhung der Frequenz BOB, Einsetzen von Pendelbussen für die Strecke Bad Tölz – Holzkirchen (Bahnhof) zu Stoßzeiten an Werktagen und/oder von der Ausfahrt der A8 ins Tegernseer Tal und nach Bad Tölz am Wochenende zur Verminderung des Individualverkehrs) ist nicht berücksichtigt und wirtschaftlich geprüft worden und scheint nicht angestrebt zu werden.

Die gegenseitigen Abhängigkeiten OU Gmund – OU Waakirchen – B13-Bad Tölz sind nicht berücksichtigt worden.

Wir präferieren ein landkreisübergreifendes, integratives Verkehrskonzept für das Oberland und die Metropolregion München, das die Basisziele des BVWP „Weniger Flächenverbrauch, weniger Umweltbelastung, mehr umweltfreundliche Mobilität“ zum Ziel hat und auch erreicht.

Wir wünschen uns eine simulationsgestützte Planung für unsere Region, die Mega-Trends wie Digitalisierung, Homeoffice-Optionen, Verstärkung des regionalen Einkauf, Verzicht auf eigenes KFZ und Steigerung der Share-Economy berücksichtigt, und welche die Ziele „wenig Flächenverbrauch, weniger Umweltbelastung, mehr umweltfreundliche Mobilität“ zum Ziel hat und durch geeignete Maßnahmen fördert.

Die Aussage, Bad Tölz und Lenggries hätten Erreichbarkeitsdefizite, ist weder konkret belegt, noch richtig. Es existieren Erreichbarkeitsoptionen über die Autobahn München – Garmisch, über die B11 München – Geretsried – Bad Heilbrunn – Bad Tölz, über die A8 und Weyarn, über die A8 und Holzkirchen, über die A8 und die Strecke Sauerlach-Dietramzell-Bad Tölz. Ohne Auto gelangt man per Schiene (BOB) und Bus (RVO) nach Bad Tölz und Lenggries. Mit dieser bereits jetzt hervorragenden Erreichbarkeit wird auch in aktuellen Tourismusprospekten geworben. Eine wirkliche weitere Steigerung der Erreichbarkeit ließe sich nur durch einen Regionalflugplatz realisieren.

Zudem werden sich innerhalb der nächsten 30 Jahre durch demografische und wirtschaftliche Individual-Entwicklung (alternde Bevölkerung, steigende Altersarmut, Zunahme von einkommensschwachen Familien), gesteigertes Umweltbewußtsein, Erhöhung des Wander- und Radlerurlaubs sowie durch den Ausbau bereits bestehender Angebote, wie zum Beispiel der regionalen Mitfahrzentrale des ADAC, deutlich weniger Fahrzeugzulassungen und

Fahrzeugbewegungen ergeben. Wir erwarten eine Neuberechnung der Verkehrszahlen auf der Basis dieser Überlegungen.

Der aktuelle BVWP behauptet zudem:
„Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.“

Die im Vorhergehenden beschriebenen Auswirkungen (Wegfall der Naherholungsgebiete, zusätzliche Lärm- und Feinstaubbelastung, Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen), sowie die Verbauung unserer aktuell attraktiven und schützenswerten Landschaft durch Brücken und Einschleifungen stellen für uns signifikante Beeinträchtigungen dar.

Teilprojekt B 13 OU Holzkirchen

Die Annahme, es würde eine Entastung eintreten, ist nicht zutreffend.

Mehrere Gutachten belegen, dass es sich beim Verkehr in der Tölzer Straße in Holzkirchen hauptsächlich um Ziel- und Quellverkehr handelt, der weiterhin bestehen bleibt, so dass eine Entlastung nicht gegeben ist. Auch die Unfallhäufungsschwerpunkte bleiben bestehen. Es könnte sich entsprechend der Gutachten sogar mehr Verkehr ergeben.

Die Ergebnisse des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes finden beim BVWP keine Berücksichtigung.

An den Wochenenden und zur Ferienzeit quält sich von Sauerlach her kommend eine sehr große Anzahl von Verkehrsteilnehmern durch Holzkirchen, die von ihrem Navigationsgerät geleitet werden. Dieser massive Verkehr in der Münchner Straße über den Marktplatz und dann durch die Tölzer Straße bleibt bestehen.

Ein Ausbau des ÖNV per Schiene von Bad Tölz nach München ist nicht in Erwägung gezogen worden, ebenso der Einsatz schneller Pendlerbusse von Bad Tölz nach Holzkirchen.

Die Möglichkeit der Einschränkung des Schwerlastverkehrs auf Fahrzeiten zwischen 07:00 Uhr bis 16:00 Uhr ist nicht in Erwägung gezogen worden. Umweltbewusste Logistikkonzepte oder ein überregionales Schwerlastverkehrskonzept wurden noch nicht erstellt und geprüft.

Die Auswirkungen auf die Belastungssituationen in Großhartpenning und Kurzenberg sind nicht berücksichtigt worden.

Die negativen Auswirkungen auf Naherholung, Landwirtschaft, sogar auf Existenzen sind signifikant, wurden anscheinend willkürlich bewertet und nicht in ihrer kompletten und überdauernden Zerstörungswirkung berücksichtigt.

Die gilt auch für die OU Großhartpenning und Kurzenberg.

Anstelle der in den vordringlichen Bedarf aufgenommenen Trassenführungen erachten wir alternativ ein landkreisübergreifendes, integratives Verkehrskonzept für das Oberland für sinnvoll und zukunftsweisend.

Ein Gesamt-Verkehrskonzept, das ökologische Megatrends, die Ideen in Bezug auf „Europa-Metropolregion München“ und die Basisziele des BVWP „Weniger Flächenverbrauch, weniger Umweltbelastung, mehr umweltfreundliche Mobilität“ zum Ziel hat und auch erreicht.

Damit würden Verkehrsziele, Mobilitätsziele und Nachhaltigkeitsziele erreicht werden und zudem verantwortlich mit den Ressourcen umgegangen, die wir unseren Kindern und Kindeskindern bewahren müssen.
