



Gisela Sengl, MdL Maximilianeum 81627 München
An das
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

**Abgeordnete
Gisela Sengl**

Stv. Fraktionsvorsitzende
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Agrarpolitische Sprecherin

Mitglied im Ausschuss für
Ernährung, Landwirtschaft
und Forsten

Mitglied im Ausschuss für
Bildung und Kultus

Mitglied in der
Kinderkommission des
Bayerischen Landtags

München, 29. April 2016

Stellungnahme zum BVWP 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesenen Einzelprojekt im Bereich des Verkehrsträgers „Straße“ in Bayern (Teil-) Projektnummer: A008-G010-BY und seinen Teilprojekten A008-G010-BY-T4-BY und A008-G010-BY-T3-BY nehme ich wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Kritik am Entwurf zum BVWP

Der Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan verstößt in eklatanter Weise gegen Beschlüsse der Bundesregierung. Er ist weder mit den Klimaschutzzielen noch mit den Zielen zur Reduktion des Flächenverbrauchs vereinbar. Der Entwurf steht auch im völligen Widerspruch zur angedachten Neukonzeption des Bundesverkehrswegeplans, wonach die Bewertung der Reisezeitgewinne deutlich reduziert werden sollte.

Funktion des Projektes im Gesamtnetz

Gesamtprojekt: A008-G010-BY

Es erfolgt keinerlei Bewertung der Tatsache, dass die Ausbaupläne ab der Landesgrenze in Österreich eingestellt wurden. In jedem Fall wird daher im Ortsbereich Bad Reichenhall eine Verringerung der Fahrleistung erfolgen.

Darüber hinaus ist mir nicht klar, wie einen EK11 vertreten werden kann, wenn gleichzeitig in vielen Gemeindegebieten aufgrund von Einhausungen die Geschwindigkeit aus Sicherheitsgründen auf 80 bzw. 100km/h beschränkt werden muss, und somit ein pulsierender Verkehrsfluss erzeugt wird, der sich in jedem Fall negativ auswirken wird.

Bayerischer Landtag
Maximilianeum
81627 München

Telefon (089) 41 26-2542
Telefax (089) 41 26-1542

Regionalbüro:
Ludwigstraße 20
82378 Traunstein

Telefon (0861) 90963603

gisela.sengl@gruene-fraktion-
bayern.de

www.gisela-sengl.de
www.facebook.de/giselasengl

Darüber hinaus stellt sich für mich die Frage, wie sich ein im BVWP angegebener Flächenverbrauch von nur 87,4 ha errechnet, wenn alleine schon in den laufenden Planfeststellungsverfahren des Teilprojektes 3 für einen Bruchteil der Strecke höhere Flächenverbräuche öffentlich zugänglich dokumentiert sind.

Prüfung von Alternativen

Teilprojekt: A008-G010-BY-T4-BY:

Meines Wissens nach wurden und werden keine Alternative eines bedarfsgerechten und umweltschonenderen 4+2-Ausbaus untersucht, obwohl diese in jedem Fall zu einem sehr viel besseren NKV führen würden und damit eine Realisierung des Projektes deutlich wahrscheinlicher machen würden.

Einstufungsvorschlag des Projekts in die Dringlichkeitsstufe

Teilprojekt: A008-G010-BY-T3-BY

"Das Projekt ist wirtschaftlich. Es beseitigt/ mindert stark einen Engpass im Netz. Zudem liegt keine hohe Umweltbetroffenheit vor. Daher erfolgt die Einstufung als „VB-E“-Projekt. Engpassanalyse: Die Streckenabschnitte AD Inntal - AS Frasdorf und AS Bernau - AS Grabenstätt sind in der Engpassanalyse als Autobahnabschnitte mit häufiger, kapazitätsabhängiger Stauwahrscheinlichkeit enthalten."

Dieser Aussage im BVWP muss widersprochen werden, denn der Bernauer Berg liegt in diesem Teilprojekt, er wird, nun ausgenommen von jeglicher Planung, ein ewiger Engpass bleiben. Die Umweltbetroffenheit ist für dieses Teilprojekt meines Wissens niemals bewertet worden, denn allein die 16 km am Chiemsee entlang (Felden-Grabenstätt) waren bisher nie Bestandteil einer Untersuchung, sie waren immer ausgenommen.

Angaben zum künftigen Verkehrsbedarf und Verkehrsprognosen

Teilprojekt: A008-G010-BY-T4-BY

"Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann."

Dieser Aussage im BVWP muss widersprochen werden, denn die zu erwartende Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt ist derart gering, dass entsprechend den Richtlinien auch ein 4+2 Ausbau möglich wäre, wenn man die wenigen Spitzentage (Ferienwochenenden im Sommer) über Maßnahmen der Verkehrslenkung regeln würde.

Nutzen-Kosten-Analyse

Gesamtprojekt: A008-G010-BY

Der Ausbau der A8 von München bis zur Landesgrenze ist im Entwurf zum BVWP 2030 (A008-G010-BY) mit 4 Teilprojekten enthalten, aber nur als Gesamtprojekt bewertet worden, obwohl sich dadurch zwangsläufig gravierende "Unschärfen" ergeben müssen. Insgesamt hat das Projekt ein dramatisch schlechtes NKV von 1,2 und das im BVWP 2030 eingefügte Projekt widerspricht den bisherigen Planungen der ABDS. Wie in der Übersicht der ABDS (link ist angehängt) zu sehen ist, ist der Teilabschnitt "Bernauer Berg bis Felden" bislang im WB* eingruppiert, war Bestandteil der Planungen und es existiert auch bereits ein Vorentwurf, der in Berlin zum Sichtvermerk vorgelegt wurde. Im Projekt "A008-G010-BY" ist dieser Abschnitt völlig ausgenommen, obwohl er aufgrund seiner Gefälle etc. völlig der angestrebten Entwurfsklasse 1 widerspricht. Dafür ist plötzlich der Bereich "Felden bis Bergen" enthalten, der bislang nie in der Diskussion stand, aber der einzige Bereich ist, der bereits mit Standstreifen ausgestattet ist, allerdings 4+2. Hier stellt sich für mich die dringende Frage, warum die Teilprojekte nicht einzeln bewertet, wo doch z.B. die zu erwartenden Verkehrszahlen für die einzelnen Abschnitte derart unterschiedlich sind (siehe Punkt „Verkehrsbedarf“).

In der Nutzen-Kosten-Betrachtung des Gesamtprojekts der A8 werden 93% der Reisezeitgewinne dem Privat- und Freizeitverkehren zugeordnet. Es ergibt sich nicht, ob die Reisezeitgewinne dieser Kategorie in der NKV-Betrachtung unterschiedlich zu den geschäftlichen gewertet worden sind.

Über 200 Millionen Barwert ergeben sich in dieser Betrachtung für Reisezeitgewinne kleiner 1 Minute. Diese für den einzelnen Verkehrsteilnehmer kaum spürbare "Verbesserung" ist trotz der zu vernachlässigende Größe entscheidend für ein NKV >1. Für mich stellt sich die Frage, ob das Projekt trotzdem volkswirtschaftlich vertretbar ist.

Umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung

Bei der Beurteilung des Hauptprojekts wird die Aussage getroffen, dass keinerlei Überschwemmungsgebiete tangiert werden. Dies muss allein dadurch widersprochen werden, dass der sich im Planungsgebiet befindliche Chiemsee die AS Grabenstätt beim letzten Hochwasser vollständig zerstört hat. Auch die großen Probleme in der Planung mit dem Hochwasserschutz allein im Bereich Piding finden im Umweltbericht des BVWP keinerlei Erwähnung.

Gleiches gilt für die Berührung des Wasserschutzgebietes in Anger.

Das Teilprojekt: A008-G010-BY-T4-BY: "Umweltbetroffenheit (Modul B) mittel" - "... Alternativen, die keine erheblichen Beeinträchtigungen hervorrufen, existieren nicht."

Diese Aussage scheint zumindest fragwürdig angesichts der Tatsache, dass bei äußerst aufwendigen Variantenuntersuchungen bestimmter Bauabschnitte jeder dieser Varianten eine erhebliche Beeinträchtigung attestiert wurde.

Aus den vorgenannten Gründen lehne ich das Projekt ab.

Mit freundlichen Grüßen

Gisela Sengl, MdL