

„Infrastruktur weiterentwickeln – Bayern stärken“

**Arbeitstagung
der CSU-Landtagsfraktion
vom 20. bis 22. September 2011 in Kloster Banz**



Mobilität für Bayern sichern

Die Menschen und die Wirtschaft in Bayern wollen und brauchen ein hohes Maß an Mobilität. Die CSU-Landtagsfraktion setzt sich deshalb auf Landes- und Bundesebene für einen bedarfsgerechten Ausbau der bayerischen Verkehrswege ein, damit wir dauerhaft eine leistungsfähige, moderne Verkehrsinfrastruktur bieten können. Das ist wichtig für den wirtschaftlichen Fortschritt in allen Landesteilen, für den überregionalen wie internationalen Transport von Gütern, für die vielen Berufspendler und nicht zuletzt für die zunehmenden Freizeitaktivitäten unserer Bürger.

Die Prognosen für die Verkehrsentwicklung im Freistaat zeigen klar nach oben. Im Bereich des Personenverkehrs wächst die Verkehrsleistung bis 2025 um voraussichtlich rund 20 Prozent. Beim Güterverkehr liegen die erwarteten Zuwächse der Transportleistung sogar bei rund 50 Prozent. Die Investitionen in Straßen, Schienen- und Wasserwege sowie Flughäfen müssen mit diesen Trends Schritt halten, damit der Standort zukunftsfähig und attraktiv bleibt. Wir bekennen uns zu unserer Verantwortung in der Landespolitik und vertreten nachdrücklich unsere Forderungen an den Bund.

Selbstverständlich ist uns der Natur- und Umweltschutz bei allen Verkehrsprojekten ein wichtiges Anliegen. Gleiches gilt für den Lärmschutz sowohl im Straßen- wie im Schienenbereich. Um eine raschere Sanierung von betroffenen Abschnitten zu ermöglichen, müssen die Bundesmittel deutlich erhöht werden. Die berechtigten Sorgen betroffener Anwohner in Bezug auf Umwelt- und Lärmschutz nehmen wir sehr ernst und suchen im Dialog mit den Bürgern bestmögliche Lösungen. Allerdings steht es auch in unserer Verantwortung – und hat die CSU-Landtagsfraktion Jahrzehnte lang ausgezeichnet –, notwendige und sinnvolle zukunftsweisende Großprojekte trotz des Widerstands einzelner Interessengruppen auf den Weg zu bringen. Hier müssen wir unsere Argumente immer wieder engagiert vorbringen und versuchen, auch die Skeptiker zu überzeugen.

Mindestens 200 Millionen Euro für Staatsstraßen jährlich:

Die CSU-Landtagsfraktion wird die Verkehrspolitik noch stärker in den Mittelpunkt rücken. In der Landespolitik legen wir einen besonderen Schwerpunkt auf die Verstärkung der Mittel für den Um- und Ausbau und die Erhaltung der Staatsstraßen bei jährlich mindestens 200 Millionen Euro. Damit ist es möglich, das Staatsstraßennetz leistungsfähig zu erhalten und den notwendigen Ausbau in allen Landesteilen voranzubringen. Gerade Staatsstraßen erfüllen im ländlichen Raum eine wichtige Funktion der Verkehrserschließung und der Standortqualität.

Bahnknoten München:

Die Entwicklung des Bahnknotens München mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke, der Flughafenanbindung über den Ostkorridor, dem Erdinger Ringschluss mit der Neufahrner Kurve und der Walpertskirchner Spange, der Pasinger Kurve sowie dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Güter- und Personenverkehrsstrecke München-Mühldorf-Freilassing (ABS 38) dient dem gesamten Land. Der Bahnknoten schafft erstmals einen direkten Anschluss des Flughafens München an das überregionale Bahnnetz und sorgt für die nötige Modernisierung und Kapazitätserweiterung der S-Bahn in der Metropolregion München. Wir sprechen uns zudem für die Verlängerung der U 5 nach Pasing aus und fordern, dass die Planungen für einen 4-gleisigen Ausbau der S 4 von Pasing nach Eichenau vorangetrieben werden.

Mit dem Scheitern der Olympiabewerbung ist die Möglichkeit einer Sonderfinanzierung des Bahnknotens weggefallen. Der Landtag hat die notwendigen Landesmittel für die Maßnahmen des Gesamtkonzepts zugesagt; wegen vieler anderer Projekte in ganz Bayern kann der Freistaat seinen Beitrag allerdings nicht erhöhen. Wir brauchen deshalb noch in diesem Jahr eine klare Finanzierungszusage des Bundes. Außerdem sind wir der Meinung, dass sich auch die Stadt München als Hauptnutznießerin an den Kosten beteiligen sollte.

Für die ABS 38 drängen wir beim Bund immer wieder auf eine schnelle Umsetzung und haben dazu vorgeschlagen, innovative Finanzierungsmodelle wie Public-Private-Partnership zu prüfen. Bundesverkehrsminister Ramsauer hat dies zeitnah in Aussicht gestellt. Bis 2012 soll es zu einer Grundsatzvereinbarung hierüber kommen.

Zur direkten Einfädelung von Zügen aus Nord- und Ostbayern halten wir an der Neufahrner Kurve fest, die bis spätestens 2016 fertiggestellt werden kann und Regensburg über Express-Züge in rund einer Stunde mit dem Flughafen verbindet. Um zudem rasch Verbesserungen bei der Flughafenanbindung aus der Münchner Innenstadt zu erreichen, wollen wir eine Express-S-Bahn Light auf der Trasse der S 8 einrichten. Im Landesentwicklungsprogramm und im Bundesverkehrswegeplan ist eine Fernbahnanbindung des Flughafens München zu verankern.

Weitere Schienenprojekte:

Auch für die anderen wichtigen Schieneninfrastrukturprojekte in Bayern ist eine zügige Umsetzung dringend erforderlich. Dazu gehören die Elektrifizierung zwischen München und Lindau, die spätestens bis 2017 und damit rechtzeitig zur Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels umgesetzt sein muss, sowie die Elektrifi-

zierung zwischen Hof und Regensburg, die als vordringliche Maßnahme in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden soll.

Zu den wichtigen künftigen Bahnprojekten in Bayern zählt auch der Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel. Die Planungen dafür müssen – unter enger Einbindung der betroffenen Gemeinden im Inntal – vom Bund umgehend vorangetrieben werden, damit der notwendige Ausbau der Zulaufstrecken möglichst zeitgleich mit Inbetriebnahme des Tunnels abgeschlossen werden kann.

Ausbauprogramm Barrierefreiheit für S-Bahn- und Regionalbahnhöfe:

Qualitätsvolle Mobilität heißt für uns auch, die Zugänglichkeit von Bahnhöfen für mobilitätseingeschränkte Personen zu verbessern. Es zeigt sich, dass die vorhandenen Mittel – alleine 102 Millionen Euro für die S-Bahn München – bei weitem nicht ausreichend sind. Wir setzen uns deshalb für ein freiwilliges Ausbauprogramm Barrierefreiheit für S-Bahn- und Regionalbahnhöfe in ganz Bayern ein.

ÖPNV:

Wir fordern zum einen im Schienenpersonennahverkehr ein „Qualitätspaket“ für mehr Pünktlichkeit, Sauberkeit, Zuverlässigkeit und Fahrzeugkapazität. Zum anderen wollen wir bei der grundlegenden Neuordnung der Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz ab 2013 einen Demographiefaktor in die Berechnungsformel aufnehmen, um auch in Regionen mit rückläufiger Bevölkerungszahl im ÖPNV ein ausreichendes Angebot für den Ausbildungsverkehr sicherzustellen.

Dritte Start- und Landebahn am Flughafen München:

Der bedarfsgerechte Ausbau des Flughafens München ist im Interesse des gesamten Freistaats und ein Zeichen des Zukunftswillens Bayerns. Beim Natur- und Umweltschutz sowie bei der Berücksichtigung von Belangen der Anlieger befürwortet die CSU-Landtagsfraktion, dass alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Wir suchen weiterhin den Dialog mit Kommunen und Bürgern im Flughafenumland, um für das Projekt im Interesse von Wachstum und Beschäftigung für ganz Bayern zu werben und die Belastungen für die betroffenen Bürger so gering wie möglich zu halten. Die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen auf Straße und Schiene im Flughafenumland werden wir beschleunigt voranbringen.

Fernstraßen:

Neben dem Ausbau der A 3, A 6 und A 8 ist der Fertigbau der A 94 durch das Isental das wichtigste Autobahnprojekt in Bayern. Diese Autobahnanbindung ist für die Pendler und die Wirtschaft in Ostbayern von zentraler Bedeutung. Die Trasse Dorfen ist mehrfach gerichtlich bestätigt und steht nicht mehr zur Debatte. Beim Bau wird versucht, so wenig wie möglich in wertvolle Landschaftsteile einzugreifen und bestmöglichen Landschafts- und Lärmschutz zu gewährleisten.

Neben der B 16 in Ost-West-Richtung ist die B 15 neu in Nord-Süd-Richtung ein wichtiges Projekt im Fernstraßenbau, das wir auch südlich der A 92 beschleunigt vorantreiben wollen.

Donauausbau:

Die CSU-Landtagsfraktion hält an einem verkehrsgerechten Donau-Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen fest, um die wirtschaftlichen Chancen dieser Wasserstraße nutzen zu können und den europäischen Güterverkehr umweltverträglich

lich bewältigen zu können. Die Notwendigkeit des Projekts haben zahlreiche Schiffsunfälle mit Gefährdungen für Personen und Umwelt bestätigt. Nicht zuletzt ist der Ausbau für den Hochwasserschutz notwendig. Für uns stellt die Variante C/C280 den besten Ausgleich zwischen wirtschaftlichem Nutzen und ökologischem Eingriff dar. Auf Antrag des Bundes untersucht die Europäische Union derzeit die Ausbauvarianten nach den TEN-Leitlinien. Die ökologischen Untersuchungen sollen zügig weitergeführt und bis Ende 2012 in Planfeststellungstiefe abgeschlossen werden. Dann sollte unverzüglich über die Ausbauvariante entschieden werden.

PKW-Maut:

Zur Bewältigung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in Bayern, aber auch in den anderen Bundesländern ist eine Erhöhung der verfügbaren Investitionsmittel für den Bundesfernstraßenbau zwingend erforderlich. Selbst zur Finanzierung der in der ersten Dringlichkeitsstufe des Bundesverkehrswegeplans stehenden Projekte fehlen bundesweit mehr als zwei Milliarden Euro pro Jahr. Der Bund wird daher aufgefordert, diese zusätzlichen Mittel zur Verfügung zu stellen. Dafür fordern CSU und CSU-Landtagsfraktion die Einführung einer PKW-Maut. Eine Straßennutzungsgebühr ist eine gerechte Form der Mitfinanzierung des Bundesfernstraßennetzes. Für die deutschen Autofahrer werden Kompensationen vorgesehen.