

## A14 Lokaler Artenschutz wirkt

Antragsteller\*in: Andreas Birzele

Tagesordnungspunkt: 2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

### Text

1 Unsere heimischen Tier- und Pflanzenarten brauchen intakte Lebensräume. Doch  
2 unser Artenreichtum ist bedroht. Intensive Landwirtschaft, der Verlust von  
3 Lebensräumen und die zunehmende Betonierung unserer Landschaft sind Ursache für  
4 das Artensterben. Mit dem historischen Erfolg des Volksbegehrens „Rettet die  
5 Bienen“ ist ein Bündel an Maßnahmen für mehr Artenschutz in Bayern auf den Weg  
6 gebracht. Wir GRÜNE wollen die Artenvielfalt allerorts im Landkreis erhalten.  
7 Wir wollen den Flächenverbrauch begrenzen, die Lebensräume von lokalen Tier- und  
8 Pflanzenarten schützen und dazu Natur- und Landschaftsschutzgebiete  
9 weiterentwickeln und Biotope besser vernetzen.

10 Kommunale Flächen, Wälder und Gewässer sollen umweltverträglich und nachhaltig  
11 bewirtschaftet werden. Wir wollen mehr Lebensraum für Insekten, Bienen,  
12 Schmetterlinge und Vögel in den Kommunen schaffen mit Blühwiesen und  
13 artenreichen Wegrändern statt abrasierter Grasstreifen. Wir setzen uns für eine  
14 ökologische Landwirtschaft ein und arbeiten dazu partnerschaftlich mit den  
15 Landwirtinnen und Landwirten zusammen. Wir setzen auf eine gentechnikfreie Land-  
16 und Lebensmittelwirtschaft und unterstützen es, wenn sich Kommunen zu  
17 gentechnikfreien Regionen zusammenschließen wollen. Wir wollen mehr Dach- und  
18 Fassadenbegrünung ermöglichen, um auch hier Lebensräume zu öffnen. Den Trend zu  
19 Schotterwüsten in den Vorgärten wollen wir umkehren und die Bürger\*innen  
20 unterstützen, blühende Vielfalt in ihren Gärten zu schaffen. Mit kommunalen  
21 Biodiversitätsstrategien und Freiflächenkonzepten zum Schutz der Arten wollen  
22 wir vor Ort neue Lebensräume schaffen.

## A15 Energiewende und Klimaschutz im Landkreis – den Worten müssen endlich Taten folgen

Antragsteller\*in: Martin Runge

Tagesordnungspunkt: 2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

### Text

1 In seiner Sitzung am 05. November 2007 fasste der Fürstentfeldbrucker Kreistag  
2 mit 54:1 Stimmen folgenden eigentlich wegweisenden Beschluss: „Die  
3 Energieversorgung im Landkreis soll bis zum Jahr 2030 auf regenerative Basis  
4 gestellt werden.“ Dieser Beschluss deckt sich in seiner Zielsetzung mit dem  
5 Anspruch des 2001 gegründeten Vereins ZIEL 21 („Versorgung des gesamten  
6 Landkreises bis zum Jahr 2030 komplett aus erneuerbaren Energiequellen, zu  
7 erreichen über schrittweise Senkung des Energieverbrauchs, Erhöhung der  
8 Energieeffizienz und Nutzung aller erneuerbarer Energien“), zu dessen  
9 Gründungsmitgliedern der Landkreis zählt.

10 Die bisherige Bilanz sieht allerdings erschreckend schlecht aus. In Summe sind  
11 der Gesamtenergieverbrauch wie auch der Ausstoß von CO<sub>2</sub> im Landkreis in den  
12 letzten Jahren sogar angestiegen. Die Stromerzeugung aus Photovoltaik und  
13 Biomasse konnte zwar spürbar gesteigert werden. auch gab es kleinere  
14 Einsparerfolge beim Heizen, u.a. bedingt durch Wärmedämmung und partielles  
15 Umstellen von Öl- auf Gasheizungen. Kompensiert werden diese Erfolge jedoch  
16 durch einen starken Anstieg des Energieverbrauchs und auch des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im  
17 Verkehrssektor.

18 Es gibt jede Menge an Stellen in LRA, an vom Landkreis geschaffenen Gremien und  
19 an Untersuchungen/Studien, die sich im Kern bzw. wenigstens in Teilen mit der  
20 Thematik Umwelt- und Klimaschutz befassen und hier Fortschritte/Verbesserungen  
21 zur Zielsetzung haben, letzteres zumindest auf dem Papier und in Reden.

22 Genannt seien hier Stabstelle ÖPNV, Radverkehrsbeauftragte, Klimamanagement  
23 mitsamt Beirat, Tourismusstelle, Regionalmanagement, Agenda 21, Ziel 21 mit  
24 Beirat, Struktur- und Potential-Analyse, WAM (Wohnen, Arbeiten, Mobilität),  
25 ASTUS (Alpine Smart Transport Urbanism Strategies), SWOT-Analyse Potential  
26 Naherholung/Tourismus und die CO<sub>2</sub>-Energie-Bilanz.

27 Entscheidend wäre dann aber auch entsprechendes Handeln und Umsteuern:

28 Das heißt z.B.:

- 29 • zielführende Job-Ticket-Angebote für MA im LRA statt neue Auto-Parkplätze  
30 in dreistelliger Zahl zu bauen,
- 31 • keine Zustimmung des Kreises zu einer MVV-Tarifreform, die unsere  
32 Landkreisbürger in Relation besonders schlecht stellt und die gerade bei  
33 Tarifen für Fahrten zwischen Großgemeinden mit zahlreichen Auspendlern wie

- 34 Germering oder Gröbenzell in Orte mit vielen Arbeitsplätzen wie Moosach,  
35 Allach oder Karlsfeld für Preisexplosionen sorgt,
- 36 • sich mit Vehemenz für Verbesserungen bei der S-Bahn und für vernünftige  
37 Takte im Regionalverkehr einsetzen,
  - 38 • Wirkliche Förderung des Fahrradverkehrs
  - 39 • der Vorbild- und Vorreiterfunktion bei Bau und Unterhalt kreiseigener  
40 Gebäude gerecht werden,
  - 41 • Erstellen eines landkreisweiten detaillierten Energienutzungsplans  
42 (Inhalte sollten sein: Wärmekataster, Nutzungspotentiale für PV und  
43 Solarwärme (gebäude- bzw. dachflächenscharf), Sanierungspotentiale, evtl.  
44 Potentiale für oberflächennahe Geothermie. Sinnvoll wäre die Einbindung  
45 des Bereichs Verkehr). Konkrete Maßnahmen sollen ebenfalls enthalten sein.  
46 Regelmäßige Evaluierung des Fortschritts.) und Einrichtung und gute  
47 Ausstattung einer Energieagentur,
  - 48 • intensive Bildungsarbeit (Schulen, Kitas, Vereine) und  
49 Öffentlichkeitsarbeit
  - 50 • Mitwirken daran, dass die Landkreisgemeinden zu einer flächensparenden  
51 Bauleitplanung kommen.

## A16 Ökologische Abfallwirtschaft ist Klimaschutz

Antragsteller\*in: Ingrid Jaschke

Tagesordnungspunkt: 2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

### Text

1 Der Müll, der erst gar nicht entsteht, muss nicht verwertet oder entsorgt  
2 werden. Deshalb steht Müllvermeidung bei uns Grünen an erster Stelle vor  
3 Recycling oder gar Verbrennung. Die Wegwerfmentalität muss durch das Bewusstsein  
4 für langlebige und reparable Produkte ersetzt werden. Funktionsfähige Produkte  
5 dürfen nicht im Müll landen. Auch im Verpackungsbereich besteht nach wie vor  
6 großer Handlungsbedarf.

7 Wir wollen

- 8 • Wertstoffbörsen an allen großen Wertstoffhöfen im Landkreis  
9 Fürstentfeldbruck
- 10 • die Unterstützung sozialer Organisationen, die gut erhaltene Produkte  
11 weiterverkaufen und/oder reparieren, wie z.B. Sozial-Kaufhäuser, Kleider-  
12 und Möbelbörsen, Repair-Café
- 13 • die Unterstützung/Förderung von Initiativen für einen plastikfreien  
14 Landkreis und für Mehrweg-/Pfandsysteme für „to go“-Produkte
- 15 • eine Gebührenentlastung von Haushalten, die gemäß der zero-waste-Bewegung  
16 keinen nennenswerten Müll produzieren

17 Das Wertstoffsammelsystem in unserem Landkreis ist eine langjährige  
18 Erfolgsgeschichte mit deutlich grüner Handschrift. Wir wollen es  
19 weiterentwickeln durch

- 20 • intensive Öffentlichkeitsarbeit
- 21 • längere Öffnungszeiten der großen Wertstoffhöfe abends und samstags

22 Trotz Biomüllsammmlung landen erhebliche Mengen Bioabfälle im Restmüll. Unser  
23 Landkreis liegt bei der Gesamtmenge des erfassten Biomülls inklusive Grüngut  
24 sowohl unter dem bayrischen als auch dem deutschlandweiten Durchschnitt. Dennoch  
25 wurde die Einführung der Biotonne verhindert und vielversprechende Ansätze, wie  
26 die regionale Biogasgewinnung aus landkreiseigenen Bioabfällen, zerredet. Das  
27 bei der Biomüllvergärung gewonnene Biomethan ist problemlos speicherbar und kann  
28 bei Bedarf (z.B. Dunkelflaute) in Strom und Wärme umgewandelt werden. Eine  
29 optimierte Biomüllerfassung und -vergärung vor Ort ist ein Baustein für die vom  
30 Landkreis Fürstentfeldbruck bis zum Jahr 2030 angestrebte Energieversorgung zu  
31 100 Prozent aus erneuerbaren Energien, ein Beitrag zum Klimaschutz und sichert  
32 die regionale Wertschöpfung.

33 Wir wollen den zweiten Müllöfen schließen. Für die in den beiden Landkreisen  
34 anfallenden Restmüllmengen ist – zumal bei optimierter Biomüllerfassung – ein  
35 Ofen ausreichend. Der andere Ofen wird derzeit mit zugekauftem Fremdmüll  
36 betrieben. Eine Ausweitung des Einzugsgebiets wird von uns zurückgewiesen.

37 Bestrebungen, den Klärschlamm aus der Anlage des Amperverbandes in der  
38 Müllverbrennungsanlage mit zu verbrennen, lehnen wir ab. Der im Klärschlamm  
39 enthaltene Phosphor ist ein wichtiger Rohstoff, der nur bei einer Klärschlamm-  
40 Monoverbrennung aus der Asche zurückgewonnen werden kann. Auch Verfahren, den  
41 Phosphor direkt aus dem Klärschlamm zu gewinnen, sind in der Erprobung und  
42 sollen vor einer Entscheidung für eine Verbrennung geprüft werden.

43 Wir wollen

- 44 • ein langfristiges Konzept mit angemessener Finanzmittelausstattung zur  
45 Umgestaltung und Fortentwicklung unserer Abfallwirtschaft im Sinne der  
46 zwingend notwendigen Ressourcenschonung und des Klimaschutzes
- 47 • die Abfallwirtschaft in unserem Landkreis zu einem sozialen, energetischen  
48 und ökonomischen Vorzeigeprojekt weiterentwickeln

## A17 Den Ausbau der S 4 voranbringen – Nein zu Verspätungen, überfüllten Zügen und Zugausfällen

Antragsteller\*in: Martin Runge

Tagesordnungspunkt: 2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

### Text

1 Die S 4 gehört auf ihrem Westarm zu den S-Bahn-Linien, die vor ihrer Einbindung  
2 in die Stammstrecke die meisten Fahrgäste haben. Ausgerechnet die S 4 West hat  
3 aber keine eigenen Gleise, muss also im Mischverkehr fahren (neben den S-Bahnen  
4 Regional-, Fern- und Güterverkehr). Dringend notwendige Investitionsmaßnahmen  
5 wie beispielsweise die Entschärfung des Engpasses „Westkopf Pasing“ und der  
6 Ausbau bis Buchenau wurden immer wieder zugesagt, dann aber auch immer wieder in  
7 die fernere Zukunft verschoben.

8 Bereits im August 1991 erhielt die damalige Bundesbahn den Auftrag,  
9 Investitionsmaßnahmen zur Einführung des 10-Minuten-Taktes in der  
10 Hauptverkehrszeit für die Strecke zwischen Pasing und Buchenau zu planen. Mitte  
11 2003 versprachen Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu und  
12 Bahnchef Hartmut Mehdorn, den Ausbau der Strecke so voranzutreiben, dass bis  
13 spätestens zum Jahr 2010 der 10-Minuten-Takt möglich sei. Mit Beschlüssen der  
14 Bayerischen Staatsregierung und des Landtages im Frühjahr 2010 mit einer  
15 Mehrheit aus CSU, FDP und SPD zum Bahnknoten München wurde jedoch entschieden,  
16 dass der S 4-Ausbau nicht mehr erste Priorität genießen und, wenn überhaupt, nur  
17 mehr bis Eichenau geführt werden soll.

18 Mit dem 2016 beschlossenen Finanzierungskonzept für die zweite Münchner S-Bahn-  
19 Röhre droht der Ausbau der S 4 immer mehr ins Hintertreffen zu geraten. Denn die  
20 u.a. für den S 4-Ausbau vorgesehenen Finanzmittel werden für Jahrzehnte durch  
21 die Inanspruchnahme für das Milliardenprojekt zweite Röhre blockiert. Erinnerung  
22 sei an dieser Stelle auch daran, dass es die CSU-/FDP-Staatsregierung  
23 (zuständiger Minister war damals Martin Zeil von der FDP) und eine große  
24 Koalition im Landtag aus CSU, SPD und FDP waren, die mit ihren Beschlüssen zum  
25 Bahnknoten München im März bzw. April 2010 den S 4-Ausbau aufs Abstellgleis  
26 geschoben haben. Inakzeptabel ist auch ist das Fahrplankonzept, das für die S 4  
27 für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der zweiten Röhre vorgesehen ist. So soll  
28 es in den Abendstunden zu Taktausdünnungen vom jetzigen 20-Minuten-Takt auf  
29 einen 30-Minuten-Takt kommen. Der für tagsüber geplante 15-Minuten-Takt (auch  
30 nur bis Buchenau) dürfte aufgrund der Trassenüberlastung, zumal nach der  
31 Elektrifizierung der Bahnstrecke nach Lindau und einem Zuwachs an Regional- und  
32 vor allem an Fernverkehr, nur mehr mit noch größerer Fahrplanuntreue zu  
33 bewältigen sein. Jetzt so, wie es die aktuellen Planungen vorsehen, nur ein  
34 weiteres Gleis und das auch nur zwischen Pasing und Eichenau bauen zu wollen,  
35 ist unserer Auffassung nach völlig unzureichend.

36 Ein drittes Gleis würde aufgrund von „Gegenfahrtenkonflikten“ allenfalls eine  
37 Kapazitätssteigerung von gerade einmal 25 Prozent bringen, während mit einem  
38 viergleisigen Ausbau die Kapazität mindestens verdoppelt werden könnte. Zwei  
39 Gleise für den S-Bahn-Verkehr und ein Gleis für Fern-, Regional- und Güterzüge  
40 nutzen zu wollen, und dies in beiden Richtungen, so wie dies die aktuellen  
41 Planungen zwischen Pasing und Eichenau vorsehen, würde mit einer gut neun  
42 Kilometer langen eingleisigen Zwei-Richtungs-Strecke zu neuen gravierenden

43 Engpässen führen. Zu berücksichtigen sind hier die vorgesehenen (und von uns  
44 auch begrüßten) Zuwächse im Fernverkehr in die Schweiz und nach Italien  
45 (Fertigstellung von NEAT + Elektrifizierung bis Lindau) und im Regionalverkehr.

46 Mit dem nur dreigleisigen Ausbau, zumal nur bis Eichenau, wäre der 15-Minuten-  
47 Takt (vorgesehen im Übrigen als Stolper-Takt im 12-/18- bzw. 13-/17-Minuten-  
48 Turnus) zementiert, ein 10-Minuten-Takt, eigentliches Planungsziel des Projektes  
49 2. S-Bahn-Stammstrecke, wäre nicht mehr möglich. Nicht von ungefähr, hatte die  
50 DB AG über Jahre hinweg erklärt, dass ein dreigleisiger Ausbau unzureichend sei.

51 Forderungen der GRÜNEN für den Ausbau der S 4-West

52 Seit der Bahnreform sind die Bundesländer für den Schienennahverkehr (SPNV)  
53 zuständig. Deshalb unsere Forderungen an Staatsregierung und Bayerischen  
54 Landtag:

55 • Sich mit Nachdruck für den zügigen viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke  
56 zwischen Pasing und Fürstenfeldbruck und für das Schaffen weiterer  
57 Überholstellen zwischen Buchenau und Buchloe einzusetzen. Im viergleisigen  
58 Bereich bis Fürstenfeldbruck sind die äußeren Gleise für den S-Bahn-  
59 Verkehr und die inneren Gleise für die übrigen Verkehre bestimmt.

60 • Außenbahnsteige, die zum Teil neu errichtet werden müssen, haben den  
61 Vorteil, dass ein barrierefreier Zugang hier auch über Rampen möglich ist.

62 • Einer Durchfinanzierungsgarantie des Freistaates Bayern und einer  
63 Vorfinanzierung aus Mitteln des Freistaates für das Projekt Ausbau des  
64 Westarmes der S 4 zuzustimmen, um die o.g. Maßnahmen schnell  
65 voranzubringen.

66 • Für zusätzliche Regionalzughalte durch Bestellungen durch die Bayerische  
67 Eisenbahngesellschaft (BEG) bis zum Zeitpunkt einer besseren S-Bahn-  
68 Bedienung zu sorgen.

69 • Für Taktverbesserungen für die S 4 zu sorgen und keinesfalls  
70 Taktverschlechterungen zuzulassen.

71 Gemeinsam mit den Bürgermeistern und den Stadt- und Gemeinderäten der von der S  
72 4 bedienten Kommunen werden wir für die Durchsetzung dieser Forderungen kämpfen.

## A18 Südwestumfahrung Olching – Dümmer als der Turmbau zu Babel!

Antragsteller\*in: Martin Runge

Tagesordnungspunkt: 2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

### Text

- 1 Das Straßenbauprojekt Südwestumfahrung Olching (SWU) – die St 2069, die u.a.
- 2 eine Verbindung zwischen der B 471 und der B 2 darstellt, soll auf Olchinger
- 3 Flur ein Stück weit von der Wohnbebauung abgerückt werden – ist aus mehrerlei
- 4 Gründen heftig umstritten. Das Anliegen der Anwohner der Fürstenfeldbrucker und
- 5 der Roggensteiner Straße in Olching nach weniger Autoverkehr vor ihrer Haustür
- 6 ist verständlich und berechtigt. Hier allerdings die SWU als zielführende Lösung
- 7 zu propagieren, ist nichts anderes, als den Teufel mit dem Beelzebub austreiben
- 8 zu wollen. Noch deutlicher formuliert: die SWU ist ein dümmeres Projekt als der
- 9 Turmbau zu Babel, sollte es diesen tatsächlich gegeben haben. Denn Bau und
- 10 Inbetriebnahme der SWU würden zum einen massive Umweltzerstörungen verursachen
- 11 und hätten zum anderen deutlich mehr Verkehrsbelastung als -entlastung zur
- 12 Folge, und dieses auch für und in Olching!
  
- 13 Mehr Verkehr auch für und in Olching durch die Südwestumfahrung
  
- 14 Statt der erhofften Verkehrsentslastung würde die SWU deutlich mehr Verkehr
- 15 bringen. Dieses würde zum einen die Nachbargemeinden Olchings treffen, allen
- 16 voran Eichenau, aber auch Puchheim und Gröbenzell, letzteres wiederum in völlig
- 17 unerträglichem Maße, sollte dann auch noch die von der Stadt Olching und der
- 18 staatlichen Straßenbauverwaltung befürwortete Abzweigung der Umfahrung in die eh
- 19 schon massiv überlastete St 2345 zwischen Gröbenzell und Olching realisiert
- 20 werden. Zum anderen würde die SWU auch mehr Autoverkehr in und für Olching
- 21 selber bringen.
  
- 22 Nach der Verkehrsuntersuchung („Kurzak-Gutachten“), die der Bewertung der SWU
- 23 und der Planfeststellung zugrunde liegt, würde der Straßenzug in Olching, über
- 24 den die St 2069 bisher führt, im Prognosejahr 2025 werktäglich zwischen 770 Kfz
- 25 (Roggensteiner Straße Südteil) und 5.200 Kfz (Fürstenfeldbrucker Straße) bei
- 26 Realisierung der Umfahrung entlastet, was interessanterweise vom Staatlichen
- 27 Bauamt als „nicht sehr große Entlastung“ bezeichnet wird
- 28 (Planfeststellungsbeschluss, S. 34). Gleichzeitig würden jedoch 9.870 Autos je
- 29 Werktag die SWU befahren. Auf der St 2345 südlich des Abzweigs Römerstraße wären
- 30 beispielsweise bei Realisierung der SWU knapp 4.000 Autos mehr unterwegs als
- 31 ohne SWU. In Summe würde die Realisierung und Inbetriebnahme der Umfahrung eine
- 32 Mehrbelastung für Olching durch zusätzliche Kfz-Bewegungen in jährlich
- 33 siebenstelliger Zahl bedeuten. Aber exakt das ist ja auch Zweck und Ziel der
- 34 SWU, geht es bei diesem Projekt doch um „die Erhöhung der Leistungsfähigkeit für
- 35 den überregionalen Verkehr“.
  
- 36 Massive Eingriffe in Natur und Umwelt, Unvereinbarkeit mit dem neuen Arten- und
- 37 Naturschutzrecht
  
- 38 Gleichzeitig hätte der Bau der SWU massive Umweltbeeinträchtigungen zur Folge:
- 39 die Gefährdung streng geschützter Arten, das Durchschneiden eines
- 40 Erholungsraumes und regionalen Grünzugs, Flächenverbrauch und Bodenversiegelung
- 41 sowie Steigerung der Überschwemmungsgefahr. Hinzu kommt, dass die SWU
- 42 durchgehend in Dammlage gebaut werden würde und „im Bereich des Bauvorhabens die



43 Streckencharakteristik einer freien Strecke mit höhengleichen Anschlüssen“  
44 erhalten soll. Die damit ermöglichten deutlich höheren Fahrgeschwindigkeiten  
45 hätten, kombiniert mit der Dammlage, zur Folge, dass tausende von Bürgerinnen  
46 und Bürgern Olchings in den „Genuss“ eines neuen Lärmteppichs kämen.

47 Mit dem neuen Gesetzespaket zum Arten- und Naturschutz in Bayern, vom Landtag am  
48 15. Juli verabschiedet, in Kraft getreten am 1. August, erfuhr auch das  
49 Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) erfreuliche Änderungen. So findet  
50 sich in Art. 9 Abs. 2 Satz 1 die dezidierte Vorgabe, bei Bau und Unterhalt von  
51 Straßen „mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Flächeninanspruchnahme in  
52 Abwägung insbesondere mit den Notwendigkeiten der Sicherheit und Leichtigkeit  
53 des Verkehrs sowie der Schonung von Naturhaushalt und Landschaftsbild so weit  
54 wie möglich zu begrenzen.“ In der Begründung des neuen Gesetzestextes heißt es  
55 hierzu: „Durch die Ergänzung des Art. 9 BayStrWG wird klargestellt, dass künftig  
56 bei Bau und Unterhalt von Straßen den Belangen des Flächenschutzes in neuer  
57 Qualität Rechnung zu tragen ist.“ ... „Der Naturhaushalt und das Landschaftsbild  
58 sind in größtmöglichem Umfang zu schonen. Gefordert ist insoweit ein  
59 ökologisches Umdenken der Straßenbaubehörden.“

60 Baurecht heißt noch lange nicht, dass auch gebaut werden muss

61 Gleiches gilt selbstredend auch für die Genehmigungsbehörden. Und nachdem nahezu  
62 die gesamte Trasse der SWU im Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs liegt, ist  
63 mit dessen vorläufiger Sicherung im Januar 2016, gerade aktualisiert im Juli  
64 2019, ein neues wasserrechtliches Genehmigungsverfahren fällig. Selbst wenn die  
65 SWU abermals genehmigt werden sollte, heißt das noch lange nicht, dass sie dann  
66 auch gebaut werden muss und gebaut wird! Hierüber haben Staatsregierung und  
67 Landtag zu befinden und da hat ja bekanntlich auch bei den Mehrheitsfraktionen  
68 ein Umdenken stattgefunden.

## A23 Neue Wege im ÖPNV

Antragsteller\*in: Stefan Krebs (KV Fürstenfeldbruck)  
Tagesordnungspunkt: 2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

### Text

- 1 Ein zentraler Punkt der Energiewende ist die Frage: Wie können wir uns zukünftig  
2 ökologisch fortbewegen? Dabei ist eine Rechnung ganz einfach: Je mehr Personen  
3 gleichzeitig ein Verkehrsmittel nutzen, desto kleiner ist zum Beispiel der CO<sub>2</sub>-  
4 Ausstoß des einzelnen. Auch der Ressourcenverbrauch, der bei der Anschaffung  
5 entsteht, wird bei häufiger Nutzung auf mehrere Leute aufgeteilt. Aus diesen  
6 Gründen ist der ÖPNV sehr ressourceneffizient und somit klimafreundlich.  
7 Deswegen müssen wir den öffentlichen Personennahverkehr zu einer verlässlichen  
8 Alternative zum Individualverkehr ausbauen.
- 9 Das jetzige Angebot hat aber mehre Probleme: Insbesondere ist das überregionale  
10 öffentliche Verkehrsangebot viel zu einseitig ausgelegt. Wir müssen weg von  
11 einem Nahverkehrskonzept mit München als Knotenpunkt, hin zu einem Spinnennetz  
12 zwischen den einzelnen Gemeinden und Städten der Metropolregion der  
13 Landeshauptstadt. Tangentialverbindungen verkürzen nicht nur die Wege, sondern  
14 erhöhen auch die Sicherheit des Gesamtnetzes. Deswegen fordern wir:
- 15 • Expressbuslinien müssen ausgebaut werden
  - 16 • Zusammenschließen der Linien zu einem Expressbus-Ring um München
  - 17 • Erweiterung des Angebots von MVV-RufTaxis
- 18 Die Busse an sich stoßen natürlich auch immer noch CO<sub>2</sub> aus. In anderen Städten  
19 wird vermehrt auf klimafreundliche Alternativen gesetzt. Hier muss der MVV  
20 nachziehen. Außerdem sind im Landkreis Fürstenfeldbruck vergleichsweise wenige  
21 Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut. Der öffentliche Nahverkehr muss aber für alle  
22 zugänglich sein. Hier ist dringend Nachholbedarf. Zu guter Letzt muss das  
23 Angebot des ÖPNV finanziell attraktiver werden. Bei den jetzigen Preisen ist  
24 Autofahren bei sporadischem Fahren um einiges günstiger.