

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 CO₂ 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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-
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 CO₂ 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.