



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 28. Februar 2008, 11:30 Uhr

Statement

der
Bayerischen Staatsministerin
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Emilia Müller

bei der

Verkehrs-Jahrespressekonferenz 2008

am 28. Februar 2008
im StMWIVT

Gliederung

| | | |
|------|---|----|
| I. | Öffentlicher Nahverkehr | 1 |
| | 1. Mehr SPNV durch Wettbewerb | 1 |
| | 2. Wiederaufnahme der Busförderung | 3 |
| II. | Ausbau der Infrastruktur im ÖPNV | 4 |
| | 1. S-Bahn München | 4 |
| | 2. S-Bahn Nürnberg | 6 |
| | 3. Regio-Schienen-Takt Augsburg | 6 |
| | 4. Bessere Schnittstellen, barrierefreie Stationen | 7 |
| | 5. Weitere Infrastrukturvorhaben | 8 |
| III. | Ausbau des Schienennetzes | 9 |
| IV. | Luftverkehr | 10 |
| V. | Transrapid | 12 |
| VI. | Ausblick | 13 |

Bayern braucht eine **leistungsfähige flächen-deckende Infrastruktur** – sowohl in den Ballungsräumen als auch im ländlichen Raum. Und Bayern braucht eine **optimale Einbindung** in das **nationale** und **europäische Verkehrswe-genetz**.

Ich setze dabei auf **umweltfreundliche Mobili-tät ohne Dirigismus**. Durch **attraktive Ange-bote** schaffen wir **Anreize** zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger.

I. Öffentlicher Nahverkehr

1. Mehr SPNV durch Wettbewerb

Verkehrspolitische Kernaufgabe des Freistaats ist der **Schienenpersonennahverkehr** (SPNV). Mit **gut 105 Mio. Zugkilometern** sind wir der größte **Besteller** von Nahverkehrsleis-tungen in Deutschland. Das Angebot kommt an: **Über 50 % mehr Fahrgäste in zehn Jahren** sprechen eine deutliche Sprache.

Der Wettbewerb hat zu entscheidenden Ver-besserungen geführt. Die Bayerische Eisen-

bahngesellschaft (BEG) schreibt seit 2003 ca. 30 Mio. jährliche Zugkilometer aus.

Wir wollen in diesem Tempo weitermachen und **jedes Jahr etwa drei Ausschreibungen** durchführen.

Der Wettbewerb führt regelmäßig zu günstigeren Preisen. Deshalb sind – trotz Kürzung der Regionalisierungsmittel um ca. 750 Mio. € in 10 Jahren – **Angebotsreduzierungen** in Bayern **kein Thema**.

Im Gegenteil: Wir setzen die **qualitative und quantitative Verbesserung** des SPNV fort – in den Ballungsräumen und in der Fläche.

Aktuell stehen folgende große Netzprojekte an:

- Ende 2008 geht das **Dieselnetz Nürnberg** mit zusätzlichen 400.000 Zugkilometern in Betrieb.
- Ebenfalls Ende **2008** starten in **Augsburg** das **Dieselnetz II** und das **Elektronetz**. Wir wollen mit einem völlig neuen Fahrplankonzept und erheblich mehr Zugkilometern einen großen Schritt Richtung Regio-Schienen-Takt machen. Wir planen einen

Halbstundenrhythmus nach München und zur Hauptverkehrszeit einen 15-Minuten-Rhythmus nach Gessertshausen und Mering. Auch Richtung Dinkelscherben planen wir zum Fahrplanwechsel 2008/2009 mehr Verkehrsleistungen zu bestellen. Ein Jahr später soll auf der Strecke Augsburg – Friedberg das Angebot ebenfalls auf einen 15-Minuten-Takt ausgeweitet werden.

- Die Ausschreibung für das **Dieselnetz Oberfranken** ist am 8. Februar veröffentlicht worden. Das **E-Netz Franken** folgt in Kürze.

2. Wiederaufnahme der Busförderung

Wir wollen die Qualität im ÖPNV aufrechterhalten und weiter ausbauen. Daher werden wir **2009 die Busförderung wieder aufnehmen** und dafür jährlich rund **30 Mio. €** zur Verfügung stellen.

II. Ausbau der Infrastruktur im ÖPNV

1. S-Bahn München

Das **Planfeststellungsverfahren** für die zweite Stammstrecke **läuft**. Durch eine Umplanung im östlichen Abschnitt erzielen wir Einsparungen und Fahrzeitverkürzungen. Dadurch ist die Förderung aus Bundesmitteln gesichert.

Unsere Etappenziele für 2008 sind:

- der erste Planfeststellungsbeschluss;
- der Bau- und Finanzierungsvertrag mit der Bahn;
- die Einleitung der Planfeststellung für den neu konzipierten Abschnitt;

Wir wollen **2009 mit dem Bau beginnen**, damit **spätestens 2016 die ersten S-Bahnen** durch den neuen Tunnel rollen.

Beim „**Erdinger Ringschluss**“ hat der Freistaat die **Planungen selbst in die Hand genommen** und hierfür **40 Mio. €** bereitgestellt. **Erste Ergebnisse** der Vorplanung für den Westabschnitt bis zum Flughafen erwarte ich noch im **1. Quartal 2008**.

Letztes Jahr haben wir die Planungen des **viergleisigen Ausbaus München Ost – Markt Schwaben** in das Projekt **integriert**. Der Ringchluss in seiner Gesamtheit wird den Flughafen sowohl an Nordostbayern als auch an Südostbayern anbinden.

Aber schon vor Fertigstellung der Infrastruktur wollen wir die Anbindung Ostbayerns an den Flughafen verbessern: Hierfür richten wir ab Ende März 2008 einen neuen Regionalbahnhof in Neufahrn ein. Dort können die Fahrgäste direkt in die Flughafen-S-Bahn einsteigen. Zunächst werden zwei Züge morgens in Richtung München und zwei Züge abends in Richtung Ostbayern halten.

Weitere S-Bahn-Projekte in München

Die Planungen für die **S 7-Verlängerung nach Geretsried** und den viergleisigen Ausbau der **S 8 bis Buchenau** laufen. Am weitesten sind wir freilich bei der Elektrifizierung der **Linie A (Dachau – Altomünster)**: Hier wollen wir **im Frühjahr** in die **Planfeststellung** gehen und 2009 mit dem Bau beginnen.

Aber Verbesserungen stehen nicht nur bei der Infrastruktur an, sondern auch beim Angebot:

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 sollen die Münchner S-Bahnen eine Stunde länger fahren.

2. S-Bahn Nürnberg

Für den Ausbau der Strecken nach **Forchheim**, **Neumarkt** und **Ansbach** sowie für die **Verlängerung Lauf – Hartmannshof** sind die **Bau- und Finanzierungsverträge** unterzeichnet. Das Nürnberger S-Bahn-Netz wird sich damit auf über 200 km verdreifachen. Bayern investiert fast 220 Mio. €.

3. Regio-Schienen-Takt Augsburg

Im Großraum Augsburg ist die vollständige Umsetzung des **Regio-Schienen-Taktes** eng mit den Verbesserungen der Augsburger Straßenbahn verknüpft.

Herzstück des Projekts „**Mobilitätsdrehscheibe**“ ist der barrierefreie Ausbau des Hauptbahnhofs. Bund und Freistaat haben für das Gesamtprojekt **Zuschüsse von mehr als 150 Mio. € in Aussicht gestellt.**

Die Einführung des Regio-Schiene-Takts erfordert einen **zusätzlichen Bahnsteig im Augsburger Hauptbahnhof**; Bund und Freistaat werden ihn finanzieren. Die Realisierung setzt voraus, dass die Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe am Hauptbahnhof nicht nachträglich in Frage gestellt werden.

Für den weiteren Ausbau der Infrastruktur, insbesondere die dreigleisigen Ausbauabschnitte Richtung Norden und Westen werden wir uns weiterhin beim dafür zuständigen Bund stark machen. In diesem Jahr steht die Fortschreibung des Bedarfsplans Schiene an. Wir werden erneut beantragen, dass der Bund das Projekt in den Bedarfsplan aufnimmt.

Wir zählen darauf, dass sich auch die Region gegenüber dem Bund massiv für das Projekt einsetzt und wir an einem Strang ziehen. Hier ist eine konzertierte Aktion der Abgeordneten von Bund und Land erforderlich.

4. Bessere Schnittstellen, barrierefreie Stationen

Die Verbesserung der **Schnittstellen** zwischen Individualverkehr und SPNV sowie der **barriere-**

refreie Ausbau der Verkehrsstationen bleiben **Kernanliegen** unserer Verkehrspolitik.

Ein großes Anliegen ist uns der **barrierefreie Ausbau der SPNV-Haltestellen**, weil wir **älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen sowie Familien mit Kinderwagen einen leichteren Zugang zum SPNV ermöglichen wollen**. Hier steht eigentlich der **Bund in der Pflicht**. Trotzdem finanziert der Freistaat Verbesserungen an den **S-Bahn-Stationen in München und Nürnberg** mit über **150 Mio. €**.

Darüber hinaus werden wir uns unter anderem am Ausbau der Bahnhöfe **München-Pasing, Ingolstadt, Rosenheim, Passau, Würzburg, Augsburg und München Ost** beteiligen.

5. Weitere Infrastrukturvorhaben

150 Mio. € Förderung für Infrastruktur

Den **kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen** haben wir 2007 zur Verbesserung der Infrastruktur für U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse **Zuschüsse** von knapp

150 Mio. € gewährt. Davon sind 61 Mio. € in den ländlichen Raum geflossen.

III. Ausbau des Schienennetzes

Auch bei der Infrastruktur für den Schienenfernverkehr drängt Bayern beim Bund ständig auf weitere Fortschritte. Einige Erfolge konnten wir dabei zuletzt verzeichnen. Herausragende Beispiele sind:

- Zum Jahresfahrplan 2007 hat die DB auf der Aus-/Neubaustrecke **München – Ingolstadt – Nürnberg** den **Regelbetrieb** aufgenommen.
- Auf der Achse Ulm – Augsburg ist ein Flaschenhals endlich Geschichte. „**Neu-Ulm 21**“ war nur möglich, weil der **Freistaat 55 Mio. € vorgeschossen** hat.

Auf vergleichbare Weise wollen wir in der **ersten Jahreshälfte 2008** die **Elektrifizierung** und den **Neigetechnikausbau** der Strecke **München – Lindau** unter Dach und Fach bringen. Eine entsprechende **Absichtserklärung** konnte

ich vor wenigen Tagen in Memmingen unterzeichnen.

Sorgen bereitet mir der dringend notwendige Ausbau **München – Mühldorf – Freilassing**. Der Ausbau darf nicht verzögert werden. Er muss unabhängig vom Zulauf zum Brennerbasistunnel so schnell wie möglich kommen.

Auch die **Qualität der Infrastruktur in der Fläche** muss dauerhaft gewährleistet werden. Daher haben wir zum nächsten Schritt der Bahnreform eine klare Position: Die **Kapitalprivatisierung der DB AG** darf **nicht an Bundestag und Bundesrat vorbei** realisiert werden.

IV. Luftverkehr

Der „**Allgäu Airport**“ in **Memmingen** hat bisher bereits ein Passagieraufkommen von über 200.000 Fluggästen erzielt. Seinen Erfolg verdanken wir dem **beispielhaften Engagement der regionalen Wirtschaft**. Erst am Montag habe ich für dieses Projekt den **Förderbescheid** in Höhe von **6,1 Mio. €** übergeben.

Für den Flughafen Hof-Plauen habe ich mit den Flughafengesellschaftern einen Vertrag über die Modernisierung des Flughafens geschlossen. Er soll schrittweise mit bis zu 11,4 Mio. € saniert und modernisiert werden. Damit wird seine Zukunft als City-Airport gesichert.

Der **Flughafen Nürnberg** hat sich als Nordbayerns „Tor zur Welt“ bewährt: **7 %** mehr **Passagiere**, knapp **9 %** mehr **Fracht** und die Wahl zum **besten deutschen Flughafen 2007** durch das Fachmagazin „Business Traveller“ belegen dies eindrucksvoll.

Der Weltflughafen **München** hat 2007 mit einem Plus von über **10 %** auf **34 Mio. Passagiere** neue Rekorde bei Wachstum und Verkehrsaufkommen erzielt. Seine Kapazitäten werden schon heuer erschöpft sein.

Um die Entwicklung als interkontinentale Drehscheibe im europäischen Wettbewerb zu sichern, ist eine **dritte Start- und Landebahn unverzichtbar**. Die Planfeststellung läuft; eine Realisierung ist frühestens 2011 möglich.

V. Transrapid

Um die erwartete **Verdopplung des Verkehrs zum Flughafen** bis 2020 aufzufangen, setzen wir auf die technisch, wirtschaftlich und ökologisch effektivste Lösung: den **Transrapid**.

Er bringt gerade für Fernverkehrsreisende zum Flughafen München erhebliche **Zeitvorteile**. 50 % der Fahrgäste aus nah und fern reisen über den Hauptbahnhof an. Mit dem Transrapid sparen sie hin und zurück über eine Stunde.

Auch wenn immer wieder das Gegenteil behauptet wird: Eine **Express-S-Bahn** ist **keine ernsthafte Alternative**. Sie hätte keine vergleichbare verkehrliche Wirkung, weil sie deutlich **weniger Menschen zum Umsteigen** von der Straße **auf die Schiene** bewegen würde.

Außerdem käme eine Express-S-Bahn auf der Transrapid-Trasse Bayern rund doppelt so **teuer** zu stehen. Das Geld, das uns der Transrapid spart, können wir gut für wichtige andere Verkehrsvorhaben in Bayern gebrauchen. Wer hier eine S-Bahn fordert, der betreibt Verkehrspolitik zulasten des ländlichen Raums.

Schließlich schafft und sichert der Transrapid in Bayern **hochwertige Arbeitsplätze** in der Industrie, auf dem Bau und bei Verkehrsunternehmen.

VI. Ausblick

Zusammenfassend darf ich ohne falsche Bescheidenheit feststellen, dass Bayern seine **Spitzenstellung im Ländervergleich behauptet**. Wir setzen unsere erfolgreiche Verkehrspolitik auch gegen Widerstände fort und werden mit mehr **Wettbewerb** und dem weiteren **Ausbau der Infrastruktur** für eine **gute Erschließung in ganz Bayern** sorgen.