



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 17. April 2009, 13:30 Uhr

Pressestatement

des
Bayerischen Staatsministers
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Martin Zeil

anlässlich
der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung
zwischen der Schweizer Eidgenossenschaft und der
DB Netz AG für den Ausbau der Eisenbahnstrecke
München - Memmingen - Lindau

am 17. April 2009
in Memmingen

Gliederung

I. Bedeutung der Strecke	1
II. Drei Finanzierungsverträge	2
III. Europäische Dimension.....	4
IV. Ausblick	5

- Anrede -

Heute wird für ein wichtiges Schienenvorhaben das letzte Signal auf Grün gestellt: Mit der Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags zwischen der Schweiz und der Deutschen Bahn kann der Ausbau der Strecke München – Memmingen – Lindau endgültig Fahrt aufnehmen.

I. Bedeutung der Strecke

Dieser Ausbau wird einen wichtigen Beitrag für einen attraktiven grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr leisten. Bayern und die Schweiz haben sich in besonderer Weise für das Projekt engagiert. Ich bin sehr froh, dass wir nun heute gemeinsam hier sind, wenn die letzte Vereinbarung besiegelt wird.

Die Bahnverbindung München – Zürich ist aus bayerischer Sicht sowohl für den grenzüberschreitenden Personenverkehr zwischen dem Freistaat und der Schweiz als auch für den Güterverkehr überaus bedeutsam.

Die Elektrifizierung der Strecke Geltendorf – Lindau verbindet das elektrische Netz der Schweiz mit den elektrifizierten Hauptstrecken in Bayern. Der Lückenschluss ermöglicht Bayern zudem einen leistungsfähigen Zugang zum Gotthard-Tunnel, der gerade gebaut wird. Damit wird der Schienengüterverkehr im Freistaat an die leistungsfähige Alpentransversale angebunden.

Diese Anbindung ist uns ebenso wichtig wie der Zulauf zum Brenner-Basistunnel, für den ich mich auch als amtierender Präsident der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn mit aller Kraft einsetze. Wir benötigen beide Strecken, um die umweltfreundlichen Schienenverkehrsverbindungen zu unseren Wirtschaftspartnern südlich der Alpen und zu den Mittelmeerhäfen für die Anforderungen von morgen fit zu machen.

II. Drei Finanzierungsverträge

Insgesamt drei Verträge waren erforderlich, damit der Ausbau München – Lindau auf den Weg gebracht werden konnte: Zwischen Bund und Bahn, zwischen Freistaat und Bahn und jetzt heute zwischen Schweiz und Bahn.

Eigentlich müsste ein einziger Vertrag genügen – nämlich zwischen Bund und Bahn. Der Bund stellt aber nicht genügend Mittel für die dringenden Ausbauvorhaben bereit. Dadurch haben wir die paradoxe Situation, dass der Bund die Strecke zwar in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen, sie dann aber nicht prioritär behandelt hat.

In den nächsten 10 bis 15 Jahren wäre somit gar nichts passiert. Auf absehbare Zeit hätte es keinen durchgehenden Verkehr zwischen München und Zürich gegeben. Die elektrifizierte Strecke auf Schweizer Seite wäre für deutsche Dieselloks gesperrt gewesen.

Der Bund trägt nach dem Grundgesetz stets die alleinige Finanzierungsverantwortung für Infrastrukturmaßnahmen. Diese können wir ihm auch hier nicht abnehmen. Die besondere internationale Konstellation hat es aber erforderlich gemacht, eine Sonderregelung zu treffen:

Weil der Bund das Mitfinanzierungsangebot der Schweiz nicht annehmen konnte oder wollte, ha-

ben sich letztlich der Freistaat und die Schweizerische Eidgenossenschaft dafür entschieden, jeweils durch ein Darlehen an die DB Netz AG die vorgezogene Realisierung zu ermöglichen.

Bayern hat bereits am 19. Dezember 2008 einen Finanzierungsvertrag mit der Bahn abgeschlossen. Wir stellen der DB Netz ein zinsloses Darlehen in Höhe von 55 Mio. € für den Ausbau der Strecke zur Verfügung.

III. Europäische Dimension

Damit bekennt sich Bayern zu einer Verkehrsplanung, die nicht an Staatsgrenzen haltmacht. Wozu eine Politik führt, die nicht über den nationalen Tellerrand hinausblickt, müssen wir leider an mehreren Stellen erleben.

Wir sehen uns zum Beispiel beim Brennerzulauf München – Rosenheim – Kufstein und beim Abschnitt München – Mühldorf – Freilassing der „Magistrale für Europa“ mit einer Hinhaltenaktik aus Berlin konfrontiert. Dies widerspricht allen Bekenntnissen zur ökologischen und klimafreundlichen Neuausrichtung des Verkehrs.

Wenn wir nicht ins Zeitalter der Kleinstaaterei mit Schlagbäumen und Brückenzöllen zurückfallen wollen – ich nenne nur das sektorale Fahrverbot in Tirol –, dann brauchen wir leistungsfähige grenzüberschreitende Schieneninfrastrukturen und zwar bald.

IV. Ausblick

Deutschland muss heute seine Hausaufgaben machen: erstens die Mittelausstattung deutlich verbessern und zweitens endlich eine sachgerechte, strategisch fundierte Investitionsplanung betreiben. Dafür wird sich die Bayerische Staatsregierung weiterhin mit Nachdruck einsetzen. Es darf nicht dem Zufall überlassen bleiben, ob und wann eine wichtige grenzüberschreitende Verbindung ausgebaut wird.