



---

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Sperrfrist: 18. Mai 2009, 15 Uhr

## Statement

des  
Bayerischen Staatsministers  
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

## Martin Zeil

anlässlich  
des Pressegesprächs zur  
2. S-Bahn-Stammstrecke München

am 18. Mai 2009  
in München

## **Gliederung**

- I. Begrüßung und Einleitung
- II. Weiteres Vorgehen
- III. Ziele der Verkehrspolitik für die Metropolregion München

## **I. Begrüßung und Einleitung**

Ich begrüße Sie herzlich zu unserem heutigen Pressegespräch zu einem Thema, das uns alle in den letzten Wochen bereits häufig beschäftigt hat – die 2. S-Bahn-Stammstrecke München.

Ich bin nach wie vor der Ansicht, dass München eine Entlastung für die bestehende S-Bahn-Stammstrecke braucht. Das ist Fakt und wird durch alle bisherigen Untersuchungen bestätigt.

Noch wichtiger als für die Münchner ist die Entlastung der Stammstrecke allerdings für die **Pendler aus dem Umland**. Denn sie sind besonders auf eine schnelle und verlässliche Verkehrsinfrastruktur auf ihrem Weg in die Münchner Innenstadt angewiesen. Eine zweite Stammstrecke ist unerlässlich für die bessere Vernetzung zwischen Stadt und Metropolregion München.

## II. Weiteres Vorgehen

Die 2. Stammstrecke ist ein Projekt mit Bedeutung für die nächsten 100 Jahre. Zur Realisierung bedarf es deshalb der größtmöglichen Einigkeit aller betroffenen Akteure. Die Diskussionen der letzten Wochen waren für das Projekt nicht förderlich.

Wir müssen möglichst schnell wieder zu einer sachlichen und zielgerichteten Behandlung des Themas zurückkommen. Deshalb begrüße ich es sehr, dass der Münchner Oberbürgermeister und die Stadtratsfraktionen zu meinem Angebot Zustimmung signalisiert haben, die **vergleichende Untersuchung unter Einbeziehung des Südrings** aus dem Jahre 2001 aktualisieren zu lassen.

Der Freistaat ist hierfür schon in Vorleistung getreten. Im Frühjahr 2009 hat er eine Aktualisierung der **Betriebskonzepte** und **Verkehrsprognosen** für den Südring auf neuer Datenbasis durchführen lassen.

Nun werden wir auch **die aktuellen Infrastrukturkonzepte** bis zum Herbst vertieft untersuchen lassen. Auf dieser Grundlage können wir dann fundiert den verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen der Alternativkonzepte vergleichen.

Dabei ist es aber nicht möglich, die Planungen zum Südring auf das Niveau einer Entwurfsplanung – wie sie für den Großteil des 2. Stammstrecken - Tunnels vorliegt – zu bringen. Derartige Forderungen, die in den letzten Wochen zu hören waren, sind unrealistisch.

Denn damit würden die weit fortgeschrittenen Planungen und Genehmigungsverfahren für den 2. Stammstrecken-Tunnel **mehrere Jahre verzögert**. Das wäre nicht im Sinne einer langfristig ausgerichteten und verlässlichen Verkehrspolitik.

Ich bin froh, dass durch mein Angebot zum weiteren Vorgehen das **Stillstandsszenario für die verkehrliche Entwicklung bei der S-Bahn-München** die politische Bühne wieder verlassen hat. Eine gute Zusammenarbeit mit allen Projektbeteiligten, insbesondere der Landeshauptstadt München, liegt mir am Herzen. Es ist ein erfreuli-

ches und wichtiges Signal, dass diese sich bereit erklärt hat, sich an der **Finanzierung der vergleichenden Untersuchung** zu beteiligen.

Mein wichtigstes Anliegen ist es, dafür zu sorgen, dass das immer kleiner werdende Zeitfenster für eine Entlastung der bestehenden Stammstrecke nicht vor unserer Nase zuschlägt.

Das **GVFG-Bundesprogramm**, auf das wir zur Finanzierung angewiesen sind, läuft 2019 aus. Deshalb darf es keine Verzögerung bei Planungen und Genehmigungsprozessen mehr geben. Klar ist aber: Es gibt keine Lösung, die alle zufriedenstellen wird.

### **III. Ziele der Verkehrspolitik für die Metropolregion München**

Für ein noch besser funktionierendes Münchner S-Bahnsystem müssen wir alle an einem Strang ziehen und gemeinsam folgende Ziele erreichen:

- Wir müssen die bestehende Stammstrecke und ihre Stationen entlasten. Dies wird die

Störanfälligkeit des ganzen Systems erheblich reduzieren.

- Wir müssen die Fahrgäste aus dem Münchner Umland zügig dorthin bringen, wo die meisten auch hin wollen: an den Marienplatz und den Hauptbahnhof.
- Wir müssen auch im Interesse unserer Umwelt im Großraum München noch mehr Menschen vom Auto auf die Schiene bringen.
- Wir müssen eine Verkehrsinfrastruktur schaffen, die uns Spielräume für zukünftige Maßnahmen gibt. Mittelfristig sind dies zum Beispiel die Projekte zum „Erdinger Ringchluss“ und zur „Beschleunigung der Flughafenbindung“. Langfristig denke ich da an Express-S-Bahnen, die die Menschen aus der gesamten Metropolregion schnell und umsteigefrei in die Münchner Innenstadt bringen.

Die Ergebnisse der aktualisierten Verkehrsprognose zeigen, dass wir diese Ziele mit dem bisher eingeschlagenen Weg am schnellsten und besten verwirklichen können.