



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 23. November 2009, 13:00 Uhr

Statement

des
Bayerischen Staatsministers
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Martin Zeil

anlässlich
der Pressekonferenz zur Vorstellung des
Flughafengutachtens

am 23. November 2009
in München

Gliederung

I. Zentrale Ergebnisse des Gutachtens	1
II. Maßnahmenbündel „Ostkorridor“	2
III. Überregionaler Verkehr.....	4
IV. Flughafen-Express.....	6
V. Ausblick	8

- Anrede -

Die Diskussion über die Anbindung des Münchner Flughafens ist so alt wie der Flughafen im Erdinger Moos selbst.

Nach dem Scheitern des Transrapids haben wir ein umfassendes Gutachten **zur Verbesserung der Schienenanbindung des Münchner Flughafens** in Auftrag gegeben. Damit können wir nun erstmals alle denkbaren Varianten objektiv und auf einer einheitlichen Grundlage miteinander vergleichen. Von Anfang an war mir wichtig, die zahlreichen Vorschläge zu einem Gesamtkonzept zusammenfügen.

I. Zentrale Ergebnisse des Gutachtens

Heute haben die Gutachter ihre Ergebnisse vorgelegt. Es gibt eine eindeutige Empfehlung: Im überregionalen Verkehr soll der Flughafen über **direkte Zugverbindungen** aus den Richtungen **Ulm/Augsburg und Salzburg** erreicht werden. Dabei spielt die Realisierung der Transeuropäi-

schen Magistrale Paris – München – Wien – Bratislava/Budapest eine zentrale Rolle.

- Aus Nord- und Nordostbayern kann man zukünftig den Flughafen über die Neufahrner Gegenkurve direkt erreichen.
- Für die Verbindung zwischen München und dem Flughafen empfehlen die Gutachter einen **Flughafen-Express** über die **2. Stammstrecke** und den **Ost-Ast der S-Bahnlinie 8**.

Damit können wir **echte Quantensprünge** erreichen: Zum Beispiel werden wir in Zukunft mit einem Zug aus **Regensburg umsteigefrei in etwa einer Stunde** zum Flughafen fahren. Das sind 40 Minuten Zeitersparnis. Vom **Münchner Marienplatz zum Flughafen** kann man künftig in rund **20 Minuten fahren**, statt bisher in 40 Minuten.

II. Maßnahmenbündel „Ostkorridor“

Die Gutachter haben vier Varianten zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens verglichen, den West- und den Ostkorridor sowie zwei Lösungen in der zentralen Mitte. Die überre-

gionalen Anbindungen und die hierfür notwendige Infrastruktur bauen darauf jeweils auf. Das **Maßnahmenbündel „Ostkorridor“** bietet die größten Vorteile:

- Mit **1,7** hat es **das günstigste Nutzen-Kosten-Verhältnis**.
- Der Infrastrukturbedarf ist bei dem Maßnahmenbündel „Ostkorridor“ am geringsten. Hier müssten langfristig insgesamt **1,4 Milliarden Euro investiert** werden. Das ist mit Blick auf die **zukünftige Finanzierung** von großer Bedeutung, gerade wegen der schwierigen Haushaltssituation bei Bund und Freistaat.
- Auch deshalb haben die Gutachter bei allen Varianten untersucht, ob verkehrliche **sinnvolle und finanziell machbare Zwischenschritte** bis zum Zielkonzept möglich sind. Beim Maßnahmenbündel „Ostkorridor“ gelingt das am Besten.
- Bereits die **1. Baustufe** ermöglicht mit zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Daglfing und Johanneskirchen den **Flughafen-Express**. Hier erreichen wir mit **vergleichsweise ge-**

ringen Mitteln bereits erhebliche Verbesserungen.

III. Überregionaler Verkehr

Eine zentrale Rolle für die Empfehlung der Gutachter spielt der **Erdinger Ringschluss**, den wir parallel zum Flughafengutachten vorantreiben. Über die Walpertskirchener Spange und den Ringschluss werden Züge aus den südöstlichen Regionen einschließlich dem Salzburger Raum den Flughafen auf direktem Wege erreichen.

Unverzichtbare Voraussetzung für die **Anbindung Südostbayerns** ist die **Strecke München – Mühldorf – Freilassing**. Sie ist Bestandteil der europäischen Magistrale Paris – München – Wien – Bratislava/Budapest. Der Ausbau ist im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben. Die Realisierung kommt allerdings nur schrittweise voran.

Die Ergebnisse des Flughafengutachtens zeigen: Wir brauchen dringend **einen schnellen Ausbau der Strecke**. Denn nur eine deutlich leistungsfähigere Strecke ermöglicht

- eine **bessere Schienenanbindung des Chemiedreiecks**,

- eine Komplettierung des **Transeuropäischen Netzes** und
- **direkte Zugverbindungen**, die zukünftig in der Hälfte der heute benötigten Zeit den **Flughafen mit Salzburg** verbinden.

Der Bund muss bei der aktuell laufenden Überprüfung des Bedarfsplans Schiene dem Ausbau der Strecke zwischen München – Mühldorf und Freilassing endlich mehr Bedeutung zukommen lassen. Ich bin zuversichtlich, dass wir mit dem neuen Bundesverkehrsminister hier weiter vorankommen. Ich werde auf eine zügige Realisierung des Ausbaus drängen.

Für die Schienenanbindung des Flughafens von **Nord- und Nordostbayern** haben die heute vorgestellten Ergebnisse die **Neufahrner Gegenkurve** als beste Lösung bestätigt. Sie ist fester Bestandteil des Erdinger Ringschlusses.

Die Planungen sind bereits weit fortgeschritten. Ich gehe davon aus, dass die Deutsche Bahn Anfang 2010 das Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt und bis 2011/12 Baurecht vorliegen kann.

Die **Inbetriebnahme der Neufahrner Gegenkurve** ist die erste Baustufe des Gesamtprojektes Erdinger Ringschlusses. Mit ihr wäre die **Voraussetzung geschaffen, stündlich direkt und umsteigefrei mit dem Zug von Regensburg, Landshut und Freising zum Flughafen München** zu kommen.

Der Bau der **Pasinger Kurve** und ein **zweiter Flughafenbahnhof** sollen die Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens vervollständigen. Damit können zusätzlich zu den überregionalen und regionalen Zügen auch Züge des Fernverkehrs auf der Strecke Paris – München – Wien – Bratislava/Budapest - über den Flughafen fahren. Auch wenn dies nicht schon morgen der Fall sein wird, müssen wir diese auf längere Sicht unverzichtbare Anbindung vorantreiben.

IV. Flughafen-Express

Ein weiterer Schritt zur besseren Erreichbarkeit des Flughafens ist die **Ertüchtigung des Ost-Astes der S-Bahnlinie 8**. Mit einer leistungsfähigen Infrastruktur im Bereich Daglfing – Johanneskirchen kann ein vollwertiger Flughafen-

Express die Münchner Innenstadt mit dem Flughafen in nahezu der Hälfte der heute benötigten Zeit verbinden. Vom Marienplatz aus ist der Flughafen künftig in 21 Minuten erreichbar, statt wie bisher in 36 Minuten. Das vorgelegte Gesamtkonzept geht weit über die Überlegungen des Münchner Oberbürgermeisters zum M-Express hinaus. Jetzt liegt ein umfassendes Zukunftskonzept zum Bahnknoten München vor, das die Wettbewerbssituation des Flughafens München deutlich verbessert.

Der **Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen** ist auch ein wesentliches Element der laufenden **Untersuchung des Bundes zum Bahnknoten München**. Wir stehen dazu in direktem Kontakt mit dem Bund und stimmen uns eng ab. Ich werde mich beim Bundesverkehrsministerium dafür einsetzen, dass diese Maßnahme vorrangig realisiert wird. Der Koalitionsvertrag sieht – auch auf bayerisches Drängen – eine Priorität für Luftdrehkreuze vor. Das ist eine Steilvorlage für unser Projekt.

Der Flughafen-Express kann aber nur erfolgreich sein, wenn er den 2. S-Bahn-Tunnel nutzt. Der 2. S-Bahn-Tunnel ist nicht nur **alternativlos für die**

weitere Entwicklung der Münchner S-Bahn.

Vielmehr schafft er auch die notwendigen Kapazitäten, um **weitere Züge direkt** in die Münchner Innenstadt leiten zu können. Durch Ergänzung der Infrastruktur des 2. S-Bahn-Tunnels im Bereich Laim / Pasing kann – wie von den Gutachtern vorgeschlagen – der Flughafen-Express bis Augsburg geführt werden.

Nicht nur der Flughafenverkehr profitiert von der erweiterten Nutzung des 2. S-Bahn-Tunnels. Auch weitere Züge, wie z.B. der Fugger-Express, könnten den Tunnel nutzen und somit den Augsburgern eine umsteigefreie und schnelle Verbindung zum Marienplatz bieten. Damit bestätigt auch dieses Gutachtens, dass der **2. S-Bahn-Tunnel die beste Lösung** für eine nachhaltige Entwicklung des Schienenverkehrs in der Metropolregion München ist.

V. Ausblick

Mit den heute präsentierten Empfehlungen der Gutachter lassen sich wesentliche Verbesserungen bei der Schienenanbindung des Flughafens München für fast alle bayerischen

Landesteile erreichen. Bei der Abwägung von Nutzen und Kosten erzielen die vorgeschlagenen Maßnahmen das bestmögliche Ergebnis. Von besonderer Bedeutung ist für mich, dass das Zielkonzept in verkehrlich **sinnvollen und finanziell darstellbaren Teilschritten** realisiert werden kann. Die Ausbauvorschläge lassen sich gut in die Planungen von Bahn und Bund zur Ertüchtigung des **Bahnknotens München** integrieren.

2. Stammstrecke, Flughafenanbindung, Erdinger Ringschluss und die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing bilden eine ineinander greifende Zukunftsplanung, nicht nur für die Münchner Region und Bayern, sondern auch für Europa. Sicher geht nicht alles auf einmal. Mir liegt an einem realistischen und finanzierbaren Konzept. Deshalb werde ich dem Ministerrat und dem Landtag in Kürze eine notwendige Prioritätenliste der vordringlichen Einzelmaßnahmen vorlegen.

Wir dürfen aber nicht vergessen: Der Ausbau der Schieneninfrastruktur bedarf **umfangreicher planerischer, genehmigungsrechtlicher sowie finanzieller Vorbereitung**. Ich gehe davon aus,

dass die Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen in fünf bis zehn Jahren möglich sein wird.

Bisher konnten wir mit der S 1 und S 8 ein gutes Grundangebot für eine Flughafenanbindung im Nahverkehr schaffen. Doch reicht das nicht für ein führendes europäisches Luftverkehrsdrehkreuz wie dem Flughafen München. Was wir brauchen, sind Direktverbindungen aus den bayerischen Regionen, eine Perspektive für den Schienenpersonenfernverkehr und eine schnelle Expresslösung zur Münchner Innenstadt. Und das Ganze muss sich einfügen in ein Zukunftskonzept für den Bahnknoten München.

Die Metropolregion München, die angrenzenden Regionen und der Flughafen brauchen eine belastbare Perspektive. Das heute vorgelegte Gutachten weist uns dafür einen gangbaren und vernünftigen Weg.