



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 23. März 2010, 13:00 Uhr

Statement

des
Bayerischen Staatsministers
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Martin Zeil

anlässlich
der Pressekonferenz im Anschluss an die
Kabinettsitzung zum Bahnknoten München

am 23. März 2010
München

Gliederung

- I. Gesamtkonzept zum Bahnknoten München
- II. Ergänzenden Untersuchung ,Nordtunnel light'
- III. Schritte zur Realisierung des Bahnknotens Münchens
- IV. Fazit

I. Gesamtkonzept zum Bahnknoten München

Wir haben heute die Weichen für den zukunftsfähigen Ausbaus des Bahnknotens München für die nächsten 50 Jahre gestellt. Der Ministerrat hat heute das **Gesamtkonzept** zum Bahnknoten München **beschlossen**. Es umfasst die Realisierung des 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels und den viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Johanneskirchen und Daglfing.

Alle bisherigen Untersuchungen haben gezeigt: Die schnelle Flughafenbindung über den Ostkorridor im Zusammenspiel mit dem 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel ist und bleibt **das beste Zukunftskonzept**. Der Nordtunnel kann die 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht ersetzen und ist damit **keine Alternative**.

Neben Stammstrecke und Ostkorridor wollen wir in den nächsten Jahren noch drei weitere wichtige Baumaßnahmen realisieren:

1. den Erdinger Ringschluss samt Walpertskirchener Spange,
2. die ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, und
3. den Ausbau des Bahnhofs Pasing mit Anbindung an die 2. Stammstrecke.

Damit können wir die dringendsten Probleme des Schienenverkehrs in der Metropolregion München nachhaltig lösen.

Der Kapazitätsausbau bringt wesentliche Vorteile mit sich:

- Er wird die Taktungen auf den S-Bahn-Außenästen verdichten,
- Er wird die Betriebsqualität auf der Stammstrecke verbessern,
- Er wird die Störanfälligkeit durch einen Bypass reduzieren,
- Er wird mit Express-Verbindungen das Umland noch besser an die Stadt anbinden, und darüber hinaus
- regionale Verbindungen über die 2. Stammstrecke in die Münchner Innenstadt ermöglichen.

Damit verbessern wir die **Erreichbarkeit des Münchner Flughafens aus praktisch allen Landesteilen** Bayerns erheblich.

II. Ergänzenden Untersuchung ‚Nordtunnel light‘

Die Ergebnisse der ergänzenden Untersuchung des ‚Nordtunnels light‘ zeigen: Die Flughafenanbindung über den Ostkorridor in Verbindung mit dem 2. S-Bahn-

Stammstreckentunnel ist die optimale Lösung für München. Sie erreicht von allen untersuchten Varianten mit 1,7 den **mit Abstand höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen**. Die ‚Nordtunnel light‘-Alternativen liegen mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von maximal 1,0 deutlich darunter und können deshalb nicht mit Bundesmitteln gefördert werden.

Mit dem 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel und dem Ausbau des Ostkorridors können wir rund **ein Drittel mehr Autoverkehr auf die Schiene** verlagern als mit dem ‚Nordtunnel light‘. Zudem **sparen** die Fahrgäste rund **20 Prozent ihrer Reisezeit**. Die bestehende **Stammstrecke** wird erheblich **entlastet**. Außerdem sind die **hochfrequentierten Haltestellen** (Hauptbahnhof, Marienplatz) anders als bei der Nordtunnel-Variante **schnell erreichbar**.

Das heute beschlossene Konzept ist **daher ökonomisch und ökologisch eindeutig der richtige Weg**.

III. Schritte zur Realisierung des Bahnknotens München

Morgen entscheidet der Münchner Stadtrat über die Zukunft des Bahnknotens München. Ich erwarte auch von ihm ein positives Votum. Wir sollten dem Bund **jetzt ein deutliches Signal** geben, dass Stadt und Land **geschlossen** hinter diesem **Zukunftsprojekt** stehen.

Ich strebe einen **abschnittsweisen Baubeginn** der 2. S-Bahn-Stammstrecke **Anfang 2011** an. Dann ist eine Inbetriebnahme bis 2018 möglich. Dazu brauchen wir den Abschluss des **Bau- und Finanzierungsvertrages** mit der Deutschen Bahn bis zum Sommer und eine entsprechende Vereinbarung mit dem Bundesverkehrsministerium. Gleichzeitig wollen wir ein **Sonderbudget** des Bundes für die Olympischen Winterspiele 2018 für das Projekt. Die Gespräche hierüber laufen bereits.

Für die **erste Baustufe des Erdinger Ringschlusses**, die sogenannte ‚Neufahrner Kurve‘, hat die Deutsche Bahn das **Planfeststellungsverfahren** Ende Januar eingeleitet.

Der Freistaat Bayern steht in enger Abstimmung mit dem Bund, damit der viergleisige Ausbau der Strecke Johanneskirchen – Daglfing und die Walpertskirchener Spange als Bestandteile des Bahnknotens München in den **vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans** aufgenommen werden.

Unabhängig davon ist der **Ausbau der ABS 38** München – Mühldorf – Freilassing für die schnelle Flughafenbindung und den Erdinger Ringschluss **unentbehrlich**. Hier muss der Bund seiner Finanzierungsverpflichtung aus dem Bundesverkehrswegeplan so schnell wie möglich nachkommen. Außerdem führen wir Gespräche mit der Landeshauptstadt München über die konkrete

Ausgestaltung und Finanzierung des Ausbaus Johanneskirchen – Daglfing.

Mit dem Gesamtkonzept für den Bahnknoten München erhalten auch **Nordost- und Südostbayern konkrete Perspektiven** für schnelle und direkte Zugverbindungen **zum Flughafen München**. Mit der Neufahrner Kurve schaffen wir eine stündliche schnelle Direktverbindung von Regensburg zum Flughafen, zusätzlich zum heutigen Angebot. Das ist bis zum Jahr 2016 möglich. Mit dem Erdinger Ringschluss und der Walpertskirchener Spange schließen wir dann auch Südostbayern und Salzburg direkter an den Flughafen München an.

Wir haben heute im Kabinett vereinbart, das Gesamtkonzept um einzelne Maßnahmen aus dem sogenannten **„Olympiapaket München Plus“** zu ergänzen. Konkret geht es um die Sendlinger Spange als Bypass zwischen Pasing und Heimeranplatz bis zur Realisierung der 2. Stammstrecke. Daneben sollen die Planungen für den viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Pasing und Eichenau weiter beschleunigt werden.

Auch die Entwicklung der **Münchner U-Bahn** wollen wir im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten bei Bund und Freistaat **weiterhin positiv begleiten**. Bei der U5-Verlängerung nach Pasing beispielsweise ist es wichtig, dass die Landeshauptstadt München möglichst bald ihre verkehrliche Prüfung abschließt.

Ferner werden wir auch einen **zusätzlichen Nord-Süd-Bahnhof** am Flughafen als Direktanbindung von Nord- und Ostbayern an den Flughafen noch einmal vertieft untersuchen.

IV. Fazit

Das heute beschlossene Zukunftskonzept zum Bahnknoten München ist ein **echter Schub** zur Bewältigung der wachsenden Mobilität der Menschen. Wir können die Spitzenstellung der Metropolregion München im Bereich des öffentlichen Verkehrs nur halten, indem wir die Stadt-Umland-Beziehungen über die heutigen S-Bahn-Endhaltepunkte hinaus stärken. Dies geht nur mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Ich bin überzeugt: Wenn die 2. S-Bahn-Stammstrecke bis zu den Olympischen Winterspielen 2018 realisiert wird, kann sie einen **vergleichbaren Quantensprung** für den ÖPNV im Großraum München bedeuten, wie damals die erste Stammstrecke zu den Olympischen Sommerspielen 1972.