



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 14. April 2010, 14:30 Uhr

Erklärung

des
Bayerischen Staatsministers
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Martin Zeil

anlässlich

**der Plenarsitzung des Bayerischen Landtags
zur Zukunft des Bahnknotens München**

am 14. April 2010
München

Gliederung

I. Aktuelle Situation im Bahnknoten München	1
II. Zukunftskonzept für den Bahnknoten München	3
III. Finanzierung	7
IV. Ergänzende Maßnahmen	11
V. Fazit	12

Frau Präsidentin,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

ich möchte Ihnen heute die Position der Staatsregierung zum Bahnknoten München erläutern. Dieses Projekt hat nicht nur für München höchste Bedeutung. Seine Wichtigkeit für ganz Bayern kann nicht genug betont werden. Der Bahnknoten München ist das größte und das wichtigste Schienenprojekt des Freistaats über die nächsten zehn Jahre hinaus.

Viel zu viele Jahre ist dieses wichtige Verkehrsprojekt aus den verschiedensten Gründen nicht voran gekommen. Wir haben bereits viel Zeit verloren. Aber nun ist die Zeit des Redens vorbei! Wir müssen jetzt handeln!

I. Aktuelle Situation im Bahnknoten München

Die Attraktivität Bayerns ist und bleibt ungebrochen! Menschen aus allen Teilen

Deutschlands und Europas sehen ihre Zukunft bei uns in Bayern. Aufgrund steigender Bevölkerungszahlen ist der Schienenverkehr im Großraum München in den letzten Jahren an seine Kapazitätsgrenzen gelangt. Besonders augenscheinlich sind die folgenden Probleme:

- Überlastung der S-Bahn-Stammstrecke mit negativen Folgen für die Pünktlichkeit.
- Chaos im S-Bahn-System durch Störfälle auf der Stammstrecke.
- Überlange Fahrzeiten von den S-Bahn-Endhaltepunkten in die Innenstadt.
- Zu langsame Verbindung des Münchner Flughafens mit der Innenstadt.
- Völlig unzureichende Erreichbarkeit des Münchner Flughafens aus vielen bayerischen Landesteilen.
- Überlastetes Streckennetz für den weiter steigenden Güterverkehr rund um München.
- Chronische Überlastung der weitestgehend eingleisigen Strecke München – Mühldorf und weiter zum Chemiedreieck.

II. Zukunftskonzept für den Bahnknoten München

Mit unserem Zukunftskonzept für den Bahnknoten München haben wir einen Vorschlag erarbeitet, mit dem alle aufgezählten Probleme gelöst werden können. Unser Vorschlag beinhaltet:

- 2. S-Bahn-Stammstrecke,
- Ostkorridor(Gesamtplanfall 5) aus dem Gutachten zur Flughafenbindung,
- Erdinger Ringschluss einschließlich Walpertskirchener Spange und
- Ausbau und Elektrifizierung München – Mühldorf - Freilassing

Das Konzept stützt sich auf unterschiedliche Finanzierungstöcke. Dadurch wird seine Finanzierung und Realisierung deutlich erleichtert.

Der Ministerrat hat mit seinem Beschluss die Weichen gestellt, um entscheidende Fortschritte bei der Entwicklung des Bahnknotens München, auf die vor allem die Pendler aus dem Münchner Umland angewiesen sind, noch in diesem Jahrzehnt zu erreichen.

Wenn wir heute über den Bahnknoten München sprechen, sollten wir aber auch an die Olympischen Spiele 2018 denken. Ich trete sehr dafür ein, dass Bayern, nach 1972, wieder Austragungsort der Spiele wird. Wollen wir Bayerns Chancen stärken, müssen wir mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke einen leistungsfähigen Bypass im Stadtzentrum schaffen und zugleich den für eine verbesserte Flughafenbindung notwendigen Ausbau des Ostkorridors vorantreiben. Die vorgesehene Finanzierung von 2. Stammstrecke, einzelner Maßnahmen des Erdinger Ringschlusses und der S7-Verlängerung nach Geretsried aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz macht ebenfalls schnelles Handeln erforderlich. Je früher die Realisierungsphase für diese Maßnahmen beginnt, desto mehr Geld kann aus dem GVFG-Bundesprogramm bis 2019 abgerufen werden.

Die Ergebnisse der beiden vergleichenden Untersuchungen mit dem Südring, des Flughafengutachtens sowie der ergänzenden Untersuchung zum sog. „Nordtunnel light“ haben eindeutig gezeigt:

Die Flughafenanbindung über den Ostkorridor in Verbindung mit dem 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel ist die beste Lösung für München. Sie erreicht von allen untersuchten Varianten mit 1,7 den mit Abstand höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen. Alle anderen Varianten 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“. Außerdem sind die hoch frequentierten Haltestellen in der Münchner Innenstadt - anders als bei der Nordtunnel-Variante - schnell erreichbar.

Der vorgeschlagene Kapazitätsausbau bringt weitere wesentliche Vorteile mit sich:

- Die Taktung auf den S-Bahn-Außenästen und die Pünktlichkeit auf der Stammstrecke werden verbessert.

- Das Umland wird mit Express-Verbindungen noch besser an die Stadt angebunden.
- Regionale Verbindungen in die Münchner Innenstadt werden über die 2. Stammstrecke ermöglicht.
- Nordostbayern erhält eine greifbare Perspektive für schnelle und direkte Zugverbindungen zum Flughafen München. Mit der Neufahrner Kurve, für die das Planfeststellungsverfahren bereits eingeleitet ist, könnte dies bis zum Jahr 2016 erreicht werden.
- Mit der zügigen Realisierung des Erdinger Ringschlusses einschließlich der Walpertskirchener Spange können auch Südostbayern und Salzburg an den Flughafen München angeschlossen werden. Die Machbarkeit eines vorläufigen Einstiegskonzepts vor vollständigem Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing für einen Regionalzug von Freising bis nach Dorfen oder Mühldorf wird geprüft.

- Die Anbindung des Flughafens aus Richtung Schwaben kann im ersten Schritt durch den Tunnel und anschließend durch den Ausbau der Pasinger Kurve auch im Fernverkehr sichergestellt werden.
- Die Streckenkapazitäten für den Güterverkehr in Richtung Österreich, Italien und Balkan werden erhöht.

III. Finanzierung

In der ersten Prioritätsstufe sind mehrere Maßnahmen für eine **Finanzierung aus Bedarfsplanmitteln** vorgesehen. Dies sind:

- Der Ausbau Daglfing – Johanneskirchen. Die Mehrkosten einer eventuellen Tunnellösung in diesem Abschnitt, die gesetzlich nicht erforderlich ist, soll die Landeshauptstadt München übernehmen. Gespräche hierzu laufen.
- Die Walpertskirchener Spange und
- der Ausbau des Bahnhofs Pasing mit Anbindung an die 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Für diese Maßnahmen laufen erfolgversprechende Gespräche zwischen meinem Haus und dem BMVBS. Sie sollen den Titel „Knoten München“ konkretisieren, der bereits im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten ist. Dies soll bis Sommer 2010 geschehen, um eine Dotierung im Bundeshaushalt 2011 zu gewährleisten.

Gleichzeitig mache ich mich gegenüber dem Bund mit Nachdruck für eine schnellstmögliche Realisierung der ABS 38 stark. Auch aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung für den Erdinger Ringschluss muss der Bund seiner Finanzierungsverpflichtung aus dem Bundesverkehrswegeplan hier nachkommen. Die derzeit laufenden Vorplanungen müssen ohne Unterbrechung in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung übergehen. Nach Elektrifizierung der ABS 38 könnte der derzeit von München über Rosenheim nach Wien verkehrende Railjet über Mühldorf geführt werden. Damit würde die Brennerzulaufstrecke entlastet. Für die aus Richtung Österreich kommenden Fahrgäste wäre über die

Walpertskirchener Spange eine Anbindung an den Münchner Flughafen gegeben.

Alle bayerischen Bundestagsabgeordneten sind hier herzlich gebeten, die Staatsregierung auf Bundesebene zu unterstützen.

Zur **Finanzierung nach**

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind folgende Projekte in der ersten Prioritätsstufe enthalten:

- die 2. S-Bahn-Stammstrecke,
- die Baustufe 1 des Erdinger Ringschluss mit Neufahrner Kurve und Flughafenbereich West,
- die Baustufe 2 des Erdinger Ringschluss mit dem Lückenschluss Flughafen – Erding sowie
- die S7-Verlängerung von Wolfratshausen nach Geretsried.

Dazu kommen die aufgrund ihres Projektstandes gesetzten GVFG-Maßnahmen S-Bahn-Ergänzungsnetz Nürnberg, Linie A Dachau – Altomünster sowie kommunale Maßnahmen, wie

insbesondere die Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, der Ausbau der Würzburger Straßenbahn und die Verlängerung der Münchner U-Bahn-Linie 6 nach Martinsried.

Mit anderen Worten: Wir bringen die Infrastruktur im ganzen Land, nicht nur in einer Region voran.

Die bis 2019 zur Realisierung vorgesehenen GVFG-Projekte kosten rd. 3 Mrd. €. Für den Anteil des Freistaats von rd. 1,4 Mrd. € liegt eine Finanzplanung vor.

Maßgeblich ist, dass der Bundesanteil an der Finanzierung dieser Maßnahmen ebenfalls sichergestellt wird.

Die Bewerbung Münchens für die Olympischen Winterspiele 2018 muss genutzt werden, um den Bund zu weiteren finanziellen Zusagen zur Verbesserung der SPNV-Infrastruktur im Großraum München zu bewegen.

Die Erlangung eines Sonderbudgets ist allerdings nur realistisch, wenn Vorhaben vorhanden sind, deren Realisierung bis 2018 möglich und zur Abwicklung des olympiabedingten Verkehrs erforderlich ist. Beide Voraussetzungen erfüllt die 2. S-Bahn-Stammstrecke im Gegensatz zu bspw.

dem Nordtunnel oder dem Südring. Angesichts einer Bauzeit von 6,5 Jahren wäre bei einem sukzessiven Baubeginn ab Anfang 2011 eine Fertigstellung bis zum Fahrplanwechsel 2017/18 noch erreichbar.

IV. Ergänzende Maßnahmen

Im Ministerrat wurde am 23. März vereinbart, das Gesamtkonzept um weitere wichtige Maßnahmen zu ergänzen. Konkret geht es um die Sendlinger Spange als Bypass im Störfall zwischen Pasing und Heimeranplatz bis zur Realisierung der 2. Stammstrecke. Daneben sollen die Planungen für den viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Pasing und Eichenau beschleunigt fortgeführt werden.

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 vertieft untersuchen.

V. Fazit

Mit einer Zustimmung zu dem Antrag der Koalitionsfraktionen gibt der Bayer. Landtag ebenso wie der Stadtrat München dem Bund ein deutliches Signal, dass Stadt und Land geschlossen hinter dem Projekt „Bahnknoten München“ stehen.

Ich appelliere an Sie, ein mindestens ebenso deutliches Zeichen der Zustimmung in diesem Hause wie im Stadtrat zu geben. Ich danke allen Mitgliedern des Hauses, die sich mit eigenen Ideen in diese wichtige Diskussion eingebracht haben.

Ich bin zuversichtlich, dass wir dann einen Abschluss des Bau- und Finanzierungsvertrages für die 2. S-Bahn-Stammstrecke mit der Deutschen Bahn bis zum Sommer sowie eine

entsprechende Vereinbarung mit dem Bundesverkehrsministerium erreichen.

Es geht um die Stärkung der Stadt-Umland-Beziehungen über die heutigen S-Bahn-Endhaltepunkte hinaus, damit die Entwicklung des ÖPNV mit der dynamischen Entwicklung der Metropolregion München Schritt hält. Ebenso bedeutend sind die Schaffung schneller Direktanbindungen zum Flughafen München aus den bayerischen Regionen und der Ausbau der Magistrale von München nach Salzburg.

Aber es geht noch um viel mehr:

Wir werden die Spitzenstellung Bayerns als Industrie- und Wirtschaftsstandort nur mit einer modernen Infrastruktur verteidigen. Das wird nur gelingen, wenn die Politik rechtzeitig die Weichen für die Zukunft stellt und die notwendigen Entscheidungen mit Weitsicht und Entschlossenheit durchsetzt.

Dafür bitte ich um Ihre Zustimmung. Es geht um die Handlungsfähigkeit für unseren Freistaat Bayern. Eine wichtige Entscheidung für Bayerns Zukunft liegt heute in Ihrer Hand.