

Bahnknoten München

I. 2. S-Bahn-Stammstrecke

1. Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke

Ausgangspunkt der gesamten Diskussion um den sog. **Bahnknoten München** ist die **Notwendigkeit, die bestehende S-Bahn-Stammstrecke** durch eine **2. S-Bahn-Stammstrecke** verkehrlich zu **entlasten** (Reduzierung der Störanfälligkeit, Verbesserung der Betriebsqualität, Kapazitätserhöhung für Taktverbesserungen, schnelle Erreichbarkeit von Hauptbahnhof und Marienplatz, Gewinnung neuer Fahrgäste als Alternative zum Individualverkehr)

Der **Grundsatzbeschluss** zur 2. S-Bahn-Stammstrecke erfolgte im Jahr 2001.

2. Bedeutung der Region München für Bayern

- in der Region München leben **20 % der bayer. Bevölkerung**
- in der Region München sind **25 % der bayer. Arbeitsplätze**
- in der Region München werden **30 % des bayer. BIP erwirtschaftet**
- in der Region München fallen **40 % der Steuereinnahmen in Bayern an.**
- in der Region München findet über **60 % des SPNV in Bayern statt**

Von den **täglich ca. 780.000 S-Bahn-Nutzern** kommen **500.000**, das sind **64,1 %**, aus dem **Umland der Landeshauptstadt**.

Nach vorsichtigen Schätzungen dürfte die Bevölkerung in der **Region München bis zum Jahr 2030 um rund 200.000 Einwohner** wachsen, von denen **je die Hälfte** auf die **Stadt** und das **Umland** entfällt.

3. Mitfinanzierung durch den Bund nur bis 2019

Die **Mitfinanzierung** der 2. S-Bahn-Stammstrecke bis zu 60 % **durch den Bund** ist nach dem **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** nur **bis zum Jahr 2019** möglich. (Es war eine Forderung der Länder im Rahmen der Föderalismusreform I, die Mischfinanzierung abzuschaffen)

Die nach dem GVFG zum Nachweis der Förderfähigkeit erforderliche **Standardisierte Bewertung** von Verkehrswegeinvestitionen des Öffentlichen Personennahverkehrs hat für die 2. S-Bahn-Stammstrecke in ausführlichen Gutachten von Firmen, die auch vom Bundesverkehrsministerium beauftragt werden, **ein eindeutig positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (1,7)** erbracht. Sie **erfüllt damit die Voraussetzung für die Förderung** durch den Bund.

Die **2. S-Bahn-Stammstrecke** kann **bei entschlossener Umsetzung bis 2018 in Betrieb gehen**. Damit könnten im Fall der **Winterolympiade 2018** in München noch **zusätzliche Fördermittel** vom Bund erlangt werden.

4. Nordtunnel bringt keine Entlastung

Das Münchner S-Bahn-System wird von der **Ost-West-Ausrichtung** geprägt. Demgegenüber bringt die ins Gespräch gebrachte **Basisvariante eines Nordtunnels** für die S-Bahn-Nutzer **deutliche Nachteile**, da die Münchner Innenstadt **östlich**

des Hauptbahnhofs schlechter erschlossen wird. Damit **entfällt** auch eine **Entlastung** der bestehenden 1. Stammstrecke sowie eine **verbesserte Betriebsqualität**. Außerdem ist der Münchner Norden durch U-Bahn sowie Tram-Bahn und Bus gut erschlossen. **S-Bahnen aus dem Westen** müssten bei Wegfall der 2. S-Bahn-Stammstrecke **zum Teil über die Basisvariante Nordtunnel** in den Münchner Norden geführt werden, wofür bei den Fahrgästen **keine besondere Nachfrage** bestehen dürfte.

Die **Basisvariante eines Nordtunnels** könnte frühestens **Mitte der 2020er Jahre** (keinesfalls vor 2023, eher vor 2025) in Betrieb gehen. **Förderfähigkeit** und **Finanzierbarkeit** sind **völlig ungeklärt**. Sie bedürfte einer **zusätzlichen Ertüchtigung**, wenn sie **fernverkehrstauglich** gemacht werden sollte.

II. Schienenanbindung des Flughafens München

1. Flughafenanbindung über die S 8

Nachdem das Projekt des **Transrapids** zur Anbindung des Flughafens an den Hauptbahnhof München **nicht verwirklicht** werden konnte, wird von den Gutachten die **Anbindung des Flughafens über die S 8** (Ostkorridor) favorisiert. Auch dafür ist die **2. S-Bahn-Stammstrecke die Voraussetzung**.

Für die S 8 (Ostkorridor) besteht **ein höheres Nachfragepotential** der Stationen an der 2. S-Bahn-Stammstrecke als bei Stationen einer Basisvariante Nordtunnel. Außerdem bietet die 2. S-Bahn-Stammstrecke in Kombination mit der S 8 die Durchbindung aller ÜFEX-Linien aus Richtung Augsburg und Buchloe zum Flughafen.

Für den Ostkorridor wurde ebenfalls zum Nachweis der Förderfähigkeit eine standardisierte Bewertung nach dem GVFG durchgeführt, die ein **positives Nutzen-Kosten-Verhältnis** ergab, wobei der zur Einhaltung des **Lärmschutzes rechtlich nicht geforderte Tunnel außer Ansatz** blieb. (Wenn von Seiten

Münchens eine städtebaulich motivierte Tunnellösung gewünscht wird, dann wird die Landeshauptstadt die anfallenden Mehrkosten zum größeren Teil selbst tragen müssen. Dies erscheint zumutbar, wenn man den Nutzen in Rechnung stellt, den die 2. S-Bahn-Stammstrecke und die Flughafenanbindung auf Kosten von Bund und Freistaat der Landeshauptstadt München bringen.)

2. Basisvariante Nordtunnel

Die Basisvariante Nordtunnel böte ebenfalls eine Anbindung des Flughafens München an den Hauptbahnhof. Dafür müsste allerdings erst ein **Tunnel vom Hauptbahnhof bis zur Parkstadt Schwabing** gebaut werden, dessen **Finanzierung völlig offen** ist. Die Basisvariante Nordtunnel hätte außerdem ein **geringeres Nachfragepotential** gegenüber den Stationen an der 2. S-Bahn-Stammstrecke und brächte für die Ostäste des S-Bahn-Netzes **keine Angebotsverbesserung**. Die **Basisvariante Nordtunnel** besäße nur eine **eingeschränkte Durchbindemöglichkeit** für einen Teil des Regionalverkehrs aus Augsburg.

Für die Nutzung als **Fernbahntunnel** müsste die Basisvariante Nordtunnel **zusätzlich ertüchtigt** werden.

Das Konzept **Basisvariante Nordtunnel** führt insgesamt zu einem **schlechteren Bewertungsergebnis** als die 2. S-Bahn-Stammstrecke mit der Flughafenanbindung über die S 8. Berücksichtigt man die Anforderungen an eine **Fernverkehrstauglichkeit**, ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis sogar **negativ**, so dass die Voraussetzungen für eine **Mitfinanzierung durch den Bund nicht** gegeben wären.

3. München als Quell- und Zielpunkt

Die Untersuchungen zu **München 21** (vergleichbar mit Stuttgart 21) haben ergeben, dass in München nur ein **untergeordneter Bedarf an Regionalzugdurchbindungen wie an Fernbahndurchbindungen** besteht. München gilt als **Quell- und Zielpunkt**. Für ca. **85 % der Fahrgäste** ist München End- oder Ausgangspunkt ihrer Reise.

In der Perspektive der **TEN** (Transeuropäische Netze) kann die Fernverkehrserreichbarkeit des Flughafens über die **Pasinger Kurve** sowie über **die Neufahrner Kurve** und den **Ausbau der ABS 38** (München-Mühldorf-Freilassing) sichergestellt werden. Dazu kommen der Erdinger Ringschluss und die Walpertskirchner Spange.

III. Netzergänzende Maßnahmen

Im Zusammenhang mit der Planung der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist eine Reihe von **netzergänzenden Maßnahmen** vorgesehen. Sie tragen zur **Optimierung des S-Bahn-Netzes** bei. Sie können zwar auch ohne 2. S-Bahn-Stammstrecke ins Werk gesetzt werden. Entfalten aber ihre **volle Wirksamkeit** erst, wenn das **Nadelöhr der 1. S-Bahn-Stammstrecke** durch die 2. S-Bahn-Stammstrecke **beseitigt** ist. Auch diese netzergänzenden Maßnahmen bedürfen zu ihrer Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) der **Durchführung einer Standardisierten Bewertung**. Dabei kommt es darauf an, dass eine zusätzliche Kapazität generiert wird. Dies ist am ehesten in Verbindung mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke der Fall.

IV. Fazit

1. **Die 2. S-Bahn-Stammstrecke** stellt die **geeignetste Lösung** dar, um die 1. S-Bahn-Stammstrecke zu **entlasten** und das gesamte Münchner S-Bahn-System wirksam zu **verbessern**.
2. **Nur** die 2. S-Bahn-Stammstrecke befindet sich in einem **Planungsstadium**, das die **Realisierung bei entschlossener Umsetzung bis 2018 möglich** macht.
3. Nur die 2. S-Bahn-Stammstrecke weist **ein Nutzen-Kosten-Verhältnis** auf, das die Voraussetzung für die **Förderung durch den Bund** bietet.
4. Nur die 2. S-Bahn-Stammstrecke kann in einem **Zeitraumen** verwirklicht werden, der **die Mitfinanzierung des Bundes** nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz **bis 2019 ermöglicht**.
5. Nur die 2. S-Bahn-Stammstrecke **stärkt** die für das Münchner S-Bahn-System charakteristische **Ost-West-Achse**.
6. Nur die 2. S-Bahn-Stammstrecke ermöglicht sowohl die **Schienenanbindung des Flughafens München** als auch die **volle Berücksichtigung des Nachfragepotentials** an den S-Bahn-Stationen.
7. Erst die 2. S-Bahn-Stammstrecke ermöglicht die **volle Wirksamkeit der netzergänzenden Maßnahmen**.
8. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke bietet in Kombination mit der S 8 die **Durchbindung aller ÜFEX-Linien aus Richtung Augsburg und Buchloe**.
9. Die **Fernverkehrsanbindung** des Flughafens München kann durch **die Neufahrner Kurve** sowie **die Pasinger Kurve** und **die ABS 38** neben der 2. S-Bahn-Stammstrecke einschließlich der Flughafenanbindung über die S 8 sichergestellt werden.

10. Der **Nordtunnel** ist demgegenüber in seiner **Basisversion nur eingeschränkt** und für den Fall seiner **Fernbahntauglichkeit überhaupt nicht förderfähig**. Außerdem **entlastet er** die 1. S-Bahn-Stammstrecke **deutlich weniger** als die 2. S-Bahn-Stammstrecke. Er könnte **erst Mitte der 2020er Jahre in Betrieb** genommen werden.

Nach einer Ablehnung der 2. S-Bahn-Stammstrecke stünde Bayern beim S-Bahn-System in München mit leeren Händen da.

München, 12. März 2010

Reinhold Bocklet

1. Vizepräsident des Bayerischen Landtags