

I. Vizepräsident des Bayerischen Landtags
Staatsminister a.D.

Pressemitteilung

München, 11. Dezember 2009

Landtagsvizepräsident Bocklet für 2. S-Bahn-Stammstrecke
Schreiben an Ministerpräsident Horst Seehofer im Namen der Stadt-Umland-MdL

Landtagsvizepräsident Reinhold Bocklet hat sich – auch im Namen der CSU-Kollegen aus dem Münchner Umland – in einem Schreiben an Ministerpräsident Horst Seehofer zugunsten des Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke ausgesprochen. Dabei verweist er auf die Belange der ca. 500.000 täglichen S-Bahn-Nutzer aus dem Umland der Landeshauptstadt München, die seit Jahren auf Verbesserungen im S-Bahn-System des MVV warten. Bocklet lehnt in diesem Zusammenhang den Ausbau des S-Bahn-Südrings sowie den Bau eines sog. Nordtunnels entschieden ab. Das Schreiben hat folgenden Wortlaut:

„Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,
lieber Horst,

unter Bezugnahme auf die Diskussionen in der CSU-Landtagsfraktion und in der Staatskanzlei über die künftige Entwicklung des Bahnknotens München möchte ich Dich – auch im Namen meiner Kollegen aus dem Münchner Umland – mit Nachdruck auf die Belange der ca. 500.000 täglichen S-Bahn-Nutzer aus dem Umland der Landeshauptstadt München hinweisen, die seit Jahren auf Verbesserungen im S-Bahn-System des MVV warten.

Der Bahnknoten München steht unmittelbar vor zwei grundlegenden Entscheidungen, die die verkehrliche Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und die Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München betreffen. Für beide Entscheidungen ist es höchste Zeit, wenn die Projekte noch bis zur Olympiade 2018 fertig zur Verfügung stehen sollen. Für beide Projekte liegen fachlich ausführlich begründete Untersuchungen vor. Staatsminister Zeil hat am 16. November 2009 der Öffentlichkeit die „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel/Südring“ vorgestellt und am 23. November 2009 über das Gutachten zur Flughafenanbindung informiert. Die gutachtlichen Stellungnahmen wurden von vielfach bewährten Planungsbüros erstellt.

Die Ziele, die mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke erreicht werden sollen, sind

- die verkehrliche Entlastung der bestehenden Stammstrecke,
- die Reduzierung der Störanfälligkeit des S-Bahn-Systems,
- die Verbesserung der Betriebsqualität (u.a. Pünktlichkeit) der S-Bahn
- die Kapazitätserhöhung für Taktverbesserungen sowie
- die schnelle Erreichbarkeit der zentralen Aufkommensschwerpunkte Hauptbahnhof und Marienplatz; darüber hinaus
- die Gewinnung neuer Fahrgäste als Alternative zum Individualverkehr in der weiter wachsenden Metropolregion München.

Die 2. S-Bahn-Stammstrecke ist auch Voraussetzung für die Flughafenbindung über die S 8 (Ostkorridor), wie sie im Gutachten des Wirtschaftsministeriums vom 23. November 2009 favorisiert wird, nachdem das Projekt des Transrapid nicht verwirklicht werden konnte.

Dagegen wurden am 29. November 2009 von MdL Markus Blume mit teilweiser Unterstützung der Münchner CSU Vorschläge für eine Basisvariante eines Nordtunnels präsentiert, wobei der Vorschlag eines Nordtunnels des Büros Vieregg-Rössler aufgegriffen, jedoch um wesentliche Infrastrukturmaßnahmen wie Südring und gesonderte Neubau-Strecke zum Flughafen gekürzt wird.

Dieses Nord-Tunnel-Konzept bringt für die S-Bahn-Nutzer deutliche Nachteile. Die Münchner Innenstadt östlich des Hauptbahnhofes wird schlechter erschlossen. Da S-Bahnen über den Nordtunnel geleitet werden sollen, werden die das Münchner S-Bahn-System prägenden West-Ost-Verbindungen geschwächt, denn ein Nordtunnel kann die mit dem 2. Stammstreckentunnel verfolgten Ziele nicht bewerkstelligen. Weder kommen die Fahrgäste zu den Aufkommensschwerpunkten Marienplatz und Ostbahnhof, noch kann durch den Nordtunnel eine Entlastung der bestehenden 1. Stammstrecke, eine verbesserte Betriebsqualität und eine verringerte Störanfälligkeit sowie eine nachhaltige Ertüchtigung des S-Bahn-Systems der Metropolregion München für künftige Taktverdichtungen und zusätzliche Express-S-Bahnen erreicht werden. Der 2. S-Bahn-Tunnel ist für die Ertüchtigung des Münchner S-Bahn-Systems, welches täglich 2/3 aller bayerischen SPNV-Fahrgäste nutzen, unerlässlich. Daneben können netzergänzende Maßnahmen auf den S-Bahn-Außenästen zur Optimierung beitragen.

Im Einzelnen ist festzustellen, dass eine Entlastung von U3/U6 durch den Nordtunnel nicht zwingend erforderlich ist. Der Münchner Norden ist durch die U-Bahn sowie Tram-Bahn und Bus erschlossen, zu denen ein weiterer öffentlicher Nahverkehr nur in Konkurrenz treten würde. Die verkehrliche Notwendigkeit einer von Blume ins Gespräch gebrachte U9 ist fachlich nicht belegt. Selbst bei der MVG bestehen keine belastbaren Erkenntnisse zur Notwendigkeit einer U9.

Auch der Münchner Süden ist durch S-Bahn, U-Bahn sowie die Bayerische Oberlandbahn sehr gut erschlossen, so dass kein zusätzlicher Bedarf besteht. Dies dürfte auch für den Blume'schen Vorschlag einer kompletten Umorientierung der S7 Wolfratshausen zu einer Süd-Nord-Verbindung gelten.

Aufgrund der Westlastigkeit des Münchner S-Bahn-Netzes ist es notwendig, die nicht in der 1. Stammstrecke unterzubringenden S-Bahnen aus dem Westen über die 2. Stammstrecke in den Münchner Osten zu leiten. Die für diese 2. Stammstrecke vorgesehenen Züge aus dem Westen müssten bei Wegfall der 2. Stammstrecke über die Basisvariante Nordtunnel geführt werden und gelangen nicht mehr zu den wichtigen Verknüpfungspunkten am Marienplatz oder Ostbahnhof, sondern landen nur im „boommenden Münchner Norden“ (Blume). Dafür dürfte es aber bei vielen Fahrgästen der West-S-Bahnen keine gesteigerte Nachfrage geben.

Erfreulich ist, dass unter den Fachleuten nach drei Untersuchungen weitgehende Einigkeit darüber besteht, dass der S-Bahn-Südring keine echte Alternative zum 2. S-Bahn-Tunnel darstellt, weil damit nur eine geringe Entlastung der bestehenden Stammstrecke verbunden ist.

Was sowohl die Regional- als auch die Fernverkehrsdurchbindungen betrifft, so gilt München als Quell-/Zielpunkt. Es besteht daher nur ein untergeordneter Bedarf an Regionalzugdurchbindungen wie an Fernverkehrsdurchbindungen. Dies haben auch die Untersuchungen zu „München 21“ bestätigt. Zudem bestehen erhebliche Zweifel, dass die Basisvariante Nordtunnel zeitgerecht bis zu den Olympischen Winterspielen fertig gestellt werden kann.

Als längerfristige Perspektive kann – auch im Sinn des TEN (Transeuropäisches Netz) – die Fernverkehrserreichbarkeit des Flughafens über die Pasinger Kurve sichergestellt werden. Dazu kommen die Neufahrner Kurve und die ohnehin notwendigen Maßnahmen wie Erdinger Ringschluss, Walpertskirchner Spange und der Ausbau der ABS38 München-Mühldorf-Freilassing.

Bleibt noch im sog. Ostkorridor die Flughafenanbindung über die S8-Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen, für die zur Einhaltung des gesetzlichen Lärmschutzes ein Tunnel rechtlich nicht notwendig ist und dieser Umstand deshalb in der standardisierten Bewertung mangels Förderfähigkeit nicht berücksichtigt werden durfte. Wenn von Seiten Münchens eine städtebaulich motivierte Tunnellösung gewünscht wird, dann wird die Landeshauptstadt München die anfallenden Mehrkosten zum größten 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.

Obwohl die Nutzen-Kosten-Rechnungen der Gutachten sowohl für die 2. S-Bahn-Stammstrecke als auch für die Flughafenanbindung über den sog. Ostkorridor eindeutig positiv ausgefallen sind, werden die Ergebnisse sowohl von MdL Blume als auch von anderen in Zweifel gezogen. Um eine größtmögliche Abklärung und Zustimmung zu erreichen, erscheint es trotz des erheblichen Zeitdrucks sinnvoll, sich nochmals mit der Kritik und den Alternativvorschlägen auseinanderzusetzen, auch wenn ein Erfolg für die Basisvariante Nordtunnel offensichtlich fraglich ist. Gleichzeitig muss aber alles dafür getan werden, dass die Ergebnisse der Überprüfung möglichst rasch vorliegen, um zu verhindern, dass wir, weil wir für die Entscheidungen in Berlin zu spät kommen, am Ende mit leeren Händen dastehen bzw. weniger erreichen als bei rechtzeitiger Vorlage möglich gewesen wäre.

Wir sind überzeugt, dass die von der Staatsregierung vorgelegten Gutachten die richtigen Lösungen vorschlagen und zuversichtlich, dass am Ende der Überprüfung die Ergebnisse dieser Gutachten Bestand haben werden.

In diesem Sinne bitten wir Dich, lieber Horst, um Unterstützung unserer Haltung und verbleiben

mit den besten Grüßen“

Reinhold Bocklet
1. Vizepräsident des Bayerischen Landtags