



«Empfängerhinweis»

Nr: 160

München, 9. Mai 2012

Bericht aus der Kabinettsitzung:

Staatsregierung beschließt 13-Punkte-Sofortprogramm für besseren Nahverkehr der Metropolregion München in Höhe von 870 Millionen Euro / Seehofer und Zeil „Zweite Stammstrecke bleibt Rückgrat für Zukunft des Münchner Nahverkehrs“

Das Bayerische Kabinett hat in seiner heutigen Sitzung erneut den Sachstand beim Bahnknoten beraten und insbesondere beschlossen, die Genehmigungsverfahren für die Zweite Stammstrecke planmäßig fortzuführen und mit einem 13-Punkte-Sofort-Programm die Qualität des Nahverkehrs in der Metropolregion München nachhaltig zu verbessern. Für die Staatsregierung ist dabei weiterhin die Zweite Stammstrecke das Rückgrat eines zukunftsfähigen Verkehrskonzeptes für den Ballungsraum München. Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer und Verkehrsminister Martin Zeil betonten: „Mit der Zweiten Stammstrecke können wir die nötige Kapazitätserweiterung dauerhaft sichern und effektive Taktausweitungen ermöglichen. Auch für die Flughafenbindung hat die Zweite Stammstrecke zentrale Bedeutung.“

Das Kabinett hat folgenden Beschluss gefasst:

./.

1. *Der Ministerrat nimmt den Bericht des Staatsministers für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie zu planerisch und baulich rasch realisierbaren Maßnahmen zur Verbesserung des Nahverkehrsangebots im Großraum München zustimmend zur Kenntnis.*

2. *Der Ministerrat beauftragt den Bayerischen Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, das vorgeschlagene 13-Punkte-Sofortprogramm „Qualität im Münchner S-Bahn System“ zügig voranzutreiben und so schnell wie möglich zu realisieren. Er beauftragt den Bayerischen Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie darüber hinaus, in einem Brief an den Vorstandsvorsitzenden der DB AG für die Bereitschaft zu werben, die Gleise 0/1 im Bahnhof Pasing für die Verlängerung der U5 verfügbar zu machen. Er fordert zugleich die Landeshauptstadt München auf, die Planungen für dieses Projekt unverzüglich durchzuführen und abzuschließen.*

3. *Der Ministerrat beauftragt den Bayerischen Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, die Genehmigungsverfahren für die 2. Stammstrecke in München planmäßig fortzuführen.*

4. *Bayern hat seine Bereitschaft zur Vorfinanzierung von 350 Mio. € des Bundesanteils der 2. Stammstrecke bereits erklärt und die Finanzierung gesichert. Der Ministerrat nimmt zur Kenntnis, dass es den Landkreisen rechtlich möglich ist, sich an der Vorfinanzierung zu beteiligen. Bei der Vorfinanzierung der restlichen 350 Mio. € kommt der LHM eine Schlüsselrolle zu. Daneben stehen auch die Landkreise politisch in der Pflicht, ihren Beitrag zu leisten. Die Frage der Finanzierung unter Einbindung der Kommunen (Stadt und Landkreise) muss noch in diesem Jahr geklärt werden. Die Finanzierung über ein PPP-Projekt wurde nochmals sorgfältig geprüft, aber im Hinblick*

darauf, dass die Finanzierung letztlich von den Fahrgästen getragen werden müsste, verworfen.

5. *Der Ministerrat beauftragt den Bayerischen Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, gemeinsam mit der DB AG weitere Maßnahmen zur Netzertüchtigung und Qualitätsverbesserung unverzüglich und nachdrücklich voranzutreiben. Dazu gehören die Zurverfügungstellung ausreichender Züge, technische Verbesserungen, z.B. bei der Signaltechnik und eine bessere Personalausstattung.*

Verkehrsminister Zeil: „Nicht nur bei der Zweiten Stammstrecke fehlen Bundesmittel. Bundesweit gibt es einen Investitionsstau von rund fünf Milliarden Euro bei großen Vorhaben im Bereich S-Bahn und im Öffentlichen Personennahverkehr. Dieser Investitionsstau muss durch eine deutliche Erhöhung der Mittel für das GVFG-Bundesprogramm aufgelöst werden.“ „Diese Erhöhung stünde dann dringend notwendigen Nahverkehrsprojekten in den deutschen Ballungszentren, wie der Zweiten Stammstrecke, zur Verfügung“, erklärte Zeil.

Parallel dazu wird die Staatsregierung die Bemühungen um eine Verlängerung des GVFG-Bundesprogramms (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) über das Jahr 2019 hinaus fortsetzen. Zeil: „Dies ist im Hinblick auf die notwendige Planungs- und Finanzierungssicherheit für zahlreiche große Projekte im S-Bahn-Bereich und im Öffentlichen Personennahverkehr sowie im Hinblick auf die Energiewende dringend erforderlich. Denn wer S-Bahn fährt, tut nicht nur der Umwelt einen Gefallen, sondern spart auch Energie.“

Die Staatsregierung wird in den nächsten Wochen ihre Anstrengungen fortsetzen, in Gesprächen mit allen Betroffenen eine Lösung der noch offenen Finanzierungsfragen herbeizuführen. Zeil: „Eine Schlüsselrolle kommt dabei der Landeshauptstadt München zu. Wenn sie sich bereit

erklärt, einen Betrag von 350 Millionen Euro in gleicher Weise vorzufinanzieren wie die Staatsregierung, können die Grundlagen einer gesicherten Finanzierung rasch geschaffen werden. Die Staatsregierung hat ihre Bereitschaft zur Vorfinanzierung von 350 Mio. € bereits mehrfach und eindeutig erklärt.“

Zudem hat Innenminister Joachim Herrmann in der heutigen Kabinettsitzung darauf hingewiesen, dass eine finanzielle Beteiligung der Landkreise an der Finanzierung der zweiten S-Bahnstammstrecke auf freiwilliger Basis rechtlich grundsätzlich möglich ist: „Denn eine Verbesserung des S-Bahnnetzes nützt auch den an das S-Bahnnetz angeschlossenen Landkreisen.“ Nach Meinung von Herrmann hätten die Landkreise auch ein großes Interesse daran, das Münchner S-Bahnnetz zu verbessern. Die Möglichkeiten kommunaler Finanzierungsmöglichkeiten müssten noch in diesem Jahr geklärt werden.

Finanzminister Dr. Markus Söder wies darauf hin, dass es in Deutschland bisher keine Modellprojekte für Public-Private-Partnership (PPP) bei Schieneninfrastrukturen gebe und Bayern hier Neuland betreten würde. „Eine Prüfung von Modellen einer Public-Private-Partnership bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke aus Sicht des Haushalts zeigt mehr Probleme auf als Lösungen“, betonte Finanzminister Söder. Wenn ein privater Investor die Vorfinanzierung leiste, müsse die öffentliche Hand dafür bezahlen, obwohl sie selbst bestmögliche Kreditkonditionen genieße. Am Ende müssten die Fahrgäste dafür bezahlen, zeigte sich Söder besorgt. Daher halte er diese Option für kaum machbar.

Folgende Maßnahmen sind in dem 13-Punkte-Sofortprogramm enthalten:

- **Wendegleis Weßling**

Mit dem Wendegleis wird die Verlängerung des 10-Minutentaktes bis Weßling ermöglicht.

- **Abzweigung Westkreuz**
Durch die höhenfreie Kreuzungsmöglichkeit von S 6 und S 8 können Qualitätsverbesserungen erreicht werden.
- **LZB Pasing**
Durch die Erweiterung der sogenannten ‚Linienzugbeeinflussung‘ (LZB) bis westlich von Pasing wird die Betriebsqualität der S-Bahn weiter verbessert.
- **Bahnsteig Markt Schwaben**
Damit wird die Abhängigkeit von Zügen der Gegenrichtung verringert und die Betriebsqualität auf der Linie S 2 verbessert.
- **140km/h Flughafen**
Durch diese Maßnahme kann die Linie S 8 zum Flughafen beschleunigt werden.
- **Sendlinger Spange**
Hier wird eine Ausweichmöglichkeit bei einem Störfall auf der bestehenden Stammstrecke geschaffen.
- **S7-Verlängerung**
Diese Maßnahme trägt zu einer besseren Verkehrserschließung der Region Wolfratshausen/Geretsried bei.
- **Linie A**
Die Elektrifizierung der Strecke von Dachau nach Altomünster macht Taktverdichtungen möglich.
- **Werk Steinhausen**
Die Erweiterung der Abstellanlage beim S-Bahn-Werk Steinhausen verbessert die Verfügbarkeit der Fahrzeuge und damit die Qualität im S-Bahn-System.
- **Neufahrner Kurve** (1. Baustufe Erdinger Ringschluss)
Durch die Neufahrner Kurve werden Regensburg, Landshut, Moosburg und Freising direkt an den Münchner Flughafen angebunden.
- **Lückenschluss Erding** (2. Baustufe Erdinger Ringschluss)
Der Lückenschluss Erding verlängert die heute am Flughafen endende Bahnstrecke nach Osten und stellt eine Verbindung zur bestehenden S-Bahnlinie in Erding her.

- **Walpertskirchner Spange** (3. Baustufe Erdinger Ringschluss)
Die Maßnahme ermöglicht die direkte Flughafenanbindung aus Südostbayern.
- **Barrierefreier Ausbau** (2013-2017)
Der Freistaat Bayern wird das Nachfolgeprogramm zum barrierefreien Ausbau von Bahnstationen im Freistaat Bayern für die Jahre 2013-2017 mit Nachdruck vorantreiben. Die Förderung soll auf dem bisherigen hohen Niveau von bis zu zehn Millionen Euro pro Jahr fortgesetzt werden.

Die weiteren Maßnahmen des Bahnknoten Konzepts, wie der **Ausbau der Strecke S 4** und der **Strecke Johanneskirchen-Daglfing**, sollen ebenfalls rasch vorangetrieben werden. Zudem soll die Errichtung eines **Regionalzughalts Poccistraße** mit der Zielsetzung bewertet werden, ob hierdurch das Bahnknoten-Konzept der Bayerischen Staatsregierung ergänzt werden kann

gez.

Rainer Riedl
Pressesprecher der Bayerischen Staatskanzlei++++