



BAYERISCHER LANDTAG
ABGEORDNETER
DR. MARTIN RUNGE

Dr. Martin Runge · Fasanenweg 44a · 82194 Gröbenzell

Maximilianeum
81627 München
Telefon (089) 41 26-27 53
Telefax (089) 41 26-11 35

Fasanenweg 44a
82194 Gröbenzell
Telefon (08142) 59 71 51
Telefax (08142) 59 71 53

Entwurf

E-Mail: martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de

München, den 12.04.2010

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Dr. Martin Runge, Dr. Christian Magerl, Dr. Sepp Dürr, Eike Hallitzky, Christine Kamm, Thomas Mütze, Claudia Stamm, Adi Sprinkart, Susanna Tausendfreund, Ludwig Hartmann, Theresa Schopper und Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Nein zu den aktuellen Planungen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag erteilt den aktuellen Planungen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München, so wie sie vom Kabinett auf dessen Sitzung am 23. März gutgeheißen worden sind, eine klare Absage. Der Nutzen der Maßnahmen, deren Realisierung im Übrigen weit teurer wäre als von der Staatsregierung zuletzt angegeben, stünde in keinem tragbaren Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe. Realisierung/Finanzierung der Maßnahmen würde die Realisierung dringend notwendiger Verkehrsinvestitionen in ganz Bayern massiv verzögern bzw. in Teilen sogar gänzlich verhindern.

Der Landtag fordert die Staatsregierung auf, die einschlägigen Planungen nicht weiter zu unterstützen und stattdessen die Suche nach finanzierbar- und damit realisierbaren Wegen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München zu befördern. Gleichzeitig wird die Staatsregierung aufgefordert, ein Konzept zu erarbeiten und dem Landtag vorzulegen, in dem dargestellt wird, wie und wann all die dringlichen Investitionsmaßnahmen in Bayern für den Schienenpersonenfern-, den Schienengüter- und den Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) finanziert und realisiert werden können.

Begründung/Hintergrund:

Auf seiner Sitzung am 23. März 2010 verständigte sich das Bayerische Kabinett auf ein Maßnahmenpaket zur Stärkung des Bahnknotens München. Die zwei wesentlichen Projekte dieses Paketes sind die Zweite S-Bahn-Stammstrecke sowie die Flughafenbindung. Letztere soll weitgehend angelehnt an den im Herbst letzten Jahres von einer Gutachtergruppe vorgetragenen Vorschlag *Gesamtplanfall 5 - Ostkorridor* realisiert werden. Neben dem Aus-

bau der Strecke über Ismaning sind weitere der Flughafenanbindung dienende Maßnahmen wie der Erdinger Ringschluss, die Walpertskirchener Spange und die Neufahrner Kurve im Wunschpaket der Staatsregierung enthalten. Die Zweite S-Bahn-Stammstrecke soll im wesentlichen so realisiert werden, wie sie bereits zum ersten Mal im Mai 2001 und dann mit mehreren weiteren Beschlüssen von der Staatsregierung gutgeheißen wurde, nämlich eng geführt zur bisherigen Stammstrecke als Röhre zwischen der Donnersberger Brücke und dem Ostbahnhof. Des Weiteren plädierte das Kabinett auf seiner Sitzung am 23. März für eine Reihe anderer Maßnahmen wie den Ausbau der S-Bahn zwischen Pasing und Eichenau, die Erweiterung des Gleisfeldes am Pasinger Bahnhof und den Ausbau der Sendlinger Spange, in unseren Augen Einstieg in die Ertüchtigung des Bahn-Südringes.

Die Fertigstellung der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke und wesentlicher Maßnahmen zur Flughafenanbindung bis zum Jahr 2018 ist unrealistisch, die von der Staatsregierung verkündete Kostenhöhe ist viel zu niedrig gegriffen

Die oben genannten Maßnahmen sollen schrittweise realisiert werden, wobei sowohl die Zweite S-Bahn-Stammstrecke als auch wesentliche Maßnahmen der Flughafenanbindung bereits bis zum Jahr 2018 fertig gestellt sein sollen. Hergeleitet wird das Jahr 2018 als magisches Datum zum einen aus der Bewerbung der Landeshauptstadt München um die Austragung der Olympischen Winterspiele im Jahr 2018 und zum anderen mit dem Auslaufen des GVFG-Bundesprogrammes im Jahr 2019. Die Kosten für das Gesamtpaket wurden seitens der Staatsregierung mit 2,9 bis 3,4 Milliarden Euro beziffert.

Die Erfahrungen mit Großprojekten der Verkehrsinfrastruktur zeigen, dass es illusorisch ist, zu glauben bzw. zu behaupten, wesentliche Teile des Maßnahmenpaketes seien bereits im Jahr 2018 fertig gestellt und betriebsbereit. Zu denken geben sollte im konkreten Fall der Zweiten S-Bahn-Röhre auch die Tatsache, dass es die Protagonisten des Projektes nicht einmal geschafft haben, in den knapp neun Jahren seit Verständigung auf das Vorhaben (im Mai 2001) auch nur eine tragfähige Planung hinzubekommen. Und dies bei einem Projekt, welchem nach Aussage der Staatsregierung allerhöchste Priorität zukam und zukommt! Allein für den zweiten Planfeststellungsabschnitt (zwischen Hbf. und der Isar) wurde der Planfeststellungsbeschluss getroffen, allerdings liegen hiergegen bereits mehrere Klagen vor. Mit dem ersten Planfeststellungsabschnitt (westl. des Hbf.) musste neu in Tektur gegangen werden und für den dritten Planfeststellungsabschnitt (östlich der Isar) konnten trotz wiederholter Ankündigung noch nicht einmal die Pläne vorgelegt werden.

Was die Höhe der Kostenangaben im Kabinettsbeschluss vom 23. März anbelangt, so fällt auf, dass die Staatsregierung hier weit hinter ihre eigenen Angaben aus den letzten Monaten zurück gegangen ist. So sind die Kosten für die Zweite S-Bahn-Stammstrecke im Maßnahmenpaket mit 1,5 Milliarden Euro angesetzt, ein Betrag, welcher von der Staatsregierung bereits viele Wochen vor dem 23. März auf etwa zwei Milliarden Euro nach oben korrigiert worden war. Hinzu kommen zahlreiche Projekte mit einem Investitionsvolumen in jeweils dreistelliger Millionenhöhe. Zu nennen sind hier etwa die Walpertskirchener Spange (ca. 140 Millionen Euro), der Erdinger Ringschluss (ca. 300 Millionen Euro), der zweite Flughafen-Bahnhof (ca. 320 Millionen Euro), der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen (175 bis 500 Millionen Euro, je nachdem ob ober- oder unterirdisch), die Einbindung der Zweiten Stammstrecke in die Flughafenanbindung (ca. 110 Millionen Euro), der Teilausbau der ABS 38 (Elektrifizierung und partielle Zweigleisigkeit zwischen Markt Schwaben und Burghausen, ca. 560 Millionen Euro), der S-Bahn-Ausbau zwischen Riem und Markt

Schwaben (ca. 325 Millionen Euro) und der Ausbau zwischen Pasing und Eichenau (ca. 340 Millionen Euro).

Der Nutzen der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München steht in keinem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe

Was die Notwendigkeit und den verkehrlichen Nutzen einer verbesserten Anbindung des Münchner Flughafens über die Schiene anbelangt, so werden diese u.E. überschätzt bzw. bewusst überzeichnet. Staatsregierung und Flughafengesellschaft trommeln für das Milliardenprojekt vor allem auch, um „Wachstums- und Wettbewerbsimpulse“ für den Flughafen zu setzen. Wir lehnen es dagegen entschieden ab, dass die Fliegerei und konkret der Flughafen München II mit weiteren hunderten von Millionen Euro an Steuergeldern oder sonstigen öffentlichen Mitteln gemästet werden. Demzufolge setzen wir uns gegen teure Investitionsmaßnahmen ein, deren Nutzen allein oder hauptsächlich in der Flughafen-Anbindung zu sehen ist. Anders stellt sich die Situation dar, wenn die entsprechenden Maßnahmen gewinnbringend sind für den sonstigen Schienenpersonenverkehr oder für den Güterverkehr auf der Schiene.

Alle der im Rahmen der Vorstellung des „Gutachtens zur Flughafenanbindung“ im November 2009 vorgetragenen Varianten einschließlich der dann empfohlenen Variante *Gesamtplanfall 5 – Ostkorridor*, deren Realisierung in weiten Teilen die Staatsregierung jetzt vorantreiben will, müssen erhebliche Zweifel aufwerfen im Hinblick auf die zu erwartenden Kosten und Nutzen. Bei Realisierung der empfohlenen Variante würden laut Aussage der Gutachter gerade einmal 8.000 Fluggäste bzw. Flughafen-Mitarbeiter je Tag von der Straße auf die Schiene geholt, zudem wird mit täglich knapp 11.000 zusätzlichen Beförderungsfällen im nichtflughafenbezogenen Verkehr gerechnet, und dies bei einem Investitionsvolumen von weit über einer Milliarde Euro. Zum Vergleich: die Münchner S-Bahn hat bereits heute werktäglich 780.000 Fahrgäste (Beförderungsfälle), die Münchner U-Bahn noch beträchtlich mehr. Allein auf den Linien, bei denen der dringendste Investitionsbedarf besteht (z.B. der Westarm der derzeitigen S 8) beträgt die Zahl der Fahrgäste ein Vielfaches der Fahrgastzahl, die durch die vorgestellte Flughafenanbindung neu generiert werden soll. Auch die hier errechneten 480 Millionen Personenkilometer geben im Vergleich zu den Kosten keine überzeugende Relation her. Zu bedenken ist zudem, dass auch in der Konzeption *Gesamtplanfall 5 – Ostkorridor* ein großer Teil der ÜFEX-Linien (überregionaler Flughafenexpress) über die Westtrasse zum Flughafen fahren soll, was wiederum nach Investitionen wie Lärmschutzmaßnahmen und die Beseitigung höhengleicher Straßenquerungen (Schranken) verlangt. Mindestens ebenso fragwürdig ist das Projekt einer zweiten Stammstrecke für die Münchner S-Bahn in der Form, wie sie nach Auffassung der Bayerischen Staatsregierung, der DB AG und der Spitze der Landeshauptstadt München realisiert werden soll, nämlich als Zweite Röhre eng parallel zum bisherigen Stammstrecken-Tunnel (aufgrund der großen Tiefe mit nur wenigen Halte- und damit Verknüpfungspunkten). Die Zweite Röhre und das dazugehörige Betriebskonzept würden zu massiven Verschlechterungen für hunderttausende von Fahrgästen führen (neue Umsteigezwänge, neue Zwangsumwegfahrten, weitere Taktausdünnungen und neue Stolpertakte). Darüber hinaus käme es zu kaum lösbarer Sicherheitsproblemen. Im Hinblick auf die Kostenentwicklung droht dieser Tiefentunnel ähnlich wie das bayerische Transrapid-Projekt zu einem Fass ohne Boden zu werden. Die Protagonisten der

Zweiten Röhre apostrophieren dieses Vorhaben gerne als „Jahrhundertprojekt“. Aber gerade dann, wenn dieses Projekt so bedeutungsschwer gesehen wird, muss doch verhindert werden, dass die bisherigen Schief lagen im Münchner Schnellbahn-System, die Radiallastigkeit und die Konzentration auf Verbindungen zwischen dem Westen und dem Osten, weiter vertieft und zementiert werden.

Realisierung/Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München würde die Realisierung dringend notwendiger Verkehrsprojekte in ganz Bayern massiv verzögern bzw. gänzlich verhindern

Die Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Investitionsvorhaben des Schienenpersonenfern-, des Schienengüter- und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), aber auch des allgemeinen ÖPNV (U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse) in Bayern droht aufgrund unzureichender Finanzausstattung auf den St.-Nimmerleinstag geschoben zu werden. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist bekanntermaßen ausweglos unterfinanziert, allein für Schienenprojekte in Bayern in der ersten Dringlichkeitsstufe fehlen mehrere Milliarden Euro. Auch aus Eigenmitteln der DB AG ließen sich die dringend anstehenden Investitionsmaßnahmen nur zu einem sehr kleinen Teil finanzieren. Ebenso krass wie bei den Bedarfsplanprojekten des Bundes ist das Missverhältnis zwischen Investitionsbedarf und zur Verfügung stehenden Finanzmitteln im SPNV und im allgemeinen ÖPNV. Aus dem GVFG-Bundesprogramm, das der Förderung von „ÖPNV-Schienenverkehrswegen in Verdichtungsräumen und den dazugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro“ dient und das bekanntlich im Jahr 2019 ausläuft, stehen je Jahr ca. 330 Millionen Euro für Projekte in allen 16 Bundesländern zur Verfügung. Aus Bayern gibt es für die nächsten Jahre Anmeldungen für Projekte in Oberbayern, Mittelfranken, Schwaben und Unterfranken, deren Gesamtkosten auf etwa 5,4 Milliarden Euro beziffert werden (ca. 3,8 Milliarden Euro für DB-Vorhaben und ca. 1,6 Milliarden Euro für kommunale Vorhaben).¹ Das Volumen der hierfür von Bayern gewünschten Finanzhilfen des Bundes liegt bei knapp 2,6 Milliarden Euro. Von diesem Betrag ist bis 2009 erst ein sehr kleiner Teil zugewendet worden. Niemand kann erwarten, dass der Bund in den nächsten Jahren zwei Drittel seiner Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm, welche wie gesagt der Förderung von Projekten in allen Bundesländern dienen sollen, nach Bayern gibt.

Auch aus den komplementär einzusetzenden Landesmitteln (FAG-Mittel, Mittel aus dem GVFG-Landesprogramm und nicht konsumtiv eingesetzte und ggf. angesparte Regionalisierungsmittel) ist die Finanzierung aller als dringlich angesehenen SPNV-Projekte nicht ansatzweise darstellbar. In Konkurrenz um diese Landesmittel stehen zudem zahlreiche kleinere Vorhaben des SPNV wie etwa die Entschärfung von Engpässen (beispielsweise Fahrstra-

¹ Hierbei handelt es sich neben der Zweiten Münchner S-Bahn-Röhre um beispielsweise folgende Vorhaben: a) S-Bahn Nürnberg, 2. Baustufe Bamberg – Nürnberg Hbf. – Hartmannshof, 1. BA, Bamberg – Nürnberg Hbf., b) S-Bahn Nürnberg, Nürnberg – Ansbach (-Dombühl), c) S-Bahn Nürnberg, 2. Baustufe Bamberg – Nürnberg – Hartmannshof, 2. BA, Lauf l.d.P. – Hartmannshof, d) S-Bahn Nürnberg, Nürnberg Hbf. – Neumarkt (Opf.), e) U-Bahn Nürnberg, BA 3.1 Stadthalle Fürth – Hardhöhe, f) U-Bahn Nürnberg, BA 3.2 Hardhöhe – Fürth/Kiesbühl, g) U-Bahn Nürnberg, BA 1 Gustav-Adolf-Straße – Friedrich-Ebert-Platz einschl. AGT BA 1.1, 1.2 und 1.3, h) U-Bahn Nürnberg, U3, BA 3, Baustufe 2, Nordwestring – (Friedrich-Ebert-Platz – Gustav-Adolf-Str.) – Gerbersdorf, i) U-Bahn München, U6 – Süd Planegg Klinikum Großhadern – Martinsried, j) S-Bahn München, viergleisiger Ausbau Berg am Laim – Markt Schwaben (Anteil S-Bahn), k) S-Bahn München, S7 Wolfratshausen – Geretsried, l) S-Bahn München, Erdinger Ringschluss, m) S-Bahn München, S4 West, Ausbau Pasing – Buchenau (bzw. Pasing – Eichenau) n) Straßenbahn Augsburg, Mobilitätsdrehscheibe und o) Straßenbahn Würzburg, Linie 6, Würzburg Hbf. – Hubland.

Benkreuzungen oder Eingleisbetriebe) oder der behindertengerechte Umbau von Stationen sowie des allgemeinen ÖPNV und partiell auch des Straßenbaus. Werden jetzt Projekte des SPNV, die eigentlich aus Landesmitteln und aus GVFG-Bundesmitteln zu finanzieren wären, aus Mitteln für Bedarfsplanprojekte des Bundes finanziert, so wie dies aktuell für einige Maßnahmen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München vorgeschlagen wird, so bedeutet das wiederum, dass die Realisierung anderer Bedarfsplanprojekte in Bayern verzögert, wenn nicht gar verhindert wird. Zu nennen wären hier beispielsweise die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach, die ABS München – Mühldorf – Freilassing (die Komplettmaßnahme), aber auch die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Regensburg und Hof.

Dr. Martin Runge

Dr. Christian Magerl

Dr. Sepp Dürr

Eike Hallitzky

Christine Kamm

Thomas Mütze

Claudia Stamm

Adi Sprinkart

Susanna Tausendfreund

Ludwig Hartmann

Theresa Schopper

für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen