



Nr: 152a

München, 24. März 2009

Bericht aus der Kabinettsitzung

Teil II

- 1. Kabinett beschließt Einrichtung von spezialisierten Behandlungsplätzen für psychisch kranke jugendliche und heranwachsende Straftäter im Maßregelvollzug in Bayern / Sozialstaatssekretär Sackmann: „Sicherheit der Bevölkerung weiter erhöhen und zugleich für straffällige junge Menschen eine verbesserte Möglichkeit der Therapie und Resozialisierung schaffen“ (Seite 2)**
- 2. Verkehrsminister Zeil stellt neue Planungen für zweite S-Bahn-Stammstrecke vor / Bis Spätsommer soll Entscheidung über Streckenführung getroffen werden / Zeil: „Ziel ist optimale Verknüpfung der zweiten Stammstrecke mit einer beschleunigten Flughafenbindung“**

Bayern erarbeitet Planungsalternativen für die Streckenführung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München östlich der Isar.

Verkehrsminister Martin Zeil: „Um alle Möglichkeiten für eine Express-Verbindung zum Flughafen offen zu halten, brauchen wir diese Planungsalternative. Wir dürfen eine Anbindung des Flughafens über die zweite Stammstrecke als Option bei den Planungen nicht ausschließen.“ Die Alternativplanungen sind laut Zeil notwendig geworden, da der Transrapid nicht realisiert wurde, der den Flughafen München schnell und direkt mit dem Münchner Hauptbahnhof verbunden hätte. Die Bedeutung der S-Bahnlinien S 1 und S 8 als

./.

Flughafenzubringer wäre dadurch zurückgegangen. Deshalb sehen die bisherigen Planungen für den zweiten S-Bahn-Tunnel in Richtung Leuchtenbergring keine Station am Ostbahnhof vor. Zeil: „Bis Spätsommer dieses Jahres sollen nach Vorlage aller Entscheidungskriterien und unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Gutachtens zur Flughafenanbindung die notwendigen Entscheidungen für den zweiten Stammstreckentunnel endgültig getroffen werden. Unser Ziel ist es, das Projekt der zweiten Stammstrecke mit der bis dahin gefundenen besten Variante für eine beschleunigte Flughafenanbindung optimal zu verknüpfen.“ Mit diesem Zeitplan ist, so Zeil, die Fertigstellung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke auch bis zu möglichen Olympischen Winterspielen 2018 in München realistisch.

Nach einer ersten groben Nutzen-Kosten-Bewertung wird, nach den Worten Zeils, bei dieser Planungsalternative ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erreicht. Die genauen Kosten werden allerdings derzeit noch von der DB ProjektBau ermittelt. Nach Vorlage der Zahlen wird eine belastbare Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgen. Die Ergebnisse werden, so Zeil, für das 3. Quartal 2009 erwartet. Zeil: „Wir müssen gemeinsam mit der Bahn jetzt alles daran setzen, dieses außerordentlich wichtige Schienengroßprojekt, zweite Stammstrecke in München, so schnell wie möglich auch tatsächlich zu bauen.“

gez.

Rainer Riedl
Pressesprecher der Bayerischen Staatskanzlei++++

Zweite S-Bahn-Strecke muss endlich vorankommen

Grüne fordern: Es muss Schluss sein mit dem Herumdilettieren

München (24.03.09/bea). Die Grünen im Bayerischen Landtag kritisieren das Vorgehen der Staatsregierung bei der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke. „Die von Staatsregierung und Landtagsmehrheit gestützte Planungen der DB AG für eine zweite Röhre eng parallel zur bisherigen Stammstrecke sind alles andere als zielführend und tragfähig“, erklärt der verkehrspolitische Sprecher Martin Runge. Darauf hätten die Landtagsgrünen schon seit vielen Jahren hingewiesen. „Es muss endlich Schluss sein mit diesem Herumdilettieren. An den Planungen für die zweite Röhre wird mittlerweile seit bald zehn Jahren herum gedoktert ohne greifbare Ergebnisse, immer wieder werden neue Varianten als „die definitiv beste Lösung“ vorgestellt, die dann doch wieder verworfen werden müssen.“ Spätestens mit der Vorstellung konkreter Pläne anlässlich der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Dezember 2005 sei deutlich geworden, dass es sich bei diesem milliardenteueren Projekt um den gleichen Schildbürgerstreich wie beim bayerischen Transrapid-Vorhaben handele. „Die Kosten in Milliardenhöhe stehen in keinerlei vernünftigen Verhältnis zum möglichen Nutzen“, so Martin Runge. Völlig inakzeptabel sei auch der Zeithorizont des Vorhabens. Anstelle der lange versprochenen Fertigstellung im Jahr 2010 sei jetzt von 2018 bzw. 2020 die Rede. „Es ist außerdem eine Frechheit gegenüber den Fahrgästen der Münchner S-Bahn, jetzt die Flughafen-Anbindung für einige wenige tausend Fluggäste am Tag in den Vordergrund zu stellen, den Nutzen für die werktätlich fast 800.000 S-Bahn-Fahrgäste jedoch weitgehend auszublenden.“

Die Grünen fordern in einem aktuellen Dringlichkeitsantrag, sich von dem grotesken Vorhaben zu verabschieden und die Überlastungen im und die Störanfälligkeit des Münchner S-Bahn-Netz(es) endlich zeitnah zu beheben. Martin Runge: „Wir brauchen Maßnahmen wie den Ausbau des Westkopfes Pasing, den Ausbau des Westarmes der S 8 und die Ertüchtigung des Bahn-Südringes mit Schaffung eines Regionalzughaltes an der Poccistraße, um in Notfällen auf der Stammstrecke als Puffer fungieren zu können und um vom und zum Münchner Süden direktere Verbindungen zu schaffen. Gleichzeitig muss nach zielführenden Alternativen zur Ergänzung und Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke gesucht werden.“

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Beate Kellermann,
Stellvertretende Pressesprecherin

./.

