

## Pressepapier

für die Pressekonferenz am 22.03.2010 zur  
**2. S-Bahn-Stammstrecke**

CSU-Stadtratsfraktion  
Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München  
Tel.: 089 / 233 92650  
Fax: 089 / 29 13 765  
Email: csu-fraktion@muenchen.de

22. März 2010

### Unsere Position vorweg:

Die zweite Stammstrecke im Tunnel halten wir für eine völlig unbefriedigende Lösung für den Bahnknoten München. Wir halten daher an unseren fachlichen Einwänden und unserem bereits vorgestellten Konzept („Olympia-Paket“) fest. Allerdings wurde seitens der Staatsregierung deutlich gemacht, dass irgendeine Finanzierung zur Verbesserung der Münchner S-Bahn-Situation nur dann erreichbar ist, wenn dem zweiten S-Bahntunnel jetzt zugestimmt wird und diese Zustimmung eine möglichst breite Mehrheit im Stadtrat hat. Da unter diesen Umständen eine Finanzierung versucht werden soll, stimmt die CSU-Stadtratsfraktion den derzeitigen Planungen zur zweiten S-Bahnstammstrecke zu. Die CSU-Stadtratsfraktion verlangt im Oktober 2010 vom Oberbürgermeister einen Bericht darüber, ob die Finanzierung erreicht werden konnte.

Als Erfolg werten wir, dass in den Gesprächen mit der Staatsregierung diese drei unserer Vorschläge aus dem „Olympia-Paket“ aufgreifen will:

Den Ausbau der Sendlinger Spange, das Vorantreiben der Planungen zur S-Bahnstrecke Pasing - Eichenau und das Zugehen der Staatsregierung auf die Landeshauptstadt München bei der Fortführung der U-Bahnstrecke U 5 von Laim nach Pasing. Wir weisen ferner darauf hin, dass die CSU München und die CSU-Stadtratsfraktion diejenigen sind, die nach wie vor ein Gesamtkonzept für den Bahnknoten München gefordert und erarbeitet haben.

### Kurzer Rückblick – warum die erneute Diskussion um die 2.Stammstrecke?

Uns wird vorgeworfen, die Diskussion um die 2.Stammstrecke ohne Not wieder entfacht zu haben. Dieser Vorwurf ist falsch.

Tatsache ist vielmehr, dass sich seit der Grundsatzentscheidung für die 2.S-Bahnstammstrecke im Paralleltunnel im Jahr 2001 einige bedeutende Planungsprämissen geändert haben:

1. Um die vom Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorgeschriebene Standardisierte Bewertung zum Kosten-Nutzen-Vergleich in Höhe von mindestens 1,0 zu erreichen und damit Zuschüsse von Bund und Land zu erhalten, mussten die Planungen mehrfach geändert werden:
  - Von den ursprünglich vorgesehenen 7 bzw. 8 (!) Haltestellen in der Innenstadt (Grundsatzbeschluss Vollversammlung 24.10.2001: Laim, Friedenheimer Brücke,

Arnulfpark, Hauptbahnhof, Marienhof, Maximilianstraße, Abzweig Max-Weber-Platz, Ostbahnhof) sind gerade noch drei übrig geblieben (Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof) zuzüglich Ausbau der Stationen Laim und Leuchtenbergring. Die Erreichbarkeit der Innenstadt hat sich für die Fahrgäste somit verschlechtert.

- Anstatt des ursprünglich geplanten 10-Minuten-Taktes ist jetzt nur noch ein 15-Minuten-Takt vorgesehen. Dieser Takt ist wenig kundenfreundlich. Er bedeutet für viele Fahrgäste zudem eine Verschlechterung im Hinblick auf Anschlüsse beim Umsteigen.
2. Die geplante schnelle Anbindung des Flughafens durch den Transrapid ist weggefallen. Die Frage einer schnellen und kundenfreundlichen Flughafenanbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist seit 2008 wieder offen.
  3. Die Europäische Union legt einen verstärkten Fokus auf die Transeuropäischen Eisenbahnnetze (Stichwort Magistrale für Europa). München ist dabei ein Halt auf dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Paris und Budapest und muss als internationaler Bahnknotenpunkt präsent sein und bleiben.

Auch für den Regional-Bahnverkehr ergeben sich durch den zweiten Tunnel keinerlei Verbesserungen, zudem ereignen sich 90 Prozent der Störfälle bei der S-Bahn außerhalb der Stammstrecke, also die allerwenigsten im Tunnel unter der Stadt.

Diese Argumente bzw. neuen Konstellationen hatten uns bewogen, den geplanten 2. Stammstrecken-Tunnel insgesamt noch einmal auf den Prüfstand zu stellen.

### Interessante Alternativen

Mit dem sogenannten Nordtunnel hat Viereggs-Rössler eine interessante Idee in die Diskussion eingebracht. Dieser Tunnel, der am Hauptbahnhof beginnt und über die Münchner Freiheit und Parkstadt Schwabing und Ismaning in die S 8-Strecke einschleift, bringt viele Vorteile:

- er ist S-Bahn-tauglich,
- zusammen mit der Verlängerung der U 5 nach Pasing kann er als Bypass-System zum vorhandenen Stammstreckentunnel dienen
- er entlastet die U3/U6 sowie die S1
- er ist fernbahntauglich und erschließt so den Flughafen sowohl für den Nah-, Regional- wie auch für den Fernverkehr.

### Keine Verzögerungen im Verfahren durch die aktuelle Diskussion

Anders als laufend dargestellt, ist der 2. Tunnel trotz zahlreicher Ankündigungen durch die Bahn immer noch nicht zur Gänze planfestgestellt. Die aktuelle Diskussion führt also zu keiner Verzögerung im Verfahren. Inzwischen hat sich auch herausgestellt, dass die Realisierung des Tunnels bis 2018 mehr als fraglich ist. Damit entfällt jeder diesbezügliche Zeitdruck. Allerdings sehen wir auch, dass eine Entscheidung erforderlich ist, um Finanzierungs- und Planungssicherheit zu erhalten.

### Welche Anforderungen an ein zukunftsfähiges System stellen wir?

Die CSU-Stadtratsfraktion möchte für München und das Umland folgende Forderungen erfüllt sehen:

- 10-Minuten-Takt/Expressverkehr auf den S-Bahn-Außenästen
- Erhöhung der Betriebsstabilität
- Störfallalternative zur 1.Stammstrecke
- schnelle und kundenfreundliche Flughafenanbindung
- bessere Regionalverkehrsanbindung
- Fernverkehrsdurchbindung (TEN-Strecken nach Prag, Wien, Palermo)

### Konsensvorschlag

Sowohl der Bayerische Ministerpräsident als auch der Münchner Oberbürgermeister stellen fest, dass nur die 2.Stammstrecke und diese auch nur jetzt finanzierbar ist. Da wir auf keinen Fall riskieren wollen, dass München „leer ausgeht“, unterstützen auch wir trotz aller berechtigter Bedenken das Projekt eines 2. Tunnels.

In Hinblick darauf, dass der Münchner Stadtrat in der Vollversammlung am Mittwoch mit einem möglichst starken Votum ein deutliches Signal für Verbesserungen im Münchner ÖPNV-System aussenden sollte, werden wir der 2.S-Bahnstammstrecke zustimmen.

Daneben schlagen wir beiliegenden Änderungsantrag vor, in dem wir folgende Maßnahmen zusätzlich zum 2.Tunnel fordern:

1. Netz ergänzende Maßnahmen im S-Bahn-Bereich für die Einführung eines 10-Minuten-/15-Minuten-Takts
2. Ertüchtigung der S 8-Strecke Richtung Flughafen
3. Umbau am Ostkopf von Pasing
4. Umbau des Bahnhofs Pasing
5. Modifizierter Ausbau des S-Bahnhofs Laim und der Sendlinger Spange
6. Bau eines Regionalbahnhofs Poccistraße
7. Ausbau der Strecke Pasing-Eichenau (mit Umbau am Westkopf Pasing)
8. Verlängerung der U 5 nach Pasing
9. Höhenfreimachung von Bahnübergängen auf den hoch belasteten Streckenabschnitten der S 1 und S 8 im Stadtgebiet
10. (außerhalb dieses Finanzierungspakets): Realisierung Erdinger Ringschluss, Teilausbau ABS 38 und Ausbau München – Garmisch.

Bis zum Oktober erwarten wir einen Bericht des Oberbürgermeisters, in dem er über die Finanzierung des 2.Tunnels berichtet.