

"Region München:
Leistungsfähige Infrastruktur - positive Wirtschaftsentwicklung"

Vortrag

des

Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie

Dr. Otto Wiesheu

anlässlich der
Regionalen Verkehrskonferenz in der Region München

am 2. Dezember 2004
in Neubiberg

Gliederung

I.	Regionale Verkehrskonferenz München	1
II.	Steigende Herausforderungen zur Sicherstellung der Mobilität	1
	1. Die grundlegenden verkehrspolitischen Ziele	1
	2. Verkehrsentwicklung	1
III.	Notwendiger Infrastrukturausbau	2
	1. Straße	2
	2. Überregionale Schienenverbindungen verbessern	3
	3. S-Bahn:	3
	4. ÖPNV	5
	5. Transrapid	6
	6. Luftverkehr	6
	7. Güterverkehrszentren (GVZ)	7
IV.	Verkehrspolitische Maßnahmen	7
V.	Ausblick	8

I. Regionale Verkehrskonferenz München

- Ich begrüße die Verkehrskonferenz des Regionalen Planungsverbandes München. Außerordentlich dynamische Entwicklung des gesamten Ballungsraumes München stellt uns vor enorme Herausforderungen;
- diesen müssen wir uns gemeinsam stellen.

II. Steigende Herausforderungen zur Sicherstellung der Mobilität

1. Die grundlegenden verkehrspolitischen Ziele

Verkehrspolitische Rahmenbedingungen haben sich nicht verbessert - im Gegenteil. Wir sehen uns konfrontiert mit immer größeren Finanzengpässen und schrumpfenden Handlungsspielräumen. Dennoch müssen wir für Gesellschaft und Wirtschaft:

- die Mobilität sicherstellen,
- den Verkehr umweltverträglich bewältigen,
- möglichst große Teile des Verkehrszuwachses auf Schiene und ÖPNV lenken,
- die infrastrukturellen Voraussetzungen schaffen, um im Standortwettbewerb zu bestehen.

Diese Ziele gilt es auch bei erschwerten Rahmenbedingungen zu erreichen. Mobilität muss gewährleistet bleiben, da sie zugleich Voraussetzung und Folge von erfolgreichem Wirtschaften und Wohlstand ist.

2. Verkehrsentwicklung

München zählt zu den Top-Regionen in Europa. Auch Mittel- und Langfristprognosen gehen von einer anhaltend überdurchschnittlichen Entwicklung aus. In der Folge wächst auch das Verkehrsaufkommen weiter; trotz des seit 2001 abgeschwächten Wirtschaftswachstums; vor allem beim Güterverkehr. Verkehrsträger Nr. 1 bleibt die Straße mit 90

% des Personenverkehrs und über 80 % des Güterverkehrs. Fakt ist: Die Münchner stehen zu oft im Stau, verlieren dadurch Zeit und Geld und belasten die Umwelt mehr als nötig. Wir brauchen deshalb intelligentes Verkehrsmanagement und bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur für alle Verkehrsträger.

III. Notwendiger Infrastrukturausbau

Wir brauchen leistungsfähige Anbindungen des Flughafens, der Messestadt Riem, des neuen Fußballstadions sowie attraktive Stadt-Umland-Beziehungen.

1. Straße

In vergangenen Jahren konnten zur Verbesserung der straßenverkehrlichen Erschließung bereits wesentliche Fortschritte gemacht werden:

- Maßnahmen für einen besseren Verkehrsfluss auf der A 9, der A 94 und der A 99
- Sechsstreifiger Ausbau der A 92 (Flughafen)
- Flughafentangente Ost
- Petuertunnel

Baumaßnahmen zur Anbindung des Fußballstadions in Fröttmaning sind im vollen Gange.

Ausführlich zu den Straßenthemen wird Herr Staatssekretär Schmid informieren.

2. Überregionale Schienenverbindungen verbessern

Wegen Kürzungen im Investitionshaushalt des Bundes beginnt DB AG bis 2008 keine neuen Vorhaben.

- *München — Ingolstadt — Nürnberg*: Inbetriebnahme 2006; Fahrzeit auf etwa 1 Stunde verkürzt; Einbindung Ingolstadts; zur WM 2006 Vorlaufbetrieb mit ICE-Shuttle zwischen bayerischen Spielorten;

- *München — Augsburg*: Drohender Baustopp konnte vom Freistaat abgewendet werden; Fertigstellung noch in diesem Jahrzehnt; weiterer Ausbau in Richtung Ulm und Stuttgart akut gefährdet; nur Projekt Ulm 21 aufgrund Vorfinanzierung Bayerns.
- *München — Mühldorf— Freilassing*: Bis auf weiteres von DB zurückgestellt; derzeit Verhandlungen wegen vorgezogener Elektrifizierung zur besseren Anbindung des Chemiedreiecks.
- *München — Memmingen — Lindau*: Bemühungen für vorgezogene Elektrifizierung; Bund lehnt Mitfinanzierungsangebot der Schweiz ab, will sich aber einer bilateralen Verständigung zwischen Bayern und der Schweiz nicht widersetzen.

3. S-Bahn:

Seit Regionalisierung des SPNV 1996 hat Freistaat als Aufgabenträger für die S-Bahn viel erreicht: rd. 19 Mio. Zugkm werden bei S-Bahn München bestellt; Angebotsausweitung in München um ca. 10 % seit 1995/96. Wir bleiben hier weiter am Ball:

- *Erdinger Ringschluß*: Ziel: bessere Anbindung Ostbayerns an den Flughafen, Erschließung neuer östlicher Siedlungspotentiale, Messe-Anbindung; Fertigstellung bis ca. 2009/2010
- *Fortführung und Abschluss der Maßnahmen des 266 Mio. Euro-Programms*: am 12.12.2004 Einführung des 10-Minutentakts während der HVZ von Maisach, Germering-Unterpfaffenhofen, Zorneding und Deisenhofen, Mehrbestellung von ½Mio. Zugkm; Endgültige Fertigstellung 2006 (dann auch 10-Min.Takt nach Dachau/Petershausen).
- *Zweite Stammstrecke*: derzeit Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens, Einleitung ca. Anfang 2005; parallel Verhandlungen über Bau- und Finanzierungsvertrag; Fertigstellung ca. bis 2010.
- *Verlängerung der S7 Wolfratshausen - Geretsried*: Raumverträglichkeit der Trassen über Gelting und „Waldram westlich der B 11

festgestellt; Kosten je nach Variante zwischen 78 und 85 Mio. Euro; Gelting erreicht höheren Nutzen-Kosten-Faktor; Stadt Wolfrathshausen hat sich am 16.11.2004 für Geltinger Trasse ausgesprochen. Stadt Geretsried wird vsl. am 21.12.2004 entscheiden; z.Z. Verhandlungen mit Bund/DB über Finanzierungsvereinbarung; Fertigstellung ca. 2009

- Ausbau Sendlinger Spange - Verbesserung des Störfallmanagements: 1. Ausbaustufe neuer Bahnsteig am Heimeranplatz seit 2001 in Betrieb; weitere Ausbaustufen werden z.Z. zwischen Freistaat und DB verhandelt, Ziel: Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Sendlinger Spange (Ableitung von 2 S-Bahnlinien von Pasing); Investitionen des Freistaats rd. 20 Mio. Euro.
- Ausbau der Linie A Dachau - Altomünster: neues Konzept soll durch Infrastrukturausbau deutlich besseres Fahrplanangebot ermöglichen (30-Minutentakt in der HVZ); Ermittelte Investitionskosten betragen je nach Variante zwischen 20 und 28 Mio. Euro; z.Z. Nutzen-Kosten-Untersuchung.
- Weitere Planungen zum Ausbau der S 4 West: für Angebotsverbesserungen bis Buchenau; zusätzliche Streckeninfrastruktur erforderlich; Fertigstellung ca. 2009; vsl. 200 bis 250 Mio. Euro.
- Einrichtung neuer S-Bahn-Haltepunkte: Im Rahmen der Siedlungsentwicklung: Untersuchung, Planung bzw. Realisierung neuer S-Bahn-Haltepunkte: Untermenzing, Freiham, Menterschwaige, Friedenheimer Brücke.

4. ÖPNV

- Schwerpunkt bayerischer Verkehrspolitik. 80 % der Besucher der Münchner Kernstadt nutzen ÖPNV;
- U-Bahnnetz hat 94 km erreicht; mit 2003 wurden Finanzhilfen in Höhe von rd. 2,9 Mrd. gewährt; neben Ertüchtigungen für die WM

2006 der U 6 sind weitere 9 km in Bau: Garching/ Forschungs-
gelände (Inbetriebnahme Ende 2006) und Olympiazentrum - Moo-
sach (Inbetriebnahme 2010/2011).

- Für Straßenbahnnetzausbau bis 200363 Mio. Finanzhilfen ge-
währt; Fuhrpark Mitte der 90er Jahre gänzlich erneuert; mit den U-
Bahnen rd. 220 Mio. Euro Finanzhilfen.

5. Transrapid

- Transrapid rückt Flughafen München ins Zentrum;
- nach BMVBW-Prognose sollen in 2015 ca. 3 Mio. Autofahrer um-
steigen und Transrapid soll 26 Mio. Betriebsüberschüsse erbrin-
gen;
- Expres-S-Bahn braucht mindestens 20 Mm: und ist lauter; sie ist
mit 1 Mrd. Investitionskosten zwar billiger, aber keine extra Bun-
desmittel;
- Expres-S-Bahn kostet Freistaat jährlich Bestellerentgelte; 40 %
weniger Fahrgäste; Einwände der Grünen und Teilen der SPD
nicht nachvollziehbar;
- derzeit Raumordnungsverfahren; Planfeststellungsantrag soll noch
2004; Inbetriebnahme 2009;
- wegen der Kosten laufen Verhandlungen mit dem Bund, da Bun-
desprojekt; Bund muss sich zu seiner Verantwortung und indust-
riepolitischer Bedeutung des Projektes bekennen; 550 Mio. Zu-
schuss reichen nicht aus, im Bundeshaushalt sind noch 2,3 Mrd.
für die Transrapidtechnologie reserviert, ein weiteres Projekt in
Deutschland ist nicht in Sicht.

6. Luftverkehr Verkehrsflughafen München

- im gewerblichen Verkehr Anstieg Flugbewegungen bis Oktober 2004 + 8% und bei Fluggästen + 11%; bei Fracht und Post + 14,7%;
- für Winterflugplan 2004/2005 von 88 Airlines zu 195 Destinationen in 70 Ländern über 155.000 angemeldete Starts und Landungen;
- Terminalkapazitäten für rd. 50 Mio. Passagiere;
- für bedarfsgerechten Ausbau als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig gesorgt werden.

Verkehrsflughafen Fürstenfeldbruck

- Schwerpunktlandeplatz für Geschäftsreise und Werkverkehr für die Region München;
- hier zivile Mitbenutzung eines Militärflugplatzes, nachdem in der Planungsregion München kein ziviler Verkehrslandeplatz zur Verfügung steht;
- Mitte 2004 Sofortvollzug für luftrechtliche Genehmigung einschließlich Straßenanbindung.

7. Güterverkehrszentren (GVZ)

- Vom Freistaat geförderte Citylogistik kann mit dem von der LH München verfolgten Konzept mehrerer GVZ mit dem GVZ Mitte am Birketweg unterstützt werden; notwendige Infrastruktureinrichtungen sollten nun von der LH vorangetrieben werden.
- GVZ Ost nahe zum Umschlagbahnhof München eröffnet Chancen zur Schienennutzung;
- für beide GVZ-Standorte Planungen vortreiben und geeignete private Investoren finden.

IV. Verkehrspolitische Maßnahmen

Infrastrukturausbau alleine nicht ausreichend. Flankierende verkehrspolitische Maßnahmen und verstärktes Verkehrsmanagement notwendig.

Aktuellstes Problem ist drohende Überschreitung der Grenzwerte der EU-Luftreinhalterichtlinie auf über 60 Straßenabschnitten in München ab Anfang 2005. Überlegungen in Richtung City-Maut nicht zielführend, da wirtschaftliche Nachteile und Verlagerung des Verkehrs ins Umland, wo er mit ÖPNV weniger gut als in der Innenstadt aufgefangen kann. Vielmehr alle Möglichkeiten ausschöpfen, die Ursachen für die hohen Schadstoffbelastungen ausschalten:

- intelligente Steuerung des Verkehrs durch Mobilitäts- und Verkehrsmanagement mit Telematikeinsatz;
- weiterer Ausbau und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, damit Umsteigen vom IV erfolgt;
- Parkraummanagement und Bau von P & R Plätzen;
- Förderung des Fahrradverkehrs;
- Reduzierung der Lkw-Fahrten durch Einrichtung weiterer GVZ und innovative City-Logistik-Konzepte;
- Umstellung auf abgasärmere Fahrzeugflotten.

V. Ausblick

Vielfalt der Themen und Maßnahmen zeigt Komplexität des Themas Verkehr in Stadt und Region München.

Für den weiteren Verlauf der Veranstaltung wünsche ich viele interessante Vorträge und neue Erkenntnisse.