

NIEDERSCHRIFT

210. Sitzung des Planungsausschusses
des Regionalen Planungsverbands München am 15.12.2009
im Großen Sitzungssaal des Rathauses der LH München

- Öffentlich -

Beratungsgegenstände:

1. Fortschreibung Regionalplan München
Einleitung des Anhörverfahrens
 - ⇒ Kapitel B I Neufassung
 - ⇒ Kapitel B II Änderungen und Ergänzungen
 - ⇒ Kapitel B III 5 neu

2. Regionale Infrastrukturprojekte
 - ⇒ Ergebnisse der vergleichenden Untersuchung
2. S-Bahntunnel/Südring

 - ⇒ Gutachten zur Flughafenanbindung München

3. Bericht über die Sitzung der Arbeitsgruppe LEP-Einzelhandel
im Ministerium am 14.12.2009

4. Haushalt 2010
Mittel für Druckkosten

5. Verschiedenes

Vorsitz

OB Ude

Planungsausschuss

StR Dr. Assal
StR Bickelbacher/LH München
StRin Boesser/LH München
Stv. LR Dr. Braun/Lkr. Fürstenfeldbruck
Ltd. StDir. Dr. Dengler/LH München
1. Bgm. Dworzak/Gemeinde Haar
LR Eichner/Lkr. Landsberg a. L.
1. Bgm. Göbel/Gemeinde Gräfelfing
1. Bgm. Gotz/Stadt Erding
StRin Hacker/LH München
1. Bgm. Heiler/Stadt Grafing
1. Bgm. Dr. Kränzlein/Gemeinde Puchheim
1. Bgm. Krötz/Gemeinde Rott
StR Dr. Kronawitter/LH München
StR Lotte/LH München
StR Dr. Mattar/LH München
stv. LRin Meinelt/Lkr. Freising
StRin Nallinger/LH München
Neugebauer/Lkr. Ebersberg
Stv. LRin Rehm/Lkr. Dachau
StDir Reiß-Schmidt/LH München
LR Roth/Lkr. Starnberg
1. Bgm. Schelle/Gemeinde Oberhaching
1. Bgm. Schneider/Gemeinde Neufahrn
LR Schwaiger/Lkr. Freising
StR Stadler/LH München
1. Bgm. Wagner/Markt Altomünster
1. Bgm. Walter/Gemeinde Gilching

Regierung von Oberbayern

ORRin Freifrau Loeffelholz von Colberg
RD Winter

Geschäftsstelle

Geschäftsführer Breu

Sitzungsdauer

14:05 Uhr bis 16:10 Uhr

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit fest. Da Herr MDirig. Göttler zum TOP 2 erst für 14:30 Uhr eingeladen wurde, regt der Vorsitzende an, die Tagesordnungspunkte 1, 3, 4 und 5 vorher zu behandeln.

Der Vorschlag wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

**TOP 1 Fortschreibung Regionalplan München
Einleitung des Anhörverfahrens**

- ⇒ **Kapitel B I Neufassung**
- ⇒ **Kapitel B II Änderungen und Ergänzungen**
- ⇒ **Kapitel B III 5 neu**

Breu erläutert die Inhalte der Drucksache 16/09 und bittet um Zustimmung zum Beschlussvorschlag.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Der Regionale Planungsverband München schreibt den Regionalplan in Kapitel B I (neu), Kapitel B II (Änderungen und Ergänzungen) und Kapitel B III 5 (neu) fort.
3. Er beauftragt den Geschäftsführer, das Anhörverfahren zu dem dieser Drucksache anliegenden Entwurf einschließlich eines Entwurfs für den Umweltbericht einzuleiten.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

TOP 3 Bericht über die Sitzung der Arbeitsgruppe LEP-Einzelhandel im Ministerium am 14.12.2009

Breu berichtet, am Vortag habe die Sitzung der Arbeitsgruppe Einzelhandel im LEP im Ministerium stattgefunden. Dort sei auch über das Landesentwicklungsprogramm generell gesprochen worden. Wie aus der Presse zu entnehmen war, will die Staatsregierung die gesamte Landesentwicklung wieder auf den Prüfstand stellen. Alles, was im Bereich Landesplanung, Landesentwicklung neu gemacht werde, muss begründet werden. Auch die Regionalen Planungsverbände müssen sich nachprüfbar beweisen. Die Schwerpunkte in diesem Prozess heißen Entbürokratisierung, Deregulierung und Kommunalisierung.

Nach seiner Meinung sei das bei den Regionalen Planungsverbänden längst in vorbildlicher Form anlässlich der letzten Reform geschehen. Eckpunkte einer Reform, die das Wirtschaftsministerium erarbeitet, sollen im April vorliegen und dann dem Kabinett vorgelegt werden.

Breu schlägt vor, dass die 3 Vorsitzenden Anfang 2010 ein gemeinsames Schreiben an die Staatsregierung richten und dieses Schreiben auch allen Mitgliedern des Regionalen Planungsverbands, ggf. auch noch weiteren Personen übermitteln. Auch soll sich der Planungsausschuss in seiner Sitzung am 2.3.2010 per Beschluss oder Resolution noch einmal äußern.

- Zum LEP- Einzelhandelsziel:
Das Ergebnis bei den Lebensmitteln war einhellig, dass die Voraussetzung für die Ausweisung von großflächigen Lebensmittelverkaufsflächen bis 1.200 m² nicht mehr an das Vorliegen eines zentralen Ortes höherer Stufe gebunden sei. D. h., auch Kleinzentren und nicht zentrale Orte sollen in Zukunft Lebensmittel mit bis zu 1.200 m² Verkaufsfläche projektieren können. Jetzt sei das nur ab einem Unterzentrum oder Siedlungsschwerpunkt aufwärts möglich.
- Die sog. integrierte Lage soll weiterhin Regelfall bleiben für die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel, Ausnahmen sollen möglich sein. Nicht geklärt sei, ob Ausnahmen immer dann möglich sein können, wenn das konkrete Projekt keine überörtlichen Auswirkungen hat. Dazu erstellt die Oberste Baubehörde einen Entwurf in Abstimmung mit dem Gemeindetag.
- Die zulässigen Verkaufsflächen generell für innenstadtrelevante Sortimente: hier herrscht Einigkeit, dass man den jetzigen Einzugsbereich des innerstädtischen Einzelhandels verlässt – das war bisher die Berechnungsgröße. Sie hing davon ab, wie stark der Einzelhandel in einer Gemeinde oder einer Stadt ist. D. h., eine gut aufgestellte Stadt hatte einen großen Einzugsbereich und durfte deshalb größere zusätzliche Flächen projektieren. Ein schlechter Einzelhandelsstandort hatte einen geringen Einzugsbereich und durfte dann auch weniger projektieren. Dieses selbstverstärkende System führte nicht unbedingt zu den richtigen Ergebnissen.

Stattdessen wieder zurück zu den planerischen Verflechtungsbereichen, die man schon einmal hatte. Dabei sei jedoch zu bedenken, dass bei Überarbeitung des Zentrale-Orte-Konzepts sich dann automatisch auch die Verflechtungsbereiche ändern. Hierzu gibt es also durchaus noch erheblichen Diskussionsbedarf.

➤ Die Schwellenwerte:

Diese Schwellenwerte (d. h. Verzicht auf Prüfung bis zu einer bestimmten Verkaufsfläche) sind weiterhin umstritten. Sie wirken wohl auch in unterschiedlichen Regionen Bayerns sehr unterschiedlich, weil die Bedingungen sehr unterschiedlich seien. Deshalb wäre aus Sicht der Regionalen Planungsverbände eigentlich der zwingende Schluss, dass beim Einzelhandelsziel im LEP regionale Abweichungen möglich sein müssen.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

TOP 4 Haushalt 2010
Mittel für Druckkosten

Breu erläutert die Drucksache 18/09 und bittet um Zustimmung zum Beschlussvorschlag.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Der Planungsausschuss beschließt:

„Haushaltssatzung des Regionalen Planungsverbands München
für das Haushaltsjahr 2010

Aufgrund § 19 der Verbandssatzung in Verbindung mit Art. 5 Abs. 4 und Art. 7 Abs. 5 des Bayer. Landesplanungsgesetzes, Art. 41 Absatz 1 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit, der Art. 55 ff der Landkreisordnung erlässt der Regionale Planungsverband München folgende Haushaltssatzung:

§ 1

Der als Anlage beigefügte Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2010 wird hiermit festgesetzt; er schließt im Verwaltungshaushalt

in den Einnahmen und Ausgaben mit 224.650 EUR
und im Vermögenshaushalt

in den Einnahmen und Ausgaben mit 6.000 EUR

ab.

§ 2

Kreditaufnahmen für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen sind nicht vorgesehen.

§ 3

Verpflichtungsermächtigungen im Vermögenshaushalt werden nicht festgesetzt.

§ 4

Der Höchstbetrag der Kassenkredite zur rechtzeitigen Leistung von Ausgaben nach dem Haushaltsplan wird auf 10.000 EUR festgesetzt.

§ 5

Diese Haushaltssatzung tritt mit Wirkung vom 01. Januar 2010 in Kraft.“

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimmen.

TOP 5 Verschiedenes

Der Vorsitzende stellt fest, es gebe dazu keine Wortmeldungen.

TOP 2 Regionale Infrastrukturprojekte

- ⇒ **Ergebnisse der vergleichenden Untersuchung
2. S-Bahntunnel/Südring**
- ⇒ **Gutachten zur Flughafenanbindung München**

Der Vorsitzende begrüßt MDirg. Hans Peter Göttler vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und bittet Breu um eine kurze Einführung zum Thema.

Breu legt die Haltung des Regionalen Planungsverbands dar. Zusammenfassend sei festzustellen, dass die Sichtweise des Regionalen Planungsverbands durch die Ergebnisse der beiden Gutachten bestätigt und gestärkt worden sei. Zum Thema 2. Tunnel habe der Regionale Planungsverband bereits 2006 eine Resolution beschlossen und diese sei 2007 vom Planungsausschuss einstimmig bestätigt worden. Der Regionalplan hat die Erhöhung der Kapazität der 2. Stammstrecke im Kapitel Verkehr zum Ziel. Dazu soll ein zweiter parallel zur S-Bahn-Stammstrecke verlaufender Tunnel realisiert und die Verknüpfung mit dem S- und U-Bahnnetz verbessert werden. Einzelheiten der regionalen Sicht und aus verkehrlicher Sicht können der gemeinsamen Presseinformation von MVV und RPV entnommen werden.

Er berichtet, die eindeutigen Ergebnisse der beiden Gutachten seien nicht einhellig begrüßt worden. In der Presse war zu erfahren, dass noch ein weiterer Plan – der sog. „Nordtunnel light“ noch einmal überprüft werden solle. Der Nordtunnel hat sich bei der Überprüfung im Rahmen der Flughafenanbindung als ungeeignet erwiesen, nun solle der „Nordtunnel light“, der kürzer ist, überprüft werden. Die Idee des Nordtunnels basiert darauf, unterschiedliche Verkehre zu bündeln. Dieser strategische Ansatz sei das Gegenteil von dem, was Freistaat, Bahn und Kommunen in den letzten Jahrzehnten verfolgen, nämlich die Verkehre zu entflechten. Mit hohem Investitionsaufwand seien eigene S-Bahngleise gelegt worden. Die Bahn sei sehr bemüht, Güterverkehr und Personenverkehr zu entflechten. Die Idee des Nordtunnels führe nun dazu, dass die Verkehre in der Stadt München wieder miteinander verknotet werden. Sowohl der Nordtunnel als auch der Nordtunnel light liegen nicht im regionalen Interesse und bedeuten für den Verkehr einen gravierenden Rückschritt, weil sie den Betrieb destabilisieren. Unterschiedliche Bahnsteiglängen, unterschiedliche Bahnsteighöhen, unterschiedliche Tunnelquerschnitte, unterschiedliche Anforderungen an die Leit- und Sicherungstechnik wären zu bewältigen. Es sei eben nicht so, dass alles mit modernen EDV-Anlagen betriebssicher zu fahren wäre.

Demgegenüber ergänzen sich die Ergebnisse der beiden Gutachten, die vorliegen, ausgezeichnet aus regionaler Sicht, gerade mit dem Einsatz des ÜFEX, eines überregionalen Verkehrsmittels auf S-Bahnbasis gelänge die Durchbindung von Expresszügen von außerhalb der Region zum Flughafen oder in die andere Richtung der Region. Breu betont, der 2. S-Bahntunnel in Verbindung mit dem Gesamtplan 5, also dem Ostkorridor, wäre für die regionale Entwicklung eminent wichtig. Er appelliert an die Ausschussmitglieder, das zu unterstützen.

Göttler stellt die Ergebnisse der Gutachten vor.

Die Folien zum Vortrag sind auf der Internetseite des Regionalen Planungsverbands unter <http://www.region-muenchen.com> als Anlage der Niederschrift einzusehen.

Der Vorsitzende dankt Göttler für die Ausführungen.

Kronawitter kritisiert die Haltung Breus zum Nordtunnel. Er meint, dieses Konzept, Regionalexpresszüge, Fernverkehrszüge (ICE) und S-Bahnen auf der Strecke fahren zu lassen, funktioniere auch in anderen Städten, z. B. in Zürich wo das auch nachträglich mittels Tiefbahnhof realisiert wurde. Ein Problem durch die Verknotung beim Nordtunnel könne er nicht erkennen.

Er vertritt die Meinung, seit 2005 hätte man die komplette Region des Münchner Ostens, Nordostens und Südostens rechts der Isar versorgen können. Das betreffe 5 Außenäste. Nach dem vorgestellten Konzept werde es in dieser Region auch weiter keinen 10-Minuten-Takt geben. Der Ausbau der Außenäste hinkt um Jahre hinterher und eine Perspektive sei auch bis heute nicht genannt worden. Ein Zeitpunkt für den Ausbau der Außenäste nach Ismaning, Markt Schwaben, Höhenkirchen und Siegersbrunn zur Realisierung des 10-Minuten-Takts wurde nicht genannt, und er werde auch in Zukunft nicht möglich sein.

Kronawitter bestätigt die Verbesserung der Anbindung nach Salzburg von 125 auf 65 Minuten. Er gibt jedoch zu bedenken, dass diese Verbindung weit von München stattfinde. Er fragt nach dem Termin zur Realisierung der Walpertskirchner Spange. Er zweifelt an der Richtigkeit der vorgestellten Reisezeiten von Regensburg und Passau, da diese Verbindungen über Neufahrn führen.

Er stellt die Frage, warum Nürnberg als zweitgrößter Ballungsraum im Flughafen-gutachten nicht in die Reisezeitüberlegungen einbezogen wurde. Er ist der Auffassung, dass ein ICE von Nürnberg sehr wohl vom Hauptbahnhof über den Nordtunnel zum Flughafen verlängert werden könne.

Er kritisiert auch, der Ostkorridor sei ein Ost-Westkorridor – die Fernverkehrstauglichkeit sei nur dann gegeben, wenn die Fernzüge ab Pasing über eine noch zu bauende Pasinger Kurve auf eine Strecke München-Landshut geleitet werden. Die Strecke der S1 sei jedoch schon heute mit den höchsten Verstärkungsquoten voll belastet.

Hacker erklärt, als ehemalige Vorsitzende des 13. Stadtbezirks, der den Ostkorridor beinhaltet, kenne sie die Bedürfnisse der Bürger. Der Tunnel komme dem von den Bürgern gewünschten Lärmschutz sehr entgegen. Der Ostkorridor habe gewonnen, weil er günstig erscheine und eine gute Kostennutzungsrechnung habe.

Nun werden in der Presse immer Tunnel oder 2 Gleise zusätzlich zwischen Daglfing und Johanniskirchen erwähnt. Auf dem Plan sehe das allerdings anders aus. Sie fragt, auf welcher Länge sich nun tatsächlich der Tunnel befinde und welche Kosten entstünden, wenn man ab Ostbahnhof gründlichst untertunnelt. Die Tunnelführung sei für die Bürger in der näheren Umgebung sehr wichtig.

Bickelbacher meint, das Flughafengutachten setzt den Stammstreckentunnel oder Innenstadttunnel voraus. Damit lege man dem Nordtunnel die ersten großen Steine in den Weg – und er könne sich wahrscheinlich kaum rechnen. Bei einer sinnvollen Kostenrechnung dürfte man den Ost-Westtunnel nicht schon voraussetzen.

Der große Vorteil dieses Gutachten sei, dass hier ein Betriebskonzept veröffentlicht worden ist. Er kritisiert, dass in der Vorlage des Regionalen Planungsverbands nicht auf die Defizite hingewiesen worden sei: An einigen Ästen, wo Express-S-Bahnen eingeführt werden sollen, entstehen Verschlechterungen vom 10-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt. Man sei auch immer von einem 10-Minuten-Takt ausgegangen, der leicht und merkbar wäre und nicht von einem 15-Minuten-Takt, der zu vielen anderen Verkehren inkompatibel sei. Er fragt Göttler, auf welchen Ästen diese Situation entstehen werde.

Bickelbacher stellt auch die Frage, wie mit den Ästen, die schon lange Überlastungen haben und damit würdig eines 10-Minuten-Takts wären – nämlich die Strecken nach Geltendorf und Freising – verfahren werde. Dort seien höchstens sehr kleine Ausbaumaßnahmen geplant, d. h. keine Verbesserung bis 2017.

Zur Fernanbindung des Flughafens fragt er, ob es möglich sei, z. B. dass ein ICE, der erst den Hauptbahnhof, dann den Ostbahnhof ansteuert, über den Flughafen weiter geführt werden kann.

Dr. Kränzlein berichtet, am Vortag sei im Kreistag zu diesem Thema beraten worden, weil es einen Antrag seiner Fraktion gab, den Tunnel zu unterstützen.

Bei der Vorstellung seines Verkehrskonzept in diesem Gremium habe Minister Zeil 3 wichtige Maßnahmen genannt: der Tunnel Flughafenanbindung – hierbei war der Westen von München mit der damaligen S8 mit viergleisigen Ausbau im Gespräch, angeblich die drittwichtigste Maßnahme, nun nach dem Schüssler-Plan sei dies alles, einschließlich der Westkopfertüchtigung Pasing, gestrichen. Dr. Kränzlein hält dies für einen gravierenden Mangel. Er befürchtet, dass bis zum Zeitpunkt einer Realisierung des Tunnels die Kosten explodieren.

Göttler tritt der Formulierung „2. Stammstrecke light“ entgegen. Er stellt klar, dass es sich bei der 2. Stammstrecke um eine Parallele zur 1. Stammstrecke handle. Die dritte Umplanung, die hierzu tatsächlich stattgefunden habe, resultierte nicht aus den entstehenden Kosten, sondern aus der Aufgabe des Projekts Transrapid. Er betont, eine Stammstrecke, die den zweiten Verkehrsknoten im Eisenbahnnetz, den Ostbahnhof nicht anbindet, sei nicht vollständig, weil es sonst keine Möglichkeit gebe, den 2. Stammstreckentunnel und einen Flughafenexpress miteinander zu kombinieren.

Die Südvariante, die einmal in der Zwischenvariante existiert habe, hatte den primär fiskalischen Zweck, das Ganze in Teile zu zerlegen und in der Aufeinanderfolge besser finanzierbar zu machen. Die Nachbaubarkeit des Südstabs bleibt auch bei der aktuellen Planung erhalten.

Göttler bezweifelt, dass eine Linienführung der S7, S5 und S6 komplett durch den Nordtunnel angesichts der Aufkommensschwerpunkte in der Innenstadt im Interesse der Fahrgäste sei. Es sei ein wesentlicher Unterschied ob man am Marienplatz bzw. Marienhof oder Hauptbahnhof bzw. Pinakotheken aussteigen könne.

Zum Thema Salzburg gebe es den Erdinger Ringschluss, hier sei die Walpertskirchner Spange nötig. Das hänge jedoch von den Verhandlungen mit dem Bund zur Finanzierung und vor allem mit den Fortschritten des Bundes beim Ausbau der Strecke München-Mühldorf-Freilassing ab. Ein weiterer Abschnitt sei der viergleisige Ausbau zwischen München-Ost und Markt Schwaben, der im Rahmen des Projekts Erdinger Ringschluss geplant sei. Auch hier liegt die Entscheidung beim Bund im Rahmen des Bedarfsplanprojekts. Dadurch sei eine Reihenfolge der geplanten Projekte noch nicht vorauszusehen.

Wichtig sei jedoch die vollwertige Flughafenbindung sowohl in den südostbayerischen Raum und in den Raum Erding-Dorfen, was auch die Arbeitsmarktsituation anbelange. Ohne die Walpertskirchner Spange sei eine Realisierung nicht möglich und aufgrund der Dringlichkeit müsse man so rasch wie möglich vorankommen.

Er stellt in Aussicht, dass im Januar 2010 mit der Planfeststellung für die Neufahrner Kurve begonnen werde, als 1. Abschnitt. Im 2. Abschnitt sei zu Erding noch kein Variantenentscheid getroffen worden. Hierzu werden im 1. Halbjahr 2010 noch intensive Gespräche mit der Stadt Erding geführt werden. Erst danach komme die Walpertskirchner Spange dran.

Zum Thema Nürnberg führt er aus, dieses sei bereits in der ersten Phase des Gutachtens behandelt worden. An der Präsentation am Flughafen sei der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbands beteiligt gewesen. Die Vorschläge für eine Direktanbindung von der Strecke Nürnberg seien von den Gutachtern untersucht worden – eine Ausschleifung direkt zum Flughafen sei jedoch von den Kosten her nicht akzeptabel. Es bleibt also nur die Möglichkeit, die Metropolregion Nürnberg über den Hauptbahnhof anzubinden. Ein Fahrstrecke Nürnberg-München mit einer Fahrzeit von einer Stunde und mit dem Flughafenexpress vom Hauptbahnhof in 23 Minuten zum Flughafen – das wäre sicher eine attraktive Verkehrsanbindung. Nürnberg sei auch mit dem eigenen Flughafen europäisch angebunden und gehöre damit nicht zum Haupteinzugsgebiet des Flughafens München. Die Grenze der Einzugsgebiete befinde sich etwas nördlich von Ingolstadt.

Ein Regionalexpress nach Passau sei nicht geplant, da das Aufkommen nur 25 % des Aufkommens von Regensburg betrage. Hier sei vorgesehen, dass die bestehende Verbindung von Passau in Landshut zum Umstieg auf den Regionalexpress von Regensburg genutzt werde; damit ergeben sich unterschiedliche Zeiten hinsichtlich der Reisezeitverkürzung.

Beim Westkorridor solle die Fernverkehrsanbindung über die Pasinger Kurve geführt werden. Als langfristiges Ziel sei in einer weiteren Ausbaustufe der Bau der Pasinger Kurve vorgesehen, um in aufkommensstarken Zeiten einzelne Züge zum Flughafen zu führen, als Maximum im 2-Stunden-Takt. Die Gutachter sehen das

Überholgleis Oberschleißheim im Hinblick auf den Güterverkehr als notwendig, jedoch nicht den gesamten Ausbau der S1. Er gibt zu, dass die Bahnübergangssituation in Ober- und Unterschleißheim wie auch im Stadtgebiet München unbefriedigend sei. Die Überlegung sei, dass man hier mit den Beteiligten, also den Gemeinden, den Straßenbaulastträgern, der Bahn und dem Bund zu gemeinsamen Lösungen kommt.

Göttler führt aus, der Ostkorridor sei nach den gesetzlichen Anforderungen ohne Tunnel geplant. Eine Tunnellösung müsse noch detaillierter untersucht werden.

Der verkehrliche Wert der 2. Stammstrecke sei in der standardisierten Bewertung nachgewiesen. Im Ministerrat sei beschlossen worden, dass die Nordtunnelvariante light ohne Stammstrecke untersucht werden müsse. Ergebnisse hierzu werden im Februar erwartet. Konkrete Zahlen können dann auch präsentiert werden.

Kronawitter wendet ein, dass nach Freising nur alle 30 Minuten Züge fahren.

Göttler stellt richtig, dass auf der S1 bis Neufahrn 4 Züge, dann bis Freising 2 Züge verkehren. Zusätzlich fahren Regionalzüge auf der Trasse und werden genutzt.

Ergebnisse über die Fernverkehrstauglichkeit seien erst nach der ergänzenden Untersuchung für den Ostast zu erwarten.

Er weist die Bedenken von Kränzlein über die enormen Kosten zurück. Er berichtet über die Mitarbeit mehrerer Fachleute im Gutachten, die an diversen Projekten mitgearbeitet haben und über große Erfahrung verfügen.

Zum Thema Tunnel-Zeitfenster berichtet er, bis Februar werde parallel zum weiteren Vorantreiben des Gesamtkonzepts eine Untersuchung erstellt. Dann müsse man zu einer Entscheidung kommen.

Breu stellt klar, dass der Regionale Planungsverband keineswegs verschweige, dass ausschließlich bei der Express-S-Bahn Takt 15/30 ein positives Nutzen-Kostenverhältnis bestehe. Er äußert Bedenken, die Gemeinden, die im Verhältnis zur gesamten Region in der Hauptverkehrszeit einen 10-Minuten-Takt haben, auszuspielen gegen alle Gemeinden, die mit dem Express-S-Bahnsystem einen Vorteil haben. Den 10-Minuten-Takt gebe es nur in eng begrenzten Zeiträumen, d. h. morgens und abends. Ein 15-Minuten-Takt, der durchgängig ist, sei für jede Gemeinde ein Plus. Die gesamte Region könne davon profitieren. Der Ausbau der Außenäste sei ebenfalls nötig – aber das sei kein Argument, den Tunnel zu verhindern. Umgekehrt sei dieser Ausbau der Stammstrecke nötig, um wirksame Verbesserungen an den Außenästen realisieren zu können.

Argumente für die betriebliche Situation in den nächsten 2 oder 3 Jahren seien wenig hilfreich – man müsse bedenken, dass der Tunnel als Infrastrukturprojekt weit in die Zukunft wirke. Auch wenn die Betriebssysteme der nächsten 30, 40 Jahre noch nicht bekannt seien, müsse man sich Wege offen halten. Wichtig sei ein System, das den Bedarf der weiten Zukunft bedienen könne.

Er stellt fest, dass sich der Regionale Planungsverband seit Jahren für den 2. S-Bahntunnel eingesetzt habe, im Hinblick auf die Zuwanderungen von 200.000 – 300.000 Menschen in der Zukunft. Es werden dabei Wohnungen und Arbeitsplätze gebraucht und die verkehrlichen Verbindungen. Eine Voraussetzung für die Entwicklung der Region sei ihre Attraktivität.

Diese Attraktivität betreffe auch die öffentlichen Verkehrssysteme. Er appelliert an das Gremium, es sei höchste Zeit zum Handeln.

Der Ostkorridor sei auch eine städtebauliche Chance für die Stadt München. Die höhengleichen Bahnübergänge im Westkorridor warten seit 20 Jahren auf eine Lösung und seien ganz unabhängig vom Thema Ostkorridor und Südring dringend zu lösen.

Die Zukunft werde zeigen, dass die Position des Regionalen Planungsverbands, die jeweils einstimmig in diesen Gremien gewesen ist, die richtige gewesen sei.

Schneider stellt fest, dass über einen Tunnel auf der Osttrasse noch keine Einigkeit bestehe. Die Frage, ob die bestehenden Tunnels ertüchtigt werden sollen, sei ebenfalls noch nicht geklärt. Die Westtrasse sei auf jeden Fall die deutlich kostengünstigere. Auf der geplanten Neubaustrecke von Neulustheim bis Neufahrn könne auf den bestehenden Gleisen ein 4-gleisiger Ausbau durchgeführt werden – der Lärmschutz sei bereits in den Kosten enthalten. Die perspektivische Betrachtung sei langfristig für die Anbindung der Fernverkehre auf der Westtrasse wesentlich günstiger.

Der Vorsitzende berichtet, dass bisher verschiedene Gremien (die Münchner Verkehrsgesellschaft, der Münchner Verkehrsverbund und der Regionale Planungsverband), denen er angehöre, immer zum gleichen Ergebnis gekommen seien. Im Münchner Verkehrsverbund haben alle Landräte parteiunabhängig übereingestimmt, dass der 2. S-Bahntunnel überfällig sei, um die Störanfälligkeit zu reduzieren und die Leistungsfähigkeit zu steigern. Es gehe hier um die Bewältigung der Pendlerströme aus dem Münchner Umland.

Der Nordtunnel sei wegen seiner Kosten und der deswegen nicht erreichten Kosten-Nutzenrelation gescheitert.

Ein Verzicht auf den Ostkorridor bedeute ein stadtentwicklungspolitisches Versäumnis, das für Jahrzehnte verfestigt werde. Dazu müsse man die Auswirkungen auf den bestehenden ÖPNV untersuchen.

Assal plädiert dafür, den in den Hauptverkehrszeiten für ca. 1 ½ Stunden bestehenden 9-12-Minuten-Takt durch einen durchgängigen 15-Minuten-Takt für alle zu ersetzen.

Kronawitter kritisiert, dass selbst auf den S-Bahnlinien, die eigene Gleise haben, wie z. B. nach Ebersberg, Grafing oder Maisach, der 10-Minuten-Takt nicht gefahren werde. Das sei kein Argument für den 2. Tunnel, sondern dafür, dass endlich die Schwachstelle Signalstellen, die seit Jahren bekannt seien, bekämpft werden.

Der Vorsitzende legt klar, bei der 2. Stammstrecke handle es sich um ein Projekt der Bayerischen Staatsregierung. Er drängt auf eine baldige Realisierung des Projekts.

Beschluss:

Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.

Abstimmung: einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende dankt den Anwesenden und schließt die Sitzung.

Vorsitzender

Protokollführerin

gez.

gez.

OB Ude

Sandner
Verw.Angestellte