

# Zeil hält am zweiten Tunnel fest

Trotz der ungelösten Finanzierung verbreitet Verkehrsminister Martin Zeil Zuversicht. Der zweite Stammstreckentunnel soll bis Ende 2019 fertig sein, die Neufahrner Kurve sogar schon 2016, und beim Erdinger Ringschluss hat sich der Minister jetzt für die von der Stadt gewünschte Linienführung entschieden.

VON DIRK WALTER

**München** – War da was? Anfang August alarmierte unsere Zeitung mit einem Bericht, dass das Bundesverkehrsministerium das Finanzkonzept für die zweite Stammstrecke ablehnt, die interessierte Öffentlichkeit. Die fest eingeplante 60-Prozent-Förderung durch den Bund, der etwa eine Milliarde Euro beisteuern müsste, komme „nicht in Frage“, erklärte das Ministerium von Peter Ramsauer (CSU) unserer Zeitung. Das Entsetzen war groß – nur einen ficht das alles nicht an: Minister Martin Zeil. Ungeachtet aller Widrigkeiten will er das milliardenschwere Bauprogramm zum „Bahnknoten München“ umsetzen, wie aus einem Bericht Zeils an den Landtag vom 26. August hervorgeht, der unserer Zeitung vorliegt. Im Einzelnen:

■ **Zweite Stammstrecke:** „Freistaat und Bahn sind sich einig, dass nach dem Scheitern der Münchner Olympiabewerbung eine Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke möglichst bis Ende 2019 erfolgen soll“, heißt es in dem Papier. Zeil werde weiter verhandeln, um eine 60-prozentige Finanzierung des Bundes zu sichern.

■ **Neufahrner Kurve:** Ab Ende 2016 sollen die ersten Express-Züge aus Regensburg und Landshut in den Münchner Flughafen fahren, versichert Zeil. Die Kurve kostet 85 Millionen Euro. Ein neuer Fernbahnhof am Flughafen

ist dafür nicht notwendig, erklärt das Ministerium. Eine vom Oberpfälzer CSU-Abgeordneten Otto Zeitler vorgeschlagene große Lösung, so dass die Züge ohne Richtungswechsel aus dem Flughafen-Bahnhof weiter nach München fahren könnten, wurde hintangestellt. Die sogenannte Zeitler-Kurve wäre mit 725 Millionen Euro zu teuer. Sie soll aber „als langfristige Option“ ins Landesentwicklungsprogramm aufgenommen werden.

■ **Erdinger Ringschluss:** Weil die Stadt Erding nur im Norden der Stadt neue Gleise Richtung Flughafen will, ist Zeil jetzt auf diese Position eingeschwenkt – obwohl das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei der Südvariante besser wäre. Allerdings will der Freistaat sich an der Finanzierung nur beteiligen, wenn der Bund die Nordschleife mitbe-

## Konzept für den Bahnknoten München gemäß Beschluss von Staatsregierung und Landtag



### Infrastrukturmaßnahmen für den Bahnknoten München

#### 2. S-Bahn-Stammstrecke

##### Ostkorridor (Gesamtplanfall 5)

- Ausbau Daglfing - Johanneskirchen
- Neufahrner Kurve
- Ausbau Bf Pasing mit Überleitung zur 2. Stammstrecke
- Pasinger Kurve
- ABS 38
- zweiter Flughafenbahnhof
- Überholgleis Oberschleißheim

#### Erdinger Ringschluss

- Erdinger Ringschluss
- Walpertskirchner Spange
- (Teil-) Ausbau Erding - Markt Schwaben

#### Ausbau Linie A (Dachau - Altomünster)

#### S7 - Verlängerung nach Geretsried

#### Ausbau Pasing - Eichenau

#### Sendlinger Spange

Der „Bahnknoten München“ wurde von der Staatsregierung im März 2010 beschlossen. Das Aus für Olympia macht die Projekte nicht obsolet, versichert der Verkehrsminister.



**Martin Zeil**

Der Verkehrsminister glaubt an den 2. Tunnel.

zahlt. Erdings Bürgermeister Max Gotz freut sich: „Das zeigt, dass sich unsere Hartnäckigkeit ausgezahlt hat.“

■ **Zugverbindung Flughafen-Mühldorf-Salzburg:** Dies geht nur, wenn erstens Erdinger Ringschluss und Walpertskirchner Spange gebaut sind und zweitens der Abschnitt Markt Schwaben-Mühldorf zwischen Markt Schwaben und Hörlkofen sowie Thann-Matzbach-Dorfen zweigleisig ist. Einer Überlegung des Münchner CSU-



**Georg Kronawitter**

Den CSU-Stadtrat ärgert die Absage an Hybridloks.

Stadtrats und Bahnexperten Georg Kronawitter erteilt Zeil eine Absage. Kronawitter hatte gefordert, den Einsatz von Hybridlokomotiven zu prüfen. Hybridloks können sowohl mit Diesel als auch mit Strom fahren, sie sind heute vor allem in den USA, Kanada und Frankreich im Einsatz. Kronawitter hält sie für sinnvoll, weil die Mühldorfer Strecke nicht elektrifiziert ist. Zeils Haus hat die Hybridzüge nun geprüft, „wegen der höheren Fahrzeugmasse und

des erhöhten Wartungsaufwands“ sei jedoch ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich, heißt es in dem Papier. Kronawitter hält Zeil jetzt vor, er habe „keine innovative Haltung“ zu Bahnprojekten.

■ **S 4-Ausbau:** Zwischen Pasing und Eichenau soll die S 4-Strecke rasch auf vier Gleise erweitert werden. Dies fordert eine parteiübergreifende Bürgerinitiative im Landkreis Fürstfeldbruck, die nächste Woche Unterschriften für eine Landtagspetition sammelt. Zeil taxiert die Kosten für den Ausbau, zu dem derzeit eine Nutzen-Kosten-Untersuchung entsteht, auf 360 Millionen Euro. Die Strecke jetzt schon auszubauen, kommt für ihn aber nicht in Frage: „Ein isolierter Ausbau der S 4 hat nur einen geringen Nutzen“ – erst müsse der 2. Röhre fertig sein.