

1. Einleitung

In einem vertraulichen Gespräch mit Kommunalpolitikern der Region

Wiesheu legt Konzept für den Ringschluss vor

Gleichzeitig mit der S-Bahn zum Flughafen soll bis 2009 auch der südostbayerische Raum angebunden sein

Von Christian Wanninger

Erding ■ Wirtschaftsministers Otto Wiesheu ist gestern Vormittag im Erdinger Landratsamt zu einem vertraulichen Gespräch mit Kommunalpolitikern zusammen getroffen. Wiesheu kündigte dabei nach Informationen der SZ an, dass mit dem S-Bahn-Ringschluss gleichzeitig die Anbindung des südostbayerischen Raumes an den Flughafen realisiert werden soll.

Bei dem Geheimtreffen, das in der Öffentlichkeit nicht angekündigt worden war, legte Wies-

heu zusammen mit Staatsminister Hans Zehetmair zum ersten Mal ein Gesamtkonzept für den S-Bahn-Ringschluss mit dem Flughafen vor. Es bleibt dabei: Nach dem Baubeginn 2006 soll das Projekt 2009 fertig gestellt sein. Offizielle Stellungnahmen waren gestern nicht zu erhalten.

Aber wie die SZ erfuhr, sollen Ringschluss und die Anbindung des südostbayerischen Raums über die Bahnstrecke München – Mühldorf als Gesamtprojekt verwirklicht werden. Damit ist in diesem Zeitraum auch der Bau der Walpertskirchener Spange als eingleisige Streckenführung gesichert. Sie verbind-

et die Fernbahnstrecke München-Mühldorf über den Ringschluss mit dem Airport in diesem Zusammenhang soll Wiesheu zur Eile gemahnt haben. Bürgermeister und die Landräte aus den Landkreisen Erding und Freising, die an dem Treffen teilnahmen, erfuhren, dass die Planskizzen mit den Trassenführungen in Kürze vorliegen sollen. Vom Tisch ist damit offenbar die Markt Schwabener Kurve, die einmal im Gespräch war.

Die Weiterführung des Erdinger Ringschlusses vom Flughafen nach Freising soll über die Neufahrner Kurve gebaut wer-

den. In einem Raumordnungsverfahren werden allerdings derzeit noch zwei Varianten der Ostanbindung des Flughafens geprüft: die Marzlinger und die Pullinger Spange. Dennoch favorisiert Wirtschaftsminister Wiesheu offenbar die Neufahrner Kurve, die als zweigleisige, sehr leistungsfähige Strecke errichtet werden soll. Zusammen mit der Fernbahnstrecke München-Freising-Regensburg wird dann auch der nordbayerische Raum an den Flughafen angeschlossen, wie gestern ein Teilnehmer sagte. Weiter war zu erfahren, dass noch drei Punkte des Konzepts unklar sein sollen:

zum Beispiel der exakte Verlauf der Walpertskirchener Spange. Dazu muss noch festgelegt werden, ob die Spange im Norden oder im Süden von Erding auf den S-Bahn-Ringschluss trifft. Ein Knotenpunkt im Norden würde einen zweiten Bahnhof in der Kreisstadt, „Erding-Nord“, nötig machen. Bei der Entscheidung darüber will man das Verkehrskonzept der Stadt Erding berücksichtigen. Ungeklärt ist weiter, ob die S-Bahn zum Flughafen über Eitting oder Schwaig fahren soll, ebenso wie die Frage, wo der Ringschluss dann exakt auf das Flughafengebiet führt.

2. Verkehrssituation München

ÖPNV-Offensive: 40 Kilometer neue Strecken = Erweiterung des Netzes von 20 Prozent

- Verlängerung U5 nach Freiham (4,5 km)
- U4-Verlängerung nach Engelschalking (keine exakten Pläne)
- Errichtung der U9 = 10,5 Kilometer lange Innenstadtspange Implerstraße bis Münchener Freiheit
- Errichtung der U26 = 4 Kilometer von Am Hart bis Kieferngarten
- Tram 23 Nord: Schwabing (Nord) – Neubaugebiet Bayernkaserne
- Westtangente: Romanplatz – Aidenbachstraße
- Tram-Nordtangente
- Gesamtkosten. 5,5 Milliarden Euro

Quelle: Münchener Merkur, 12.01.18

3. Verkehrspakt Großraum München

- B 304 Dachauer Straße (Ertüchtigung)
- Ausbau nördlicher Autobahnring auf acht Spuren
- Ausbau A 99 West auf sechs Spuren
- Ausbau A 94 jenseits des Ostkreuzes auf sechs Spuren
- Untersuchung Nordring (S-Bahn)
- Viergleisiger Ausbau: S4 Pasing-Eichenau, S2 Ost Bis Markt Schwaben, S8 Daglfing – Johanneskirchen
- Verlängerung U6 nach Neufahrn
- Verlängerung Tram 20 in Landkreis Dachau

Quelle: Süddeutsche Zeitung, 04.01.18

4. Zweite Stammstrecke München

- Verlauf: Laim bis Leuchtenbergring
- Länge: ca. 10 Kilometer, davon 7 Kilometer Tunnel (Haupt- bis Ostbahnhof) in getrennten Röhren
- Haltestationen: Hauptbahnhof, Marienhof, Ostbahnhof (Tiefe: ca. 40 Meter)
- ermittelte Gesamtkosten: 3,849 Milliarden Euro (einschließlich Risikopuffer)
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2026
- *Stand 2011: geschätzte Kosten 2,047 Milliarden Euro, Inbetriebnahme 2019*
- erwartete Vorteile:
 - höhere Kapazität und Ausweichmöglichkeit im Störfall
 - Verkürzung der Fahrzeiten, z.B. durch Expresslinien
 - Entlastung der Innenstadt
 - Entwicklungsperspektiven für die Region (*siehe nächste Folie*)

Quelle: www.2.stammstrecke-muenchen.de

5. Bahnausbau Region München

Ziele:

- Streckennetz rund um München für den weiter zunehmenden Schienenverkehr fit machen
- weitestgehend eingleisige Strecke München – Mühldorf – „Chemiedreieck“ bzw. Freilassing ausbauen (ABS 38)
- Erreichbarkeit des Münchner Flughafens aus vielen bayerischen Landesteilen verbessern
- Flughafen schneller mit der Münchner Innenstadt verbinden
- Nadelöhr Münchner S-Bahn-Stammstrecke entschärfen und Fahrzeiten der S-Bahn-Strecken in die Innenstadt verkürzen

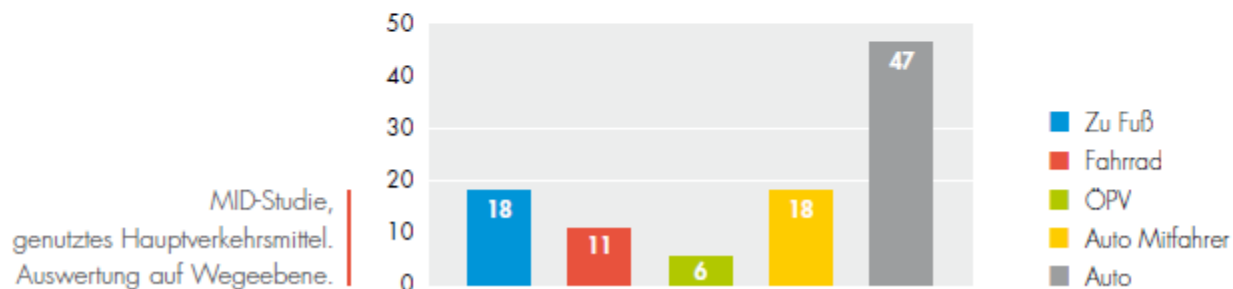
Gesamtprojekt Erdinger Ringschluss:

- Überwerfungsbauwerk Flughafen West
- Neufahrner Kurve
- Lückenschluss Flughafen – Erding
- Walpertskirchner Spange
- Ausbau und Elektrifizierung der ABS 38 (München – Mühldorf – Freilassing)

6. Mobilität im Landkreis Erding

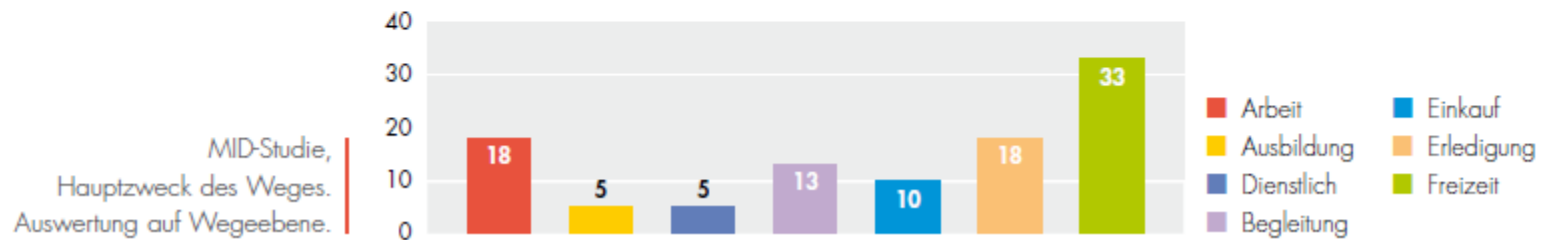
Hauptverkehrsmittel

Bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels im Landkreis Erding zeigt sich: Das – als Fahrer oder Mitfahrer – bei allen Wegen am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist mit 65 Prozent das Auto. Zu Fuß werden 18 Prozent der Wege zurückgelegt, mit dem Radl elf Prozent. Öffentliche Verkehrsmittel sind bei sechs Prozent der unternommenen Wege im Einsatz. Im Bundesdurchschnitt vergleichbarer Landkreise nutzen ebenfalls sechs Prozent den ÖV.



Hauptzweck des Weges

Im Landkreis Erding dominiert bei den von Montag bis Sonntag zurückgelegten Wegen der Fahrtzweck Freizeit mit 33 Prozent. Einkäufe sind zu zehn Prozent Hauptzweck eines unternommenen Weges. 23 Prozent der Wege werden getätigt, um Arbeit, Schule oder einen Ausbildungsplatz zu erreichen.



Quelle: MVV, „Mobilität im Landkreis Erding“, Stand: Dezember 2010
(keine aktuelleren Daten vorhanden)

Übersicht Entwicklung zugelassener Fahrzeuge Stadt und Landkreis Erding

<i>absolut</i>	Fahrzeugtyp	PKW
Jahr		
2010		17407
2011		17830
2012		18336
2013		18686
2014		19172
2015		19673
2016		20237
2017		20699
Veränd.		3292
<i>relativ</i>	Fahrzeugtyp	PKW
Jahr		
2010 - 2017		15,90%

Stadt Erding, Einwohner:

2010: 35 650
2017: 38 500 = + 2850 = + 8%

	Fahrzeugtyp	PKW
Jahr		
2010		71685
2011		73637
2012		75516
2013		77005
2014		78594
2015		80653
2016		83001
2017		84907
Veränd.		13222
<i>relativ</i>	Fahrzeugtyp	PKW
Jahr		
2010 - 2017		18,44%

Landkreis Erding, Einwohner:

2010: 127 000
2017: 137 000 = + 10 000 = + 8%

Quelle: Landratsamt Erding,
Stand: Dezember 2017