

Bahnausbau

IHK-Positionen zur Bundestagswahl 2017

Auf einen Blick

In der wirtschaftlich prosperierenden Metropolregion München steigt das Verkehrsaufkommen analog zur Einwohnerzahl kontinuierlich an. Um die Verkehrsnachfrage bei öffentlichen Verkehrsmitteln und im Schienengüterverkehr weiterhin zufriedenstellend bewältigen zu können, ist ein Ausbau der Schieneninfrastruktur im Fern-, Nah- und Güterverkehr unerlässlich.

München liegt im Schnittpunkt der internationalen Bahnkorridore Rhein-Donau und Skandinavien-Mittelmeer, die die Wirtschaftszentren in West-Ost- und in Nord-Süd-Richtung verbinden. Diese besondere Position erfordert den vorrangigen Ausbau der oberbayerischen Teil- und Zulaufstrecken, um der überwiegend exportorientierten Wirtschaft den Zugang zum europäischen Markt und den internationalen Seehäfen zu ermöglichen. Um den Investitionsstau aufzulösen, muss der Bund ausreichende Mittel für den Ausbau einplanen.

Die Politik sollte daher folgende Maßnahmen ergreifen:

- Ausbau des Bahnnetzes
- Öffentlichen Nahverkehr weiter ausbauen
- Stärkung des Schienengüterverkehrs

Stimme der Wirtschaft



München liegt im Schnittpunkt zweier europäischer Eisenbahn-Korridore, die in Oberbayern leistungsfähig ausgebaut werden müssen. Darüber hinaus enthält der Großknoten München wichtige Infrastrukturmaßnahmen auf der Schiene, die den Öffentlichen Personennahverkehr – insbesondere ins Umland – erheblich stärken würden.

Ferdinand Kloiber, Geschäftsführer der Firma Kloiber GmbH, Petershausen, Mitglied im Verkehrsausschuss der IHK für München und Oberbayern

Ausbau des Bahnnetzes

Vollausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing

Als Teilstrecke des EU-Korridors Rhein-Donau (Ausbaustrecke Nr. 38) verbindet diese Bahnachse die süddeutschen Wirtschaftszentren von Karlsruhe über Stuttgart und München bis nach Freilassing. Die aktuellen Verkehrsmengen bestätigen den Bedarf für eine leistungsstarke Verbindung, insbesondere wenn es darum geht, den Adriahafen von Triest für die chemische Industrie in Bayern als Tor Richtung Südostasien zu nutzen. Die derzeit eingleisige Streckenführung wird diesem Bedarf nicht gerecht. Notwendig ist vielmehr ein zweigleisiger Ausbau mit Elektrifizierung von München-Ost über Mühldorf nach Freilassing. Oberste Priorität hat hierbei ein leistungsfähiger Anschluss des Bayerischen Chemiedreiecks an die Hauptstrecke über Tübingen.

Aus-/Neubau der oberbayerischen Brenner Zulaufstrecke

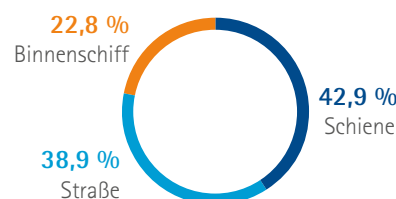
Die oberbayerische Brenner-Zulaufstrecke München – Rosenheim – Kiefersfelden nimmt als Teil des internationalen TEN-Korridors von Skandinavien nach Sizilien eine Schlüsselfunktion im transalpinen Schienengüterverkehr ein. Der Ausbau dieser Strecke um zwei Gleise muss sich zeitlich an der Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels 2026 orientieren. Entsprechend der Prognose des Bundesverkehrsministeriums wird der Schienengüterverkehr auf dieser Trasse erheblich an Bedeutung gewinnen. Auf deutscher Seite und insbesondere im oberbayerischen Grenzgebiet bedarf es daher eines zügigen Ausbaus, gerade weil diese Achse auch als Hochgeschwindigkeitsstrecke für Direktverbindungen zwischen Rom und Hamburg bzw. Berlin genutzt werden soll.

Forderungen



- Bereitstellung von finanziellen Mitteln für BVWP-Projekte
- Zeitnahe Auflösung des Investitionsstaus auf der Schiene
- Bahnkorridore in Oberbayern ausbauen

Verkehrsprognose 2030



Quelle: Bundesverkehrsministerium 2016

Öffentlichen Nahverkehr weiter ausbauen

Das ÖPNV-System im Großraum München ausbauen

Ein attraktiver ÖPNV stellt einen nicht zu unterschätzenden Standortvorteil für die Wirtschaft dar. Der öffentliche Personennahverkehr in München ist – trotz kontinuierlicher Angebotserweiterung – an seiner Kapazitätsgrenze angekommen, zumal der Siedlungsdruck ins Umland weiter anhält. Weitere Maßnahmen sind notwendig, um u.a. Berufspendlern ein attraktives Angebot machen zu können. Dazu gehören der Einsatz von Langzügen auf der S-Bahn, Buszüge und ein verdichteter Taktfahrplan. Besonderes Augenmerk muss den Verknüpfungspunkten zwischen dem S- und U-Bahnnetz in München und dem Umland gelten sowie der Schaffung von Tangentialverbindungen, um Umwegverkehre zu vermeiden. Förderkonzepte zu Gunsten des ÖPNVs müssen daher von Bund und Land aufrechterhalten bzw. ausgeweitet werden.

ÖPNV-Infrastrukturprojekte mit Bundesbeteiligung umsetzen

In den letzten Jahrzehnten wurde der Infrastrukturausbau des öffentlichen Nahverkehrs im Großraum München vernachlässigt. Viele Projekte im S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnbereich warten auf ihre Umsetzung. Zu deren Realisierung ist das Bundesbudget nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) deutlich aufzustocken. In München ist vorrangig die zweite S-Bahn-Stammstrecke zu realisieren, um die Betriebssicherheit im S-Bahn-System zu erhöhen, eine Express-S-Bahn aus der Innenstadt zum Flughafen anbieten und auf den meisten S-Bahn-Linien einen 10-Minuten-Takt einführen zu können. Die IHK begrüßt den Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zum Bau der zweiten Tunnelröhre und befürwortet den zeitnahen Baubeginn.

U-Bahn-Lückenschlüsse vollenden

Neben dem S-Bahn-Netz bilden das U-Bahn-, Straßenbahn- und Busliniennetz das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in München. Um das Potenzial vernetzter Bahnen heben zu können, sind zwingend die Netzverbindungen Laim-Platz-Pasing sowie Arabellapark-Englschalking sowie die U-Bahn-Spange U 9 zwischen der Implerstraße und der Münchener Freiheit herzustellen. Nur so kann das Gesamtnetz aller Bahnen seine Wirkung hinsichtlich Flexibilität und Betriebssicherheit für Berufspendler und Touristen generieren und ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsdienstleistungen zur Verfügung stellen. Auch bei diesen innerstädtischen Infrastrukturmaßnahmen sind ausreichende Bundesmittel dringend erforderlich.

Stärkung des Schienengüterverkehrs

Verlagerung von bahnaffinen Transporten von der Straße auf die Schiene

Der politische Wille, zusätzliches Transportaufkommen von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern, ist sinnvoll. Dies schafft zusätzliche Chancen für private Eisenbahnunternehmen. Dazu ist im Großraum München zwingend ein weiteres Güterterminal für den kombinierten Verkehr notwendig. Zudem müssen die Bahnstrecken in Oberbayern für den Güterverkehr ausgebaut werden, um die zu erwartenden Zuwächse in den nächsten Jahrzehnten, gerade im alpenquerenden Verkehr, bewältigen zu können. Für den Terminal- als auch den Streckenausbau muss der Bund ausreichende Mittel bereitstellen.

Aufrechterhaltung der Güterverladestellen

Die DB Cargo, ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn für den Schienengüterverkehr, hat angekündigt, einige Güterverladestellen nicht mehr anfahren zu wollen bzw. die Bedienzeiten drastisch ausdünnen und in die Nachtzeiten zu verlagern. Dies bedeutet für die betroffenen Unternehmen und Verlagerer erhebliche Eingriffe in deren betriebliche Abläufe bzw. gefährdet unter Umständen deren Existenz. Beispielsweise können Gefahrguttransporte nicht ohne Mehraufwand auf die Straße verlagert werden. Zusätzliche Genehmigungen und Auflagen verteuern den Transport für die Wirtschaft über Gebühr und führen zu einer weiteren, unnötigen Belastung des Verkehrsträgers Straße. Schienenaflente Transporte müssen weiterhin über die Schiene transportiert werden. Es ist Aufgabe der Politik, hier die richtigen Rahmenbedingungen u.a. in Form von finanziellen Anreizen zu schaffen, um den Bahngüterverkehr künftig zu stärken.

Verstärkte Nutzung der Gleisanschlussförderung

Die Zahl der Gleisanschlüsse von oberbayerischen Unternehmen ist seit den 1970er Jahren stark rückläufig. Die Umschlagsmenge pro Verladestelle geht zurück, so dass in vielen Fällen die Mindesttonnage für Einzelwagenverkehre nicht mehr erreicht wird. Die Novellierung des Förderprogramms des Bundes muss daher neben dem bloßen physischen Gleisanschluss weitere Anreize zur Bahnverladung setzen, zumal der Einzelwagenverkehr auf der sogenannten „letzten Meile“ im Gegensatz zum LKW mit hohen Kosten belastet ist. Vorgaben und Richtlinien müssen überarbeitet werden, um eine flexiblere Nutzung der bestehenden Gleisanlagen zu ermöglichen.

Ansprechpartner:

Gerhard Wieland ☎ 089 5116-0

@ wieland@muenchen.ihk.de

Forderungen



- *ÖPNV auf Schiene und Straße als umweltfreundliche Mobilität fördern*
- *Weitere Verbesserung des ÖPNV-Systems im Großraum München*
- *Erhöhung des GVFG-Budgets*

Forderungen




- *Förderung von Einzelwagenverkehren*
- *Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene*
- *Höhere Anreize beim Bau von Gleisanschlüssen*
- *Ein zusätzliches Güterterminal im Großraum München*

Verwandte Themen



- *Wirtschaftsverkehr*
- *Nachhaltige Mobilität*



Weitere Informationen finden Sie im Internet unter
 ihk-muenchen.de