

# Öffentlicher Personenverkehr: Verkehrswende wählen!

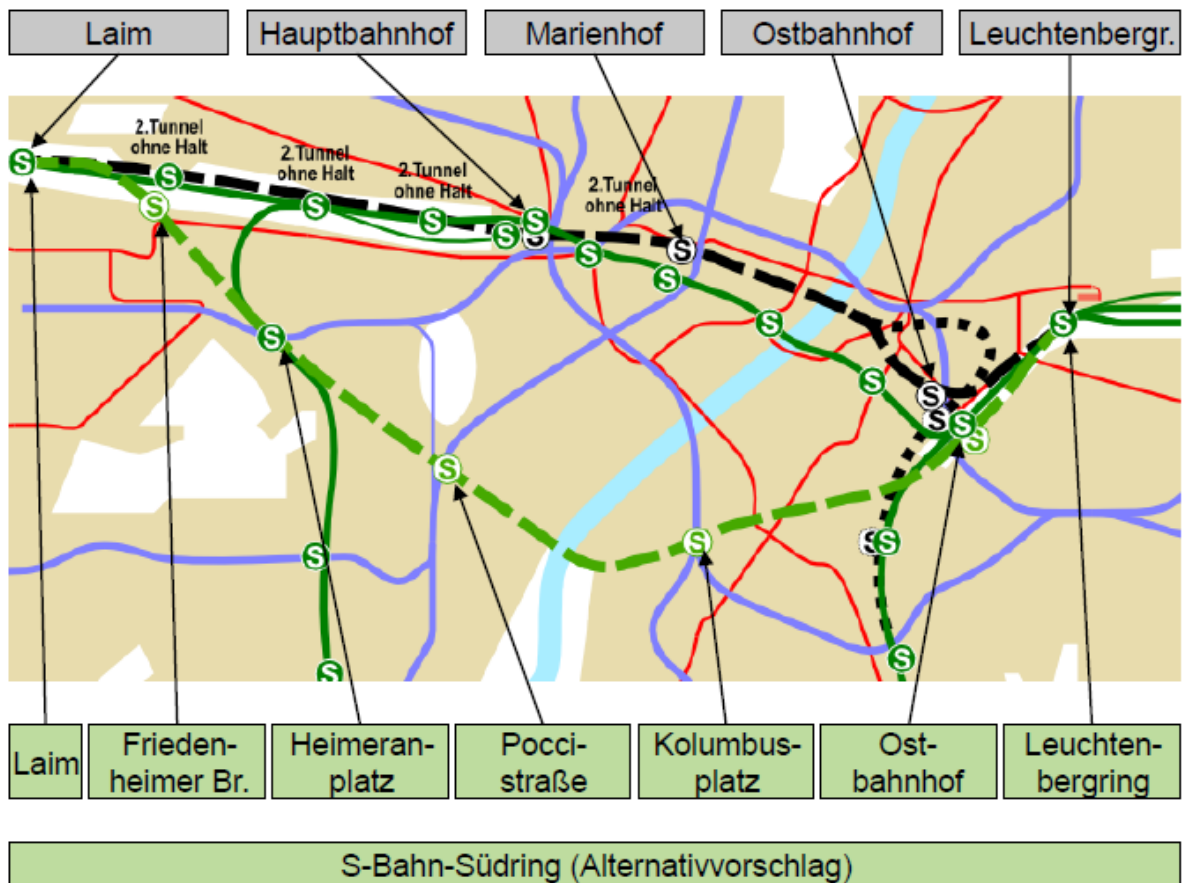
Die große Koalition mit dem CSU-Verkehrsminister Dobrindt hat auf ganzer Linie versagt und gehört abgewählt: Milliarden von Euro sollen in einer unsinnigen zweiten Parallel-Röhre durch München vergraben werden. Diese gigantische Planung wirkt wie ein Flaschenhals, der alle anderen dringend notwendigen Projekte - wie auch den seit langem geplanten und immer wieder verschobenen viergleisigen Ausbau der S4-Strecke - verhindert. Aktionistisch werden immer wieder groß aufgemachte Prioritäten-Listen für den regionalen Schienenverkehr verkündet. Dabei müsste es mittlerweile den Kommunalpolitiker\*innen klar sein: Das ist heiße Luft ohne konkrete und ernsthafte Finanzierungspläne.

Der zweite Paralleltunnel frisst - falls er jemals gebaut wird - die Finanzmittel für viele andere wichtige Maßnahmen auf: 1,5 Milliarden Euro sollen zur Finanzierung der 2. Stammstrecke aus einem Topf des Bundes kommen. Aus diesem Topf entsprechend dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) sollen jährlich 333 Millionen Euro als Zuschuss für Verkehrsprojekte in allen 16 Bundesländern gezahlt werden. Man braucht nicht gut rechnen zu können um zu sehen, dass andere Projekte darunter leiden werden. Selbst, wenn die GVFG-Mittel aufgestockt werden und mehr Gelder nach Bayern fließen sollten und sämtliche Bayern zugeordneten Gelder in das Projekt zweite Münchner S-Bahn-Röhre gesteckt werden, dann wäre der von der Staatsregierung verkündete Bundesanteil an der Finanzierung erst in etwa zwei Jahrzehnten abfinanziert. Gleichzeitig könnte aber kein einziger Euro in die zahlreichen anderen DB- und kommunalen ÖPNV-Schienenprojekte in Bayern gesteckt werden. Dazu gehören beispielsweise die Verlängerung der S7 nach Geretsried, der Erdinger Ringschluss und der für uns so wichtige Ausbau des Westarms der S 4.

Eine zweite Parallelröhre für 3,8 Mrd. Euro würde kaum Vorteile bringen. Der 40 Meter Tiefe Tunnel würde Staus beim Umstieg bedeuten, keine neuen Stadtteile bedienen und sogar einige Bahnhöfe auf der jetzigen Stammstrecke nicht anfahren (s. Grafik)

Der Vorschlag eines sukzessiven Ausbaus des Südrings, wie er von den GRÜNEN, dem Bund Naturschutz, der Münchner Initiative zum S-Bahn-Ausbau und Verkehrsplanern gefordert wird, würde dagegen nur 0,6 Mrd. Euro kosten und damit einige Vorteile bringen:

- Er kostet deutlich weniger und ermöglicht somit gleichzeitig den dringenden Ausbau der Außenstrecken,
- er stellt eine gleichwertige Lösung für eine 2. Stammstrecke dar und
- eröffnet die für die Stadtentwicklung nötige Ringstruktur und Vernetzung,
- er kann in kürzerer Zeit und ohne nennenswertes bauliches Risiko auf bestehendem Bahngelände gebaut werden,
- die Risiken des Tiefunnels beim Brandschutz- und dem Rettungskonzept werden vermieden,
- er ermöglicht in absehbarer Zeit den jahrzehntelang versprochenen 10-Minuten-Takt und
- erspart dem Freistaat ein Finanzierungsrisiko von 3,8 Mrd. Euro und ein Fiasko wie bei Stuttgart 21.



(Quelle der Netzgrafik: Stefan Baumgartner, 2011–2012)

schwarz gestrichelt: zweite S-Bahn Stammstrecke (Tieftunnel)

grau gestrichelt: Alternativplan - Südring