

Abgehängt? - Der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel muss dringend mehr gefördert werden

Verkehrsprobleme in der Münchner Region: Staus, gesundheitsgefährdende Feinstaub-Belastung, zunehmender Verkehrslärm und nicht zuletzt der Klimabelastende CO₂-Ausstoß machen die Grenzen des Individualverkehrs für uns alle unübersehbar.

Wer, wie Bundesverkehrs-Minister Dobrindt, meint, das Problem kann mit einem Weiter-So allein durch Umstieg auf elektrische Antriebe, noch mehr Fahrstreifen auf der Autobahn und "autonomes Fahren" gelöst werden, irrt gewaltig:

- Die CO₂-Bilanz des e-Mobils hängt zwar stark vom Energie-Mix für Strom ab, aber ganz ohne Energie geht es natürlich auch hier nicht.
- Das Problem von Staus und des Platzbedarfs und Flächenverbrauchs durch Straßen und Parkraum ist nicht gelöst.
- Es besteht sogar die Gefahr, dass die Zahl der Autos durch ein schickes e-Mobil als Zweitwagen noch gesteigert wird.

Deshalb ist unstrittig für eine zukunftsfähige Verkehrswende: Öffentliche Verkehrsmittel bilden das Rückgrat. Sie werden ergänzt durch Elektroautos und Fahrräder, wo es Sinn macht.

Umstieg auf die Öffentlichen fördern



Um den Umstieg auf die Öffentlichen attraktiver zu machen, muss massiv in den Schienenverkehr, Busse und alternative Modelle wie eine Stadt-Umland-Bahn investiert werden. Seit Jahren ist aber das Gegenteil der Fall: Strecken werden stillgelegt und Bahnhöfe veröden.

Investitionen in den Öffentlichen Verkehr müssen eine Pflichtausgabe sein und nicht nach Kassenlage hintangestellt werden. Die Bundesregierung hat aber seit 20 Jahren ihre Ausgaben für den öffentlichen Verkehr nicht erhöht.

Jetzt sollen aber knapp 4 Mrd. Euro in ein Großprojekt gesteckt werden, das keine Verbesserungen bringt: Ein Tunnel parallel zur jetzigen Stammstrecke durch München erschließt keine neuen Bahnhöfe und keine neue Anbindung an das U-Bahn-Netz. Mit großem Tamtam wurde am 10. April der erste Spatenstich für den Tunnel gefeiert. Die Gegner*innen des Projekts meldeten sich mit Kundgebungen zu Wort und machten aber klar: Es ist noch nichts in trockenen Tüchern. Denn es gibt eine Alternative zu dem Projekt, die kos-

tengünstiger ist und eine wesentlich bessere Anbindung verspricht: der Ausbau des vorhandenen Südrings.

Tunnelprojekt frisst Mittel für andere Projekte auf

Dieses Großprojekt - falls es gebaut wird - frisst 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 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (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 zugedachten 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 S 7 nach Geretsried, der Erdinger Ringschluss und der für uns so wichtige Ausbau des Westarms der S 4.

S4-Ausbau verschleppt



Der viergleisige Ausbau der S4 wurde zwar seit Jahren versprochen, aber immer wieder verschleppt. Der Schienen-Ausbau ist die Voraussetzung für einen durchgängigen 20-Minuten-Takt ab Geltendorf und einen 10-Minuten-Takt ab Buchenau. Bessere Taktzeiten sind nur mit einem Ausbau realisierbar, weil die S4 sich mit dem Fernverkehr aus Zürich/Lindau ein Gleis pro Fahrtrichtung teilen muss. Die Elektrifizierung der Fern-Strecke und die Fertigstellung des Gotthard-Tunnels verschärfen hier das Problem noch. Schon jetzt werden immer wieder durch verspätete Zugüberholungen auf der Strecke Verspätungen in das gesamte Münchner S-Bahn-Netz getragen.

Es ist noch nicht zu spät, aber Zeit wird's, ein zweites Stuttgart21 zu verhindern und für einen vernünftigen Ausbau des Schienenverkehrs im Großraum München zu sorgen.

weitere Information:

[http://www.gruene-grafath.de/s4 info.htm](http://www.gruene-grafath.de/s4%20info.htm)