A2 München und Bayern haben besseren ÖPNV als einen Tunnel-Torso verdient!

Gremium: LAG Verkehr & Mobilität
Beschlussdatum: 18.08.2022
Tagesordnungspunkt: TOP 4 Anträge

Viele Jahre später als geplant, mehrere Milliarden Euro teurer und bislang kein Ende in Sicht – der Bau einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke im Tunnel in München ist zum Desaster geworden, das den Ausbau des ÖPNV im gesamten Freistaat historisch zu lähmen droht!

Entgegen sämtlicher Warnungen und Alternativvorschläge hat die CSU-Staatsregierung die zweite Röhre in den letzten Jahren vehement vorangetrieben. Doch statt endlich Verantwortung zu übernehmen und sich den Problemen zu stellen, spielen Verkehrsminister Bernreiter und Ministerpräsident Söder den Ball dem Bundesverkehrsministerium zu. Mit dieser Hinhaltetaktik muss endlich Schluss sein, denn wir brauchen den Ausbau des Nahverkehrs in ganz Bayern statt eines einzigen CSU-Prestigeprojekts in München!

Die Menschen im Großraum München schneller entlasten!

Wenn die zweite Stammstrecke nach derzeitigen Planungen erst 2037 fertiggestellt wird – und es steht in den Sternen, ob dieser Termin zu halten ist – werden viele der Pendler:innen, die bereits heute unter den ständigen Ausfällen und Verspätungen der S-Bahn München leiden, längst in Rente sein. Diese Menschen verdienen eine schneller umgesetzte Lösung! Diese liegt auch schon lange auf dem Tisch, denn mit dem Ausbau des S-Bahn-Südrings könnte bei einem sofortigen Planungsbeginn und einer Beschleunigung des Verfahrens zügig Abhilfe geschaffen werden. Gleichzeitig müssen Verbesserungen an den S-Bahn-Außenästen und entlastende Querverbindungen umgesetzt werden.

Ein Weiterbau der zweiten Stammstrecke lässt alle anderen Bahnprojekte in Bayern in die Röhre schauen!

Darüber hinaus ist für uns GRÜNE klar, dass alle Menschen in Bayern eine Mobilitätsgarantie durch eine gute Anbindung an Bus und Bahn verdienen. Den

notwendigen Ausbau hat die CSU-Staatsregierung aber in vielen Gebieten in Bayern versäumt oder im Fall der dringend benötigten Streckenreaktivierungen landauf landab sogar aktiv blockiert. Mehr noch – die Regionalisierungsmittel des Bundes, die eigentlich allen sieben Regierungsbezirken im Freistaat zugutekommen sollen, werden seit Jahren von der Staatsregierung in die Bau- und Planungskosten der zweiten S-Bahn- Stammstrecke überführt. Je teurer dieses verkehrlich überflüssige Projekt wird, desto mehr verschärft sich der Zustand ungleichwertiger Lebensbedingungen. Das kann so nicht weitergehen! Die Regionalisierungsmittel müssen gerecht für alle Bezirke im Freistaat zur Verfügung stehen. Denn um im Klimaschutz die notwendige Reduzierung von Treibhausgasen zu erreichen, muss der bayernweite Netzausbau des ÖPNV priorisiert werden mit Streckenreaktivierungen, Ausbau der Taktungen und der Schaffung von starken Verkehrsverbünden.

Für einen sofortigen Baustopp der 2. Stammstrecke – für eine bessere Lösung für München und den Ausbau von Bus und Bahn in ganz Bayern!

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Bayern sprechen sich deswegen für einen sofortigen Planungs- und Baustopp des zweiten S-Bahn-Stammstrecken-Tunnels in München aus. Die vorgesehenen Mittel des Landes und des Bundes, die für die zweite Röhre bestimmt sind, müssen in einen Sondertopf, der für den Netzausbau im Bahnknoten München, den S-Bahn-Außenästen und für das Netz in ganz Bayern zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen und zur Systemverbesserung bestimmt ist. Diese Planungen müssen zügig aufgenommen und vorangebracht werden, um den Menschen in und um München eine schnelle Lösung für ein drohendes S-Bahn-Chaos zu liefern.

Begründung

Am 30.06.2022 verkündete der bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU) für den Bau eines Zweiten S-Bahn-Stammstrecken-Tunnels massive Kostensteigerungen mit Gesamtkosten von bis zu 7,2 Milliarden Euro sowie eine spätere Fertigstellung statt 2028 bis 2037 (BR24live: „Zweite Stammstrecke in München wird teurer“, 30.06.2022); laut Müncher Merkur sogar mit Mehrkosten von etwa 1,5 Milliarden Euro und einer Inbetriebnahme nicht vor 2034 (Münchner Merkur: „Stammstrecke dramatisch teurer: Heftiger Streit mit Bund droht – Fertigstellung wohl nicht vor 2034“, 29.06.2022). Sämtliche bisherigen volkswirtschaftlichen Projektbewertungen, haushaltspolitische Finanzierungszusagen, juristische Planfeststellungsbeschlüsse sowie die geplanten künftigen Betriebsstufen des Verkehrsvertrages zur S-Bahn München (2020–2034) der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) sind damit hinfällig (Bayerische Staatsregierung: „1. Münchner S-Bahn-Vertrag”, 02.12.2020).

Die Bayerische Staatsregierung verschwendet hohe Beträge an GVFG-Mitteln (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) und zweckentfremdet Regionalisierungsmittel für ein heute in einem Bruchteil realisiertes Milliardengrab im Münchner Stadtzentrum. Diese Finanzmittel werden bayernweit vielen

anderen GVFG-Investitionsprojekten und einem Stundentakt vorenthalten – auf Kosten der Verkehrswende sowie gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Land! Die freiwerdenden Gelder könnten für einen fächigen Netzausbau eingesetzt werden.

Wir GRÜNE wollen aus politischer Verantwortung ein resilientes Schienennetz in ganz Bayern, das die Verlagerungspotentiale von der Straße zur Schiene im Nahverkehr und kurzfristige Alternativstrecken im Störungsfall ermöglicht. Der mögliche Nutzen der zweiten Röhre verstärkt hingegen die Umsteigeschwerpunkte auf Hauptbahnhof und Marienplatz/Marienhof zur Münchner U-Bahn, während entlang des S-Bahn-Südrings neben dem Heimeranplatz die Stationen Poccistraße und Kolumbusplatz genutzt werden könnten. Die angefangenen Bauten am Bahnhof Laim können trotz Baustopp sinnvoll für den Südring genutzt werden. Im Übrigen könnte der Tunnel bei einer Bahnsteighöhe vom 96 cm und einer Einstiegshöhe von 76 cm keinen barrierefreien Einstieg für Regionalzüge gewährleisten.

Vom aktuell geschätzten Gesamtinvestitionsaufwand von etwa 7,2 Milliarden Euro ließen sich bayernweit viele Eisenbahnprojekte realisieren. Alleine von den Mehrkosten von 1,5 Milliarden Euro wäre der S-Bahn-Südring München als Zweite S-Bahn-Stammstrecke viel früher realisierbar – und rechnerisch zweimal fnanzierbar („S-Bahn 2030“ i.A. der Grünen Landtagsfraktion, 2016). Mit Inbetriebnahme des U-Bahnhofs Pasing wird bereits ab 2029 eine spürbare Entlastung im Störungsfall auf der S-Bahn-Stammstrecke vorhanden sein.

Unterstützer*innen

Anton Speierl (KV Dachau), Eva-Maria Hübner (KV Dachau), Kerstin Celina (KV Würzburg-Land), Dagmar Keis-Lechner (KV Kulmbach), Tanja Potzler (KV Bayreuth-Land), Karin Scherer (KV Erlangen-Land), Gina Merkl (KV Fürstenfeldbruck), Jan Halbauer (KV Fürstenfeldbruck), Rita Petra Keller (KV Augsburg-Stadt), Deniz Anan (BV KPV Bayern), Konstantin Mack (BV KPV Bayern), Stefan Wagener (KV Aschaffenburg-Stadt), Marie Büchner (KV Würzburg-Stadt), Helena Kontny (KV Würzburg-Stadt), Maximilian Nunn (KV Bad Kissingen), Jens Schiffler (KV Augsburg-Stadt), Hannah Oschmann (KV Würzburg-Stadt), Hannes Rosenitsch (KV Würzburg-Stadt), Sebastian Hansen (KV Würzburg-Land), Molina Klingler (KV Würzburg-Stadt), Lena Werner (KV Main-Spessart)