

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

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

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

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

## **Die Menschen im Großraum München schneller entlasten!**

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

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

26 Darüber hinaus ist für uns GRÜNE klar, dass alle Menschen in Bayern eine  
27 Mobilitätsgarantie durch eine gute Anbindung an Bus und Bahn verdienen. Den  
28 notwendigen Ausbau hat die CSU-Staatsregierung aber in vielen Gebieten in Bayern  
29 versäumt oder im Fall der dringend benötigten Streckenreaktivierungen landauf  
30 landab sogar aktiv blockiert. Mehr noch – die Regionalisierungsmittel des  
31 Bundes, die eigentlich allen sieben Regierungsbezirken im Freistaat zugutekommen  
32 sollen, werden seit Jahren von der Staatsregierung in die Bau- und  
33 Planungskosten der zweiten S-Bahn- Stammstrecke überführt. Je teurer dieses  
34 verkehrlich überflüssige Projekt wird, desto mehr verschärft sich der Zustand  
35 ungleichwertiger Lebensbedingungen. Das kann so nicht weitergehen! Die  
36 Regionalisierungsmittel müssen gerecht für alle Bezirke im Freistaat zur  
37 Verfügung stehen. Denn um im Klimaschutz die notwendige Reduzierung von  
38 Treibhausgasen zu erreichen, muss der bayernweite Netzausbau des ÖPNV  
39 priorisiert werden mit Streckenreaktivierungen, Ausbau der Taktungen und der  
40 Schaffung von starken Verkehrsverbänden.

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

45 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Bayern sprechen sich deswegen für einen sofortigen  
46 Planungs- und Baustopp des zweiten S-Bahn-Stammstrecken-Tunnels in München aus.  
47 Die vorgesehenen Mittel des Landes und des Bundes, die für die zweite Röhre  
48 bestimmt sind, müssen in einen Sondertopf, der für den Netzausbau im Bahnknoten  
49 München, den S-Bahn-Außenästen und für das Netz in ganz Bayern zur Beseitigung  
50 von Kapazitätsengpässen und zur Systemverbesserung bestimmt ist. Diese Planungen  
51 müssen zügig aufgenommen und vorgebracht werden, um den Menschen in und um  
52 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 Münchner 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 Störfall 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 von 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 finanzierbar ([„S-Bahn 2030“ i.A. der Grünen Landtagsfraktion, 2016](#)). Mit Inbetriebnahme des U-Bahnhofs Pasing wird bereits ab 2029 eine spürbare Entlastung im Störfall 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)