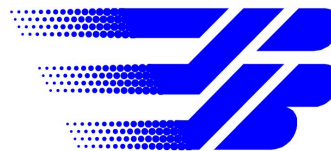


PRO BAHN Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

An die
Damen und Herren
der Medien

**PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e.V.**

Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
oberbayern@pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 20. Mai 2009

Medieninformation

S-Bahn-Ausbau: Verzögerungen sind Verantwortung der Tunnelplaner

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fahrgastverband PRO BAHN weist angesichts der heutigen Debatte im Münchner Stadtrat zum weiteren Ausbau der S-Bahn darauf hin, dass die bisherigen Verzögerungen ausschließlich in der Verantwortung der Tunnelplaner liegen. „Wenn seit 2001 nicht geschafft wird, eine akzeptable genehmigungsfähige Planung für den Tunnel vorzulegen, so tragen dafür die Planer und Antreiber des Projektes die Verantwortung, und nicht die Kritiker“ betont der Andreas Barth, Sprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Beispielsweise habe es bis in das Jahr 2009 gedauert, die bereits 2001 geäußerte Forderung zu akzeptieren, dass die Züge Richtung Osten auch am Ostbahnhof halten müssen. „Wenn für solche Selbstverständlichkeiten Jahre ins Land gehen, dann braucht es niemanden zu wundern, wenn das Projekt nicht vorankommt“ betont Andreas Barth. Fakten können nicht mittels politischer Erklärungen einfach aus der Welt beschossen werden.

Die Situation beim zweiten S-Bahn-Tunnel erinnert den PRO BAHN-Sprecher an die anderer Großprojekte: Der Baubeginn ist immer nächstes bis übernächstes Jahr, und das jahrelang. Zugleich steht der Abschluß einer Finanzierungsvereinbarung immer „in den nächsten Monaten“ an. Beide Zustände können viele Jahre unverändert anhalten. Jede neue Planungsvariante ist die endgültige und letzte und beste. „Ein gut geplantes und organisiertes Projekt sieht anders aus“ so Andreas Barth.

Der Freistaat Bayern plant seit 2001, einen zweiten S-Bahn-Tunnel in München zu bauen. Damals wurden die Baukosten mit etwa 500 Millionen Euro angegeben, es waren sieben Zwischenhalte geplant. Im Jahr 2005 wurde noch von einer Inbetriebnahme im Jahr 2010 gesprochen. Mittlerweile sind allerdings die Baukosten auf über 1700 Millionen Euro gestiegen, die Anzahl der Zwischenhalte ist auf zwei gesunken, als Jahr der Inbetriebnahme wird aktuell 2016 bis 2020 behauptet. Stück für Stück werden vorher als „integraler Bestandteil“ des S-Bahn-Ausbaus bezeichnete Ausbaumaßnahmen an den Außenstrecken den Kostensteigerungen des Tunnels geopfert. Aktuell wurde bekannt, dass jetzt auch der überfällige Ausbau zwischen Pasing und Buchenau dem Tunnel zum Opfer fällt. „Dies zeigt die negativen Folgen der Konzentration auf ein einziges Großprojekt, und das dieses eben nicht die Probleme der Region löst sondern im Gegenteil diese verschärft“ so Andreas Barth.

Verantwortlich und für Rückfragen der Redaktion: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Andreas Barth, stellv. Vorsitzender