

# 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, 10. August 2011

## Medieninformation

### Ende des 2. S-Bahn-Tunnels: Bayerns Verkehrspolitik vor dem Nichts

Sehr geehrte Damen und Herren,

Nachdem das Ende des zweiten S-Bahn-Tunnels näher rückt, steht die bayerische Verkehrspolitik vor dem Nichts: Über 10 Jahre wurden mit Transrapid und zweitem Tunnel vergeudet, herausgekommen ist nur Geldverschwendung für untaugliche Pläne. „Unklar ist eigentlich nur noch, wie lange es dauert, bis Freistaat und Ude das Scheitern des Tunnels eingestehen, und wie lange damit der Schaden noch vergrößert wird“ so Andreas Barth, Münchner Sprecher des bundesweit tätigen Fahrgastverbandes PRO BAHN. Zu keiner Zeit gab es ein Finanzierungskonzept, das den Bau eines 2. Tunnels sichergestellt hätte. Und dass ein weiterer Tunnel die Finanzierung wichtiger Nahverkehrsmaßnahmen im Raum München, in Bayern und darüber hinaus gefährdet, ist bereits seit vielen Jahren klar, auch wenn dies bisher nicht eingestanden wurde. „Wer hier die Wahrheit ausgesprochen hat, wurde bisher schnell diffamiert; mit dem Bundesverkehrsminister geht dies allerdings nicht so einfach wie mit Münchner Bürgern“ so Andreas Barth weiter. Anstatt ein seriöses Finanzierungskonzept vorzulegen, haben die bayerischen Verkehrsminister viele Jahre einfach durch leere Versprechungen vertrödeln und versucht, die Schuld an diesem Scheitern auf andere abzuschieben.

Nach den zehn verlorenen Jahren fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, dass endlich konkrete, überschaubare und umsetzbare Maßnahmen erfolgen. Dabei müssen die Bürger und Verbände frühzeitig einbezogen werden, und ein breiter Konsens über die Weiterentwicklung des Münchner Bahnnetzes entstehen. „Leider wurden in den letzten Jahren mit Denkverboten anstatt mit der Überzeugung durch Fakten gearbeitet, und dabei lediglich auf Scheinlösungen gesetzt.“ kritisiert Andreas Barth.

Zu den wichtigsten jetzt anstehenden Maßnahmen gehört die Sanierung und der viergleisige Ausbau des Bahnhofs Laim (inklusive Bau der Umweltverbundröhre), die Ertüchtigung des Westkopfes des Bahnhofs Pasing, Regionalzughalte an der Poccistraße, die Einfädelung der Sendlinger Spange in den Bahnhof Laim, Trennung von S-Bahn und anderen Zügen auf der S4 West, der S1 und der S2 Ost, sowie ein eigenes Gleis für Güterzüge im Bereich Daglfing – Johanneskirchen. „Diese Maßnahmen sind jede für sich alleine sinnvoll, können Stück für Stück finanziert werden und haben nur minimale Abhängigkeiten voneinander“ so Andreas Barth. Da jede Verbesserung am Eisenbahnsystem in den vergangenen 10 Jahren mit dem

Hinweis auf den zweiten Tunnel verhindert wurde, hat sich mittlerweile ein Maßnahmenstau gebildet, erinnert Andreas Barth.

Wird auf den 2. Tunnel verzichtet, und stattdessen der Südring stufenweise ausgebaut, können parallel die genannten wichtigen Verbesserungen auch außerhalb der Stammstrecke umgesetzt werden. „Im Gegensatz zum Tunnelbau, wird beim Südring das Geld nicht ausschließlich an die Stammstrecke gebunden“, erläutert Barth. Denn die beste Stammstrecke nütze nichts, wenn dafür bei den Außenabschnitten des S-Bahn-Netzes weitere 10 Jahre nichts passiere.

Verantwortlich und für Rückfragen der Redaktion:

PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Andreas Barth, stellv. Vorsitzender,  
<aba@muenchen.pro-bahn.de>