

# 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, 23. April 2012

## Medieninformation

### Heutige Pressemitteilung des Wirtschaftsministeriums zum Tieftunnel verfehlt

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Fahrgastverband PRO BAHN bezeichnet die heutige Pressemitteilung des Wirtschaftsministeriums zum Tieftunnel als „verfehlt“. So wird in dieser Meldung der S-Bahn-Tunnel als „Plan B“ zum Transrapid bezeichnet. In Wirklichkeit dagegen ist eine zweite Stammstrecke seit den 1980er Jahren im Gespräch. Im Jahre 2001 legte sich das Wirtschaftsministerium auf einen Tunnel fest, das war sieben Jahre vor Ende des Transrapid-Projekts. „Die Gemeinsamkeit zwischen Tieftunnel und Transrapid ist vielmehr, dass jahrelang an einem gescheiterten Projekt festgehalten wurde, und damit dem Verkehrssystem in München geschadet wurde“ betont Andreas Barth, Münchner Sprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Ähnlich wie im März 2008 beim Transrapid will auch jetzt das Wirtschaftsministerium das Ende des Projekts noch nicht wahrhaben, obwohl es längst alle wissen. „Nachdem mehrfach versprochen wurde, dass das Projekt bis Ende 2011 unter Dach und Fach ist, bleibt jetzt nichts mehr über als das Scheitern einzugestehen.“ stellt der PRO BAHN-Sprecher fest.

Eine inhaltliche Abhängigkeit der anderen Nahverkehrsprojekte vom Tieftunnel besteht dagegen nicht. „In den letzten Jahren wurde versucht, den Nutzen aus jeder Baumaßnahme immer dem Tieftunnel zuzurechnen; nur daher wurden die Projekte formal verknüpft, aber diese Verknüpfung ist auch wieder lösbar“ so Andreas Barth weiter.

„Anstelle immer nur die Finanzierung zu verschieben, muss jetzt endlich etwas geschehen. Dies hat Ministerpräsident Seehofer richtig erkannt“ betont der PRO BAHN-Sprecher. Als zügig umsetzbare Projekte bieten sich unter anderem Umbau und Sanierung des Bahnhofs Laim, die Verbindung der Sendlinger Spange mit der S-Bahn-Stammstrecke in Laim und Regionalzughalte an der Poccistraße an.

Die bayerische Staatsregierung hatte im Jahr 2001 entgegen Empfehlungen die bis dahin laufende Planung für den S-Bahn-Südring aufgegeben und stattdessen einen zweiten S-Bahn-Tunnel beschlossen. Form und Streckenführung haben sich seit diesem Zeitpunkt mehrfach geändert. Im Dezember 2010 verkündete Verkehrsminister Zeil, dass die Finanzierung „gesichert“ sei, obwohl noch eine große Finanzierungslücke existierte. Im April 2011 wurde ein Finanzierungsvertrag unterzeichnet, bei dem aber wesentliche Punkte offen blieben. Seit der Entscheidung im Jahre 2001 wurden keine wesentlichen Verbesserungsmaßnahmen mehr bei der

S-Bahn München neu finanziert, da alle Finanzmittel für das Projekt 2. Tunnel reserviert werden. So ist beispielsweise der Bau eigener S-Bahn-Gleise zwischen München Ost und Markt Schwaben dem Tunnel zum Opfer gefallen.

Verantwortlich und für Rückfragen der Redaktion:

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