



BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

Pressemitteilung

Nürnberg, 12.12.2012
PM 111-12/LFGS
Verkehr

Milliardenentscheidung für zweiten S-Bahn-Tunnel in München schadet dem Ausbau der Schiene in ganz Bayern

Bund Naturschutz fordert attraktive Flächenbahn und Verbesserungen im S-Bahn-Netz statt Münchner Prestigetunnel

Die Entscheidung von Ministerpräsident Horst Seehofer und Verkehrsminister Martin Zeil zur Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke (Tieftunnel) in München wird ganz Bayern teuer zu stehen kommen. 2047 Millionen soll der Tunnel kosten. Der Freistaat will hiervon rund 1,3 Milliarden Euro übernehmen. Der Bund Naturschutz aber geht von Baukosten von bis zu 2,6 Milliarden Euro aus. Die Finanzierung ist also keineswegs gesichert.

„Seehofer und Zeil gaukeln den schwer geplagten S-Bahn-Pendlern in und um München vor, dass man ihnen jetzt hilft. Aber alle Taschenspielertricks werden nicht helfen, das Geld reicht vorn und hinten nicht“ so Christian Hierneis, Vorsitzender des BUND Naturschutz München.

Der Bund Naturschutz befürchtet massive Auswirkungen auf die Schieneninfrastruktur in ganz Bayern. „Seit Jahren verzögert sich der Ausbau der für die Wirtschaft und Pendler so wichtigen Strecken München – Mühldorf – Chemiedreieck, München – Lindau – Schweiz oder Hof – Regensburg. Bei jedem dieser Projekte hakt es an der Finanzierung. Zum Teil sind sie sogar aus dem Bundesverkehrswegeplan verschwunden, um Mittel für München frei zu machen“ kritisiert BUND Naturschutz Landesbeauftragter Richard Mergner.¹

Für die 2. Stammstrecke stockt der Freistaat nochmal seinen Anteil auf rund 1,3 Milliarden auf. „Zeil und Seehofer hängen ganze Regionen ab, nur um in München ein Prestigeobjekt zu realisieren. Zuerst lässt man die wichtigen Projekte aus dem Verkehrswegeplan verschwinden, um hinterher sagen zu können, dass für ein Prestigeobjekt am Wesentlichen nicht gespart werden muss“, so Richard Mergner, Landesbeauftragter und verkehrspolitischer Sprecher des BUND.

Aus Sicht des Bund Naturschutz sind die 1,3 Milliarden des Freistaats viel sinnvoller in Stadt-Umland-Bahnen, wie die StUB in Erlangen sowie Schienenprojekte mit Nutzen für Güter- und Personenverkehr zu investieren. Auch im Großraum München besteht Bedarf. Die Trennung von S-Bahn und Güter- bzw. Fernverkehr ist hier ein vorrangiges Ziel um das Gesamtsystem Schiene stabiler zu machen. „Ein Festhalten am Tieftunnel in München wird auf Jahrzehnte jeden sinnvollen Ausbau

Landesfach-
geschäftsstelle
Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0
Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

der Schiene in ganz Bayern verhindern, weil schlicht und einfach das Geld fehlt!“
so Hierneis abschließend.

Der Bund Naturschutz wird daher weiterhin für die Alternativplanung „Plan A“ eintreten, der gemeinsam mit einem Aktionsbündnis S-Bahn-München entwickelt wurde.

Nähere Informationen zu den Alternativen zum Tieftunnel finden Sie unter www.plan-a-muenchen.de und zur Überprüfung des Bestandsplans der Bundesschienenwege unter <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/59396/publicationFile/30777/bedarfsplan-de.pdf>

Für Rückfragen:

Dominik Lypp, Verkehrsexperte BUND Naturschutz, Kreisgruppe München
089 / 51 56 76 60, dominik.lypp@bn-muenchen.de

Richard Mergner, BN-Landesbeauftragter, Verkehrspolitischer Sprecher des BUND, Tel.: 0171-6394370, richard.mergner@bund-naturschutz.de

¹ Zitat Bedarfsplanüberprüfung der Bundesschienenwege Seite 8-2:

„Aufgrund der im Bereich S-Bahn zu erwartenden Nutzen wurde im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 für den Abschnitt von München Ost bis Markt Schwaben noch von einer Kostenteilung des Investitionsbedarfs für die Eisenbahninfrastruktur mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausgegangen. Bei der Bedarfsplanüberprüfung war dies aufgrund des Auslaufens des Gemeindeverkehrsfinanzierungs (GVFG)-Bundesprogramms bis Ende 2019 nicht mehr möglich, da die für den Freistaat Bayern in Frage kommenden Mittel bereits in anderen ÖPNV Vorhaben gebunden sind.“

Zitat Bedarfsplanüberprüfung der Bundesschienenwege Seite 9-71:

„Inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen für die Finanzierung von S-Bahn-Projekten geändert. Das GVFG-Bundesprogramm läuft bis Ende 2019 aus. Die bis dahin für den Freistaat Bayern verfügbaren Mittel sind bereits in anderen Vorhaben gebunden. Daher konnte den für die Ausbaustrecke (ABS) München – Mühldorf – Freilassing durchgeführten Bewertungen keine Teilung der Investitionskosten nach den Bereichen GVFG und Bundesschienenwege-Ausbaugesetz (BSchwAG) bzw. SPNV und Fern- und Güterverkehr (SPFV/SGV) mehr zugrunde gelegt werden.“

In anderen Vorhaben gebunden heißt nichts anderes, als dass der Freistaat sein gesamtes Geld in die Röhre steckt.