

## 2. S-Bahn-Röhre: Schluss mit der Totgeburt

### Grüne fordern finanzier- und realisierbares Konzept zur Ertüchtigung des Bahnknotens München

München (28.01.2011/bea). Die Grünen im Bayerischen Landtag fordern die Staatsregierung auf, sich endlich von ihren bisherigen Planungen zur 2. Stammstrecke zu verabschieden. „Das Projekt 2. Münchner S-Bahn-Röhre war von Anfang an eine Totgeburt“, erklärt der verkehrspolitische Sprecher **Martin Runge**. Der Nutzen des Vorhabens stünde in keinem tragbaren Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe. „Die Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm werden außerdem nicht ansatzweise zur Finanzierung der 2. Röhre ausreichen.“ Der jetzige Ansatz, über das Vehikel Olympische Winterspiele Steuergelder locker zu machen, belege den Irrwitz des gesamten Vorhabens. „Milliarden an Euro sollen in der Erde verbuddelt werden und als Rechtfertigung soll eine zweiwöchige Party dienen.“ Für wichtige Verkehrsprojekte in ganz Bayern, so auch in der Region München, wäre dann kein Geld mehr da. Außerdem hätten Bau und Inbetriebnahme für täglich zigtausende von Fahrgästen massive Verschlechterungen wie Taktausdünnungen oder neue Umsteigezwänge zur Folge. Und es gebe nicht hinnehmbare Mängel im Brandschutz- und Sicherheitskonzept.

Erstaunt nehmen die Landtagsgrünen zu Kenntnis, dass Verkehrsminister Zeil behauptet, die Planungen und Finanzierungsgespräche würden im Zeitplan liegen. Im Haushaltsplanentwurf der Staatsregierung sind die Ansätze zur Finanzierung der Röhre verschwunden. „Das wir sehr begrüßen“, erklärt die haushaltspolitische Sprecherin **Claudia Stamm**. Nun müsse die Staatsregierung sich endlich komplett vom unsinnigen milliardenschweren Röhren-Traum verabschieden und nach finanzierbar- und damit realisierbaren Wegen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München suchen.

Das Alternativkonzept der Landtagsgrünen sieht eine Ertüchtigung des Bahn-Südringes, den Ausbau der Sendlinger Spange zwischen Pasing und dem Heimeranplatz, die Verlängerung der U 5 bis Pasing sowie die Beseitigung von Engpässen und Zwangspunkten im Münchner S-Bahn-Netz vor, wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieb und Mischverkehre. Diese Lösungen werden auch von allen relevanten Fahrgast-, Verkehrs- und Umweltverbänden getragen