



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, 19. April 2012

## Medieninformation

### Seehofer verkündet Aus für S-Bahn-Tieftunnel – PRO BAHN fordert konkrete Verbesserungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die gestrige Entscheidung von Ministerpräsident Seehofer, beim 2. S-Bahn-Tunnel die Notbremse zu ziehen. „Damit besteht nach über 11jährigem Herumdilletieren endlich die Chance, dass die schnell realisierbare Maßnahmen gebaut werden, und damit auch Verbesserungen bei den Fahrgästen ankommen“ so Andreas Barth, Münchner Sprecher des bundesweiten Fahrgastverbandes PRO BAHN.

Der Verband fordert, jetzt die Sofortmaßnahmen des im Januar vorgestellten Plan A umzusetzen (siehe <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/>). Unstrittige Bausteine wie der Ausbau des Bahnhofs Laim mit Anbindung der Sendlinger Spange und die Verbesserung der westlichen Bahnhofsausfahrt in Pasing müssten dabei planerisch vorgezogen werden. „Es darf nicht wieder eine jahrelange politische »Denkpause« entstehen“, fordert Andreas Barth. Zur Finanzierung schlägt PRO BAHN eine Art Notprogramm für die Münchner S-Bahn vor. Hier sieht der Verband den Bund als Verantwortlicher für die gesamte Bahninfrastruktur in der Pflicht. Gerade unter Minister Ramsauer habe sich gezeigt, so Barth weiter, dass der Bund dieser Verantwortung nicht nachkomme und so an der Münchner Misere sehr viel Mitschuld trage.

Als weitere Sofortmaßnahmen für den Bahnknoten München nennt PRO BAHN eigene Gütergleise zwischen Johanneskirchen und Daglfing und kleinere Verbindungskurven für den Güterverkehr. „Bei den Planungen ist wichtig, dass kein Projektteil so in eine Schlüsselrolle gedrängt wird, dass am Ende gar nichts mehr geht“ fordert Andreas Barth mit Blick auf die letzten 11 Jahre. Notwendig sei vielmehr eine Planung, die erlaubt Verbesserungen schrittweise umzusetzen. Weitere Großprojekte wie der Nordtunnel sollte man laut PRO BAHN zwar prüfen, sie seien aber erst nach der Realisierung von Sofortmaßnahmen vorstellbar und dürften diese nicht verzögern oder gar blockieren.

PRO BAHN fordert die gleiche handwerklich saubere Planungsqualität für die S-Bahn-Ausbauten wie sie auch beispielsweise beim Umbau der U-Bahnhöfe erzielt wird. „Es darf nicht sein, dass nach den jahrelangen Verzögerungen die Fahrgäste auch noch durch schlechte Planungsqualität gestraft werden“ betont Andreas Barth.

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. Am 18. April 2012 wurde die Planung von Ministerpräsident Seehofer wegen der ungeklärten Finanzierung für gescheitert erklärt. Seit der Entscheidung im Jahre 2001 wurden keine wesentlichen Verbesserungsmaßnahmen mehr bei der S-Bahn München neu finanziert, da alle Finanzmittel für das Projekte 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>