

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Dr. Martin Runge, Ulrike Gote, Dr. Sepp Dürr, Anne Franke, Eike Hallitzky, Ludwig Hartmann, Christine Kamm, Dr. Christian Magerl, Theresa Schopper, Adi Sprinkart, Claudia Stamm, Susanna Tausendfreund** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Unverzüglich Maßnahmen zur Verbesserung des Münchner S-Bahnsystems in Angriff nehmen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass mittlerweile auch endlich die Staatsregierung und die sie tragende Landtagsmehrheit zur Einsicht gekommen sind, dass das milliardenteure Projekt 2. Münchner S-Bahn-Röhre nicht zu finanzieren ist, dafür Sorge zu tragen, dass unverzüglich Maßnahmen zur Verbesserung des Münchner S-Bahn-Systems in Angriff genommen werden.

Hierbei sind unter anderen folgende Maßnahmen konkret ins Auge zu fassen:

- a) Ertüchtigung des Bahn-Südringes erst einmal zur Aufnahme einiger weniger S-Bahnen (!),
- b) Ausbau der Sendlinger Spange zwischen Pasing und dem Heimeranplatz unter Einbindung des Bahnhofes Laim,
- c) Verlängerung der U 5 bis Pasing,
- d) Beseitigung von Engpässen und Zwangspunkten im Münchner S-Bahn-Netz wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieb und Mischverkehre, so beispielsweise der Mischverkehr auf dem Westarm der S 4 einschließlich des Engpasses Westkopf Pasing und auf der S 1 sowie der Eingleisbetrieb zwischen Perlach und Giesing,
- e) barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen,
- f) Anschaffung weiterer Zuggarnituren, damit endlich in der Hauptverkehrszeit mehr Langzüge eingesetzt werden können und damit die Fahrgäste im nächsten Winter nicht wieder mit Zugausfällen oder weiteren Verkürzungen der Züge infolge zu hohen Ausfalls an S-Bahn-Garnituren konfrontiert werden.

Ganz wichtig ist schließlich auch

- g) die Verbesserung der Leit-, Steuerungs- und Regeltechnik, die Herstellung und Gewährleistung von Redundanz für die alte Stammstrecke, nachdem es immer wieder Rechnerausfälle im elektronischen Stellwerk sowie Ausfälle der Signalanlagen sind, die zur Blockierung der Stammstrecke führen,
- h) die Beseitigung der Engpässe bei den Kapazitäten für den S-Bahn-Verkehr am Ostbahnhof,
- i) eine Express-S-Bahn in Richtung Flughafen auf der Trasse der S 8, der Ausbau der Strecke zwischen Zamdorf und Johanneskirchen.

Begründung:

Die Münchner S-Bahn, Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Großraum München, leidet unter Engstellen und Zwangspunkten im Netz wie Eingleisverkehren, Mischverkehren und Fahrstraßenkreuzungen. Ein großer Engpass ist zweifellos die Stammstrecke zwischen Pasing und dem Ostbahnhof. Eine weitere Strecke als Ergänzung bzw. Alternative und auch als Puffer für den Störfall ist hier notwendig.

Das Projekt zweite Röhre, eng parallel geführt zur bisherigen Stammstrecke, so wie sie von DB AG, Landeshauptstadt München und Staatsregierung favorisiert wurde, war und ist unseres Erachtens jedoch keine zielführende Lösung. Der Nutzen des Projektes würde in keinem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe stehen. Laut Planfeststellungsunterlagen soll die Röhre eine Steigerung des ÖV-Anteils von 36,2 Prozent auf 38,2 Prozent im Stadt-Umland-Verkehr und von 48,5 Prozent auf 48,9 Prozent im Stadtverkehr bringen. Für hunderttausende von Fahrgästen würde es allerdings aufgrund der Streckenführung und der geringen Zahl der Halte- und Verknüpfungspunkte beim als optimal erklärten Betriebsprogramm zu massiven Verschlechterungen in Form von neuen Umsteigezwängen und Taktausdünnungen kommen. Manko ist auch, dass das Brandschutz- und das Sicherheitskonzept gravierende Mängel aufweisen. Zu kritisieren ist des Weiteren, dass die Gelder in Milliardenhöhe zur Finanzierung der Röhre dann fehlen würden für die Finanzierung und Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Nahverkehrsprojekte in ganz Bayern, so auch in München und der Region.

Seitens der Bundesregierung wurde jetzt noch einmal klargestellt, dass eine Mitfinanzierung der Röhre aus dem GVFG-Bundesprogramm, das Programm läuft bekanntlich 2019 aus, in der vom Freistaat gewünschten Größenordnung nicht in Frage kommt. Der Bund hatte bekanntlich immer wieder darauf hingewiesen, dass eine anteilige Finanzierung grundsätzlich immer „unter der Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel“ stehen würde. Die u.E. vollmundigen Verlautbarungen der Staatsregierung, die Finanzierung des milliardenteuren Projektes seien gesichert, haben sich somit als nicht haltbar erwiesen. Den „Schwarzen Peter“ für das Scheitern des Vorhabens jetzt der Landeshauptstadt München zuschieben zu wollen, ist nichts anderes als ein billiges Ablenkungsmanöver. Aufgabenträger für derartige S-Bahn-Projekte ist allein der Freistaat Bayern, die Finanzierung ist am Freistaat und am Bund gescheitert.