

Nürnberg, 19. Dezember 2016

## **Geldstaubsauger "2. Stammstrecke"**

**Die 2. S-Bahn-Stammstrecke ist ein Hindernis auf dem Weg zu gleichwertigen Lebensbedingungen im Freistaat entgegen. Ab 2017 fehlen jedes Jahr mehrere hundert Millionen Euro zur Verbesserung des Bus- und Bahnverkehrs in Bayern.**

"Nach Durchsicht des Sachstandsberichtes zum Bau der zweiten Stammstrecke in München sorgen wir uns um die Finanzierung des Bus- und Bahnverkehrs in Bayern in den nächsten Jahren. Die Unterzeichnung des Bau- und Finanzierungsvertrages zur zweiten Stammstrecke seitens des Ministerpräsidenten Seehofer am 21.12.2016 steht dem Verfassungsziel der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen im Freistaat entgegen", kommentiert Gerd Weibelzahl, Bus- und Bahnexperte im Landesvorstand des ökologischen Verkehrsclubs VCD, die geplante Finanzierung der zweiten Stammstrecke. Weibelzahl weist auf folgende Probleme bei der Finanzierung der Stammstrecke hin:

- ✦ Der Großteil der Finanzierung soll über das Bundesprogramm zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) realisiert werden. Es ist geplant, 1500 Millionen Euro aus diesen Mitteln für den Stammstreckenbau einzusetzen. Da bundesweit nur 300 Millionen Euro je Jahr verteilt werden, entfallen auf Bayern je Jahr 55 Millionen Euro. Somit fließen in den nächsten 30 Jahren alle Mittel des GVFG in die Stammstrecke, für andere Projekte in Bayern gibt es kein Geld. Der Freistaat muss vielmehr fast 2/3 der Mittel aus dem Bundesprogramm vorfinanzieren, da die Stammstrecke bis 2026 gebaut werden soll. Dies bindet den allgemeinen Haushalt bis 2026 mit 100 Millionen Euro pro Jahr.
- ✦ Aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes, welche eigentlich dafür da sind Zugleistungen zu bestellen, sollen 1000 Millionen Euro für den Stammstreckenbau verwendet werden, das heißt 100 Millionen Euro pro Jahr. Würde man diese Mittel zur Bestellung von Zügen verwenden, so könnte man circa 15 Millionen Zugkilometer in allen Regionen Bayerns bestellen und das Zugangebot um mehr als 10 Prozent ausweiten. Stattdessen soll das Geld in München vergraben werden und zwischen Oberzentren wie Bamberg und Würzburg fahren die Regionalbahnen am Wochenende immer noch im Zweistundentakt.
- ✦ Neben der Vorfinanzierung der Bundesmittel sollen in den nächsten zehn Jahren auch noch 100 Millionen Euro originäre Haushaltsmittel für die Stammstrecke verwendet werden. Dies entspricht weitgehend dem derzeitigen Haushaltsansatz des Freistaates Mittelzuweisungen zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) an die Bezirke und Zuschusszahlungen im Schülerverkehr an die Verkehrsunternehmen. Würden der Freistaat die für die Stammstrecke vorgesehenen Haushaltsmittel für die Landkreise verwenden, so könnten die ÖPNV-Zuweisungen verdreifacht werden und es könnte die

Grundlage geschaffen werden, dass es abseits der Bahnstrecken attraktive Busse gibt.

"Wir fragen uns, wie Ministerpräsident Seehofer angesichts dieser Tatsachen feststellen kann, dass der Bau der zweiten Stammstrecke die anderen bayerischen Regionen nicht belastet und dort vorgesehene Maßnahmen nicht behindert werden sollen", kritisiert Wolfram Liebscher vom VCD-Kreisverband München. Er weist darauf hin, dass bei ausschließlicher Verwendung der GVFG-Mittel für die Stammstrecke zum Beispiel kein Euro für den Bau der Stadt-Umland-Bahn Erlangen aus Bundesmitteln für die nächsten 30 Jahre mehr zur Verfügung steht. Aktuell hat die Landesregierung mitgeteilt, dass es für die wichtige ÖPNV-Westtangente in München keine Bezuschussung aus dem GVFG-Mitteln geben wird.

Somit resümiert Weibelzahl, dass die anderen Regionen Bayerns die nächsten 30 Jahre buchstäblich in die Röhre schauen werden, wenn die zweite Stammstrecke gebaut wird.

*Für Rückfragen steht Ihnen Gerd Weibelzahl vom Vorstand des VCD Landesverband Bayern persönlich zur Verfügung, Tel. 0160/ 94 60 58 19. Oder wenden Sie sich bitte an das [VCD-Landesbüro](#).*