

Matthias Striebich,  
stellvertretender Landesvorsitzender des VCD Bayern

Statement anlässlich der Pressekonferenz am 19.08.2003

## **Investitionen für den Schienenverkehr in Bayern mit Augenmaß**

### ***Für einen flächendeckenden Ausbau des Schienenverkehrs in ganz Bayern vernünftige Prioritäten festlegen***

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzt sich ein für einen massiven Ausbau von Bahn und Bus zu einer echten, attraktiven Alternative zu umweltschädlichen Verkehrsmitteln wie Auto und Flugzeug. Die Schiene soll dabei als umweltverträgliches, attraktives und sicheres Verkehrssystem zu einem Rückgrat des öffentlichen Verkehrssystems ausgebaut werden. Der VCD ist parteipolitisch ungebunden und unterstützt keine Partei im Wahlkampf, nutzt aber selbstverständlich Gelegenheiten, den eigenen Standpunkt deutlich zu machen.

Der Landesverband Bayern setzt sich – unter anderem in der Initiative „Modernes Bayern-Netz für Bahn und Bus“ (siehe Anlage) – für einen Ausbau der Bahn in Bayern zu einem leistungsfähigen attraktiven Netz ein. Ein eng geknüpftes, attraktives Bahn-Netz mit einem optimalen Angebot ist ein entscheidendes Kriterium für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger.

Die Finanzierung eines solchen Programms für attraktive Bahnen in ganz Bayern ist nur möglich, wenn endlich auf die Prestigeobjekte verzichtet wird. Wir fordern diesbezüglich die „Schlachtung einiger heiliger Kühe“. Insbesondere sind folgende Projekte für ein attraktives öffentliches Verkehrssystem und eine Verbesserung der Lebensqualität der großen Mehrheit der Bevölkerung kontraproduktiv und sollen daher unterbleiben:

- ◆ Wir brauchen keinen Transrapid, der Milliarden verschlingt, aber nur die Fahrzeit für ein paar Fluggäste um ein paar wenige Minuten gegenüber einer Express-S-Bahn verkürzt. Die Milliarden werden in Bayern für einen Ausbau des flächendeckenden Bahnsystems dringend benötigt, um weit mehr Fahrgästen weit mehr Zeit zu sparen und ihnen ein zuverlässiges Verkehrssystem zu bieten.
- ◆ Wir brauchen keinen 2. S-Bahn-Tunnel in München, der nur geringe Fahrgastzuwächse bei einem immens hohen Aufwand erreicht. Mit dem Ausbau des Südrings steht eine vernünftige Alternativlösung ohne den Bau weiterer U- und S-Bahn-Tunnel zur Verfügung – diese wurde in der Vergangenheit bewußt teuer gerechnet, um das Prestigeobjekt „2. S-Bahn-Tunnel“ zu forcieren.
- ◆ Wir brauchen so gut wie keine weiteren U-Bahn-Strecken mehr in Bayern. Der Ausbau und die Erweiterung von Straßenbahnen und Stadtbahnen ist bei einem Bruchteil der Kosten wesentlich effektiver und auch attraktiver.
- ◆ In einem Land wie Bayern, das bereits über eines der dichtesten Schnellstraßennetze der Welt verfügt, benötigen wir bis auf weiteres auch keinen

Neu- oder Ausbau von Schnellstraßen (Autobahnen, Bundesstraßen) mehr. Vielmehr muß der Verkehr auf die Schiene verlagert werden.

- ◆ Wir brauchen auch keinen weiteren Ausbau des Münchner Flughafens, der ebenfalls Hunderte von Millionen an Bundes- und Landesmitteln verschlingt, die für den Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems in ganz Bayern dringend benötigt werden. Wir brauchen auch keine Marzlinger oder Pullinger Spange und keinen weiteren Straßenausbau im Umkreis des Flughafens.

Angesichts der knappen Finanzmittel ist beim Ausbau des Schienennetzes in Bayern sowohl Augenmaß als auch eine gewisse Verteilungsgerechtigkeit gefragt. Wenn Herr Wiesheu alleine für München Projekte in der Größenordnung von vielen Milliarden Euro verspricht, die zusätzlich zu seinen „Hätschelkindern“ Transrapid und 2. S-Bahn-Tunnel noch finanziert werden sollen, läßt das befürchten, daß

- a) zuerst einmal die „Hätschelkinder“ kommen, also über Jahre und Jahrzehnte hinweg nur Transrapid und 2. S-Bahn-Röhre gebaut werden, und die anderen Projekte nur zur Akzeptanzverbesserung dieser Prestigeprojekte erhalten müssen, und
- b) die anderen Regionen Bayerns bis auf weiteres – noch mehr als bisher – leer ausgehen werden. Dabei leben in der Region München nur etwa 20 bis 25 Prozent der bayerischen Bevölkerung. Etwa 50 Prozent der bayerischen Bevölkerung lebt in Städten und Gemeinden kleiner als 50.000 Einwohner.

Wenn also so viele Milliarden übrig sind, wie Wiesheu verspricht, ist aus unserer Sicht zunächst das bestehende Bahnnetz in ganz Bayern (natürlich einschließlich der S-Bahnen in der Region München) optimal auszubauen und zu einem attraktiven Gesamtsystem zu ergänzen. Folgende fünf Hauptforderungen sind daher zu stellen:

- 1) Ein dichtes Bahnnetz als Rückgrat für den öffentlichen Verkehr, ergänzt durch ein Busnetz, mit vielen Verknüpfungspunkten
  - Mehr Haltestellen.
  - Mehr Bahnstrecken durch Reaktivierungen und Neubau von Regionalstrecken (Streckenreaktivierungen dürfen in Bayern kein Fremdwort bleiben – zahlreiche positive Beispiele aus anderen Bundesländern beweisen den Erfolg von Bahnstreckenreaktivierungen).
  - Verknüpfung Bahn&Bahn und Bahn&Bus durch viele, abgestimmte Netzknoten.
- 2) Ein attraktives Angebot auf allen Strecken
  - Stundentakt als Mindeststandard, auch abends und am Wochenende (von 5 bis 24 Uhr an 7 Tagen in der Woche, in den Nächten Fr/Sa und Sa/So länger).
  - Taktverdichtung im Umkreis der Städte.
  - Abstimmung der Fahrpläne an den Netzknoten (Integraler Taktfahrplan ITF), gezielter Ausbau der Infrastruktur für einen ITF.
- 3) Lösung der Verkehrsprobleme in den Mittel- und Großstädten (nicht nur, aber selbstverständlich auch, in den Ballungsräumen München und Nürnberg)
  - Regionalstadtbahnen z.B. in Städten wie Aschaffenburg, Würzburg, Coburg, Erlangen, Ingolstadt, Regensburg, Landshut, Passau Rosenheim, aber auch in Nürnberg und München.

- Verdichtetes Zugangebot im Umkreis der Städte („Regio-S-Bahn“), weitgehend ohne aufwendige zusätzliche Strecken und teure Kunstbauwerke (Tunnel, etc.), sondern – wo nötig – Entflechtung der Knoten.

4) Attraktive Fahrzeuge, moderne Haltestellen mit einem Mindeststandard und barrierefreiem Zugang

5) Attraktives Tarifsystem

- Familienfreundlich.
- Einfach.
- Bezahlbar.
- Günstige Angebote für kurze Entfernungen.

Wenn dann nach der Realisierung eines solchen flächendeckenden attraktiven öffentlichen Verkehrssystems immer noch Finanzmittel übrig sein sollten, kann man sich meinerseits wieder über das eine oder andere Prestigeobjekt Gedanken machen, wenn das dann überhaupt noch jemand will.

Matthias Striebich, 18.08.2003

Rückfragen unter [matthias.striebich@vcd-bayern.de](mailto:matthias.striebich@vcd-bayern.de)

# Reaktivierung und Neubau von Regionalbahnstrecken für eine attraktive Flächenbahn

