

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.05.2017

Nachgefragt: Ist der U-Bahn-Bau in München am Ende – oder: was kostet der zweite S-Bahn-Tunnel die LH München wirklich?

Anfrage

Der U-Bahn-Bau in München kann weitergehen, wenn die Bundesmittel aufgestockt werden und/oder eine Umschichtung der Mittel zugunsten Bayerns in Verbindung mit einer stärkeren Berücksichtigung der Region München bei der finanziellen Ressourcenzuweisung innerhalb des Freistaats stattfindet. Diese Antwort auf eine Anfrage vom Dezember 2016 wirft aufgrund der aktuellen Berichterstattung über die Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

(<http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/zuschuesse-der-bund-spart-am-nahverkehr-1.3462411>) weitere Fragen auf.

Die Finanzierung größerer ÖPNV-Investitionen über das GVFG des Bundes ist seit Jahrzehnten eine Geschichte von Wunsch und Wirklichkeit. Die Wünsche sind groß, das GVFG ist daher seit jeher mehrfach überzeichnet. Seit 20 Jahren wurde der Etat nicht mehr erhöht. Kurz vor der Abschaffung hat sich die Bundespolitik für eine vorläufige Ehrenrunde bis 2025 entschieden.

In seinem Vortrag beim SZ-Verkehrsparlament am 18. April hat sich der Bayrische Innenminister einen Etat von jährlich mindestens 500 Mio € als Ergebnis von Koalitionsverhandlungen im Herbst 2017 gewünscht. Die Wirklichkeit aber sieht (vorläufig?) noch anders aus. Aus dem Paket von Grundgesetzänderungen, das die Regierung zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen jetzt vorgelegt hat, geht hervor, dass die Mittel bis 2025 nicht erhöht werden können. Dort ist die Förderhöhe von 332 Millionen Euro festgeschrieben. Änderungen wären erst in acht Jahren möglich. Die Zahlungen könnten dann sogar ganz eingestellt werden.

Der Presse war ein Versprechen des bayrischen Ministerpräsidenten zu entnehmen, dass der Finanzierung des Tiefentunnels, der den bayrischen Anteil des GVFG in der bis 2025 jetzt festgeschriebenen Höhe bis ca. 2045 aufbraucht, dennoch kein ÖPNV-Verkehrsprojekt in Bayern zum Opfer fallen würde.

Daher fragen wir:

1. Nachfolgende Verkehrsprojekte wurden beim GVFG-Bundesprogramm gemeldet. In welchem Jahr kann (nach dem derzeitigen Planungsstand) voraussichtlich ein Förderbescheid gestellt werden:

- U-Bahn-Linie 4-Ost, Bf. Arabellapark – Bf. Engelschalking
- U-Bahn-Linie 5-West, Bf. Laimer Platz – Bf. Pasing
- Tram Westtangente
- Tram Freiham
- Tram Münchner Norden (Linien 23 und 24)
- U-Bahnhof Sendlinger Tor

2. Gilt nach Kenntnis des Oberbürgermeisters die Zusicherung von Ministerpräsident Seehofer, dass Verkehrsprojekte in anderen bayerischen Regionen nicht wegen der Münchner Röhre gefährdet seien, auch für o.g. Projekte?

3. Ist diese Zusicherung des Ministerpräsidenten nach Kenntnis des Oberbürgermeisters nur eine unverbindliche mündliche Zusage oder gibt es diese in verbindlicher(en) schriftlichen Form?

4. Im Rahmen der Diskussion im SZ-Verkehrsparlament wurde von allen Seiten bekräftigt, dass der Tieftunnel nur ein der Anfang des Ausbaus des öffentlichen Nahverkehrs in der Region München sein kann. Insbesondere weitere Ring- und Tangentialverbindungen sowie Verknüpfungen von U- und S-Bahn – Haltepunkten wurden gefordert. Für eine sinnvolle Verknüpfung von U- und S-Bahn macht der geplante 15-Minutentakt des derzeit bekannten Betriebskonzepts der S-Bahn keinen Sinn, da er mit dem 10 Minutentakt der U-Bahn nicht kompatibel ist. Nach Auskunft der Verwaltung vom 31.1.2017 auf eine Stadtratsanfrage ist jedoch das Betriebskonzept, welches die Grundlage für die Bewertung der der Nutzen-Kosten-Analyse des Projekts „Tieftunnel“ hätte sein sollen, noch im Entwurfsstadium. Inwieweit wird die MVG, die ja wesentlich für die sinnvolle Verknüpfung mit der S-Bahn auf Stadtgebiet zuständig ist, an den Planungen zum endgültigen Betriebskonzept der S-Bahn beteiligt?

Wir bitten dringend um eine termingerechte Beantwortung unserer Fragen.

Initiative:

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Anna Hanusch

Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates