

Resolution der Mitgliederversammlung des VCD Bayern beschlossen am 21. Oktober 2017 in Regensburg

Eigenfinanzierung S-Bahn München

Die Mitgliederversammlung des Landesverbandes Bayern im ökologischen Verkehrsclub VCD erwartet vom Freistaat Bayern, dass die Investitionen zum Ausbau des S-Bahnnetzes in München aus den Einsparungen bei den Bestellkosten, welche aus der Vergabe der S-Bahn-Verkehrsleistungen zu erwarten sind, finanziert werden. Die dem Freistaat seit dem Fahrplanjahr 2017 zusätzlich zufließenden Regionalisierungsmittel in Höhe von 100 Millionen € pro Jahr sind für den Ausbau eines flächenhaften Schienenverkehrsangebotes in anderen Regionen Bayerns zu verwenden (BayernTakt plus). Dies ermöglicht einen Angebotsausbau um ca. 10 % gegenüber dem Fahrplan 2018 in vielen Regionen Bayerns.

Begründung:

Die Finanzierung des Ausbaus im S-Bahn-Netz in München soll maßgeblich aus den Bundesmitteln (sogenannte Regionalisierungsmittel) erfolgen, welche dem Freistaat seit 2017 in Höhe von zusätzlich 100 Millionen € pro Jahr zufließen.

Dies führt dazu, dass der Ausbau des Bahnangebotes außerhalb Münchens stagniert, da die zusätzlichen Bundeszuschüsse fast ausschließlich für den Ballungsraum München genutzt werden. Dies widerspricht dem Verfassungsziel in der bayerischen Verfassung, dass gleichwertige Lebensbedingungen herzustellen sind. Bereits kleinste Angebotsverbesserung werden vom Freistaat mit dem Hinweis auf fehlende Mittel abgelehnt, so dass z.B. am Wochenende zwischen der zweitgrößten Stadt Bayerns, Nürnberg, und der drittgrößten Stadt Bayerns, Augsburg, nur alle zwei Stunden Regionalzüge verkehren.

Der Freistaat zahlt der DB Regio für den Betrieb des S-Bahn-Netzes München derzeit noch einen hohen Zuschussbetrag von 8 € je Zugkilometer, obwohl das S-Bahn-Netz sehr ertragsstark ist. Es ist geplant, das Netz ab dem Jahr 2020 im Wettbewerb zu vergeben.

Wir erwarten dadurch deutliche Einsparungen bei den Bestellkosten für das S-Bahn-Netz München und können es akzeptieren, dass diese Effizienzgewinne für den Infrastrukturausbau verwendet werden.

Mit unserem Vorschlag, dass nur die Effizienzgewinne für den Bau neuer Infrastrukturen im S-Bahn-Netz verwendet werden dürfen, ermöglichen wir eine bessere Kostentransparenz und schaffen die Motivation, dass auch der Faktor Wirtschaftlichkeit Einzug beim Ausbau der S-Bahn München hält.

Die derzeitige Situation, dass alle zusätzlichen Regionalisierungsmittel und auch noch die ab 2020 zu erwartenden Einsparungen aus der Ausschreibung der Verkehrsleistung der S-Bahn München zufließen, führt zu einer deutlichen Ungleichbehandlung aller anderen Regionen Bayerns.