

Name Dr. Martin Runge	Partei Bündnis 90/DIE GRÜNEN
1. Befürworten Sie den Ausbau der S4 West unabhängig von anderen Projekten, wie z.B. die Realisierung eines 2. Stammstrecken-Tunnels?	
<p>Ja, selbstverständlich. Ich halte den Ausbau der S 4 West für zielführend und für sehr wichtig.</p> <p>Die S 4 ist auf ihrem Westarm neben der S 1 die S-Bahn-Linie, die vor der Einbindung in die Stammstrecke die höchste Querschnittsbelastung am Tag aufweist, heißt die meisten Fahrgäste hat. Ausgerechnet die S 1 und die S 4-West sind auch die beiden S-Bahn-Linien ohne eigene Gleise und mit Mischverkehr (neben den S-Bahnen Regional-, Fern- und Güterverkehr). Dringend notwendige Investitionsmaßnahmen wie beispielsweise die Entschärfung des Engpasses Westkopf Pasing (Fern- und Regionalzüge von und nach Kempten, Memmingen, Lindau müssen sich mit der S-Bahn stadteinwärts ein einziges Gleis teilen) oder der drei- bzw. viergleisige Ausbau bis Buchenau oder besser bis Grafrath wurden immer wieder zugesagt, dann aber auch immer wieder in die weitere Zukunft verschoben.</p> <p>Ein weiterer wichtiger Grund für den Ausbau: Verspätungen der S 4, die aufgrund der gegenseitigen Behinderungen der Verkehre, insbesondere auch infolge der Engstelle Westkopf Pasing, entstehen, werden über die Stammstrecke ins gesamte Münchner S-Bahn-Netz getragen. Profitieren vom Ausbau würden somit mitnichten nur die Fahrgäste der S 4.</p>	
2. Wie wollen Sie sich nach Ihrer Wahl für den Ausbau der S4 einsetzen?	
<p>Weiterhin über entsprechende parlamentarische Initiativen, heißt v.a. über Anträge und Anfragen sowie über Öffentlichkeitsarbeit. Kommt es zu anderen Mehrheiten nach der Landtagswahl, so steht zu erwarten, dass es nicht nur immer Versprechungen, ja lautes Ankündigungsgedöns gibt, ohne dass dann etwas passiert.</p> <p>Schon vor mehr als 20 Jahren (im August 1991) erteilte die Bayerische Staatsregierung der damaligen Bundesbahn den Auftrag, Investitionsmaßnahmen zu planen, die einen 10-Minuten-Takt bis nach Buchenau möglich machen. In den Folgejahren gab es immer wieder einschlägige Vorstöße, Ankündigungen etc. Dies auch noch in den Zeiten, in denen dann bereits am Projekt einer zweiten Münchner S-Bahn-Röhre herumgeplant oder besser herumdilettiert wurde. (Ich sehe bekanntlich das Projekt einer zweiten Münchner S-Bahn-Röhre, so wie es aktuell geplant ist, als milliardenteuren Unfug.) So verkündete beispielsweise der damalige bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu im März 2004 in einer Pressemitteilung („Bayerns Verkehrsminister weiter für den S4-Ausbau“ vom 10.03.2004): „Der Ausbau auf den 10-Minuten-Takt soll mindestens zeitgleich zur Fertigstellung der zweiten Stammstrecke 2010 erfolgen.“ Trotz all dieser schönen Bekundungen und trotz einstimmiger Landtagsbeschlüsse in den Jahren 2002 und 2006 nach drei entsprechenden Anträgen der GRÜNEN und der CSU ging und geht aber nichts voran.</p>	
3. Bitte nennen Sie uns den aus Ihrer Sicht realistischen Zeitrahmen für den Ausbau.	
<p>Trotz Beauftragung der damaligen Bundesbahn bereits im Jahr 1991 zur Planung von Investitionsmaßnahmen, die einen durchgehenden 10-Minuten-Takt bis Buchenau ermöglichen, und trotz mehrerer entsprechender Anträge, die im Landtag einstimmig angenommen worden sind (s.o.), liegt aktuell nicht mehr als eine Vorplanung vor und diese umfasst auch nur einen Ausbau bis Eichenau. Für eine Entwurfs- und Genehmigungsplanung wie auch für die Planfeststellung sind ca. drei bis vier Jahre anzusetzen. Die Realisierung des Vorhabens</p>	

dürfte dann noch einmal zwei bis drei Jahre in Anspruch nehmen.

4. Wie soll aus Ihrer Sicht die Finanzierung des Ausbaus realisiert werden?

In den Zeiten, in denen der Ausbau auch für die Staatsregierung zumindest verbal noch prioritär war, hieß es, die Finanzierung solle über GVFG-Bundes- und Landesmittel, über angesparte Regionalisierungsmittel und über FAG-Mittel erfolgen. Nun gibt es bereits keine GVFG-Landesmittel mehr, das GVFG-Bundesprogramm läuft 2019 aus, die aktuell zur Verfügung stehenden Entflechtungsmittel sind laut Staatsregierung explizit nicht für die Finanzierung von SPNV-Projekten vorgesehen, heißt sie sind vorgesehen für Projekte des allgem. ÖPNV, wo sie ja auch i.d.R. gut aufgehoben sind. Die Länder verhandeln zur Zeit mit dem Bund über neue Mittel, Druckmittel der Länder ist ihre Zustimmung oder eben Nichtzustimmung zum Fiskalvertrag.

Fazit: was die Gelder anbelangt, so schaut es wenig gut aus. Zu erwarten, dass die Zeiten heftig sprudelnder Steuerquellen andauern, wäre schon sehr optimistisch. Die Realisierung der zweiten Münchner S-Bahn-Röhre würde immens viel Geld verschlingen, so dass die Investitionsmöglichkeiten in den Folgejahren eng begrenzt wären. Anders würde es aussehen, wenn das Projekt Röhre aufgegeben würde. Dann könnten die hierfür vorgesehenen Gelder, zumindest die Landesmittel, in konkrete andere Projekte umgelenkt werden.

Kurz zur Chronologie:

Die S 4 ist auf ihrem Westarm neben der S 1 die S-Bahn-Linie, die vor der Einbindung in die Stammstrecke die höchste Querschnittsbelastung am Tag aufweist, heißt die meisten Fahrgäste hat. Ausgerechnet die S 1 und die S 4-West sind auch die beiden S-Bahn-Linien ohne eigene Gleise und mit Mischverkehr (neben den S-Bahnen Regional-, Fern- und Güterverkehr). Dringend notwendige Investitionsmaßnahmen wie beispielsweise die Entschärfung des Engpasses Westkopf Pasing (Fern- und Regionalzüge von und nach Kempten, Memmingen, Lindau müssen sich mit der S-Bahn stadteinwärts ein einziges Gleis teilen) oder der drei- bzw. viergleisige Ausbau bis Buchenau oder besser bis Grafrath werden immer wieder zugesagt, dann aber auch immer wieder in die weitere Zukunft verschoben.

Seit einigen Jahren und auch jetzt aktuell wurden und werden von den Röhren-Protagonisten in Staatsregierung und bei der DB AG sämtliche S 4-"Planungen" und -Beschlüsse in Abhängigkeit zur 2. Röhre kommuniziert (zuletzt die famose NKU). Aber diesen Schuh, diese konstruierte Abhängigkeit dürfen sich diejenigen, die für Verbesserungen auf der S 4 eintreten, nicht anziehen. Denn der Ausbau der S 4 war nicht nur Verkündigungs-, sondern Beschlusslage, lange Jahre bevor es überhaupt erst zu den ersten Verständigungen zum Vorhaben 2. Röhre gekommen ist. Fakt ist auch, dass der Ausbau der S 4 zum Opfer eben des Phantomprojektes 2. Röhre gemacht wurde.

Im August 1991 erteilte die Bayerische Staatsregierung der damaligen Bundesbahn den Auftrag, Investitionsmaßnahmen zu planen, die einen 10-Minuten-Takt bis nach Buchenau möglich machen. Erst knapp zehn Jahre später, im Mai 2001, kam es zur Vereinbarung zwischen der Staatsregierung und der Spitze der Landeshauptstadt München bezüglich der 2. Röhre. In den folgenden Jahren genossen S 4-Ausbau und 2. Röhre zumindest in den Verlautbarungen und Vereinbarungen dann noch die gleiche Priorität, von der Staatsregierung wie von der DB AG wurde immer wieder die Fertigstellung beider Projekte für spätestens 2010 verkündet. In der Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern zwischen der DB AG und dem Freistaat Bayern vom September 2003 war beispielsweise der Ausbau („S 4 West: Streckenausbau zur Einführung

des 10-Minuten-Taktes“) als „einvernehmlich als prioritär eingestufte Maßnahme“ enthalten. So ab Mitte 2006 ging es auf einmal immer weniger schnell, aber immerhin wurde das Projekt dann im Jahr 2007 durch die Staatsregierung noch für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet (als Baubeginn wurde das Jahr 2011 angekündigt).

Erst mit den Beschlüssen des Kabinetts (23. März 2010) und des Landtages (14. April 2010) mit einer Mehrheit aus CSU, FDP und SPD zum Bahnknoten München wurde entschieden, dass der S 4-Ausbau nicht mehr erste Priorität genießen und, wenn überhaupt, auch nur mehr bis Eichenau geführt werden soll. Konsequenterweise erfolgte ja dann auch die Abmeldung aus dem GVFG-Bundesprogramm durch die Staatsregierung. Begründung: der Bund könne neben der Röhre nicht auch noch Gelder für den S 4-Ausbau bewilligen.

Dass man schon sehr viel weiter war, belegen eine Reihe von Bekanntmachungen und Ausschreibungen. Hier als ein Beispiel: in der Staatszeitung vom 14. Juli 2006 war die "Projektsteuerung im Zuge der Leistungsphasen 1 und 2 von Ingenieurbauwerken, Verkehrsanlagen und technischer Streckenausrüstung für den S-Bahn-Ausbau München - Pasing - Buchenau" ausgeschrieben. Oder aber: im Amtsblatt der EU aus dem Oktober 2005 fand sich die Ausschreibung der Planung für die Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI für den "4gleisigen Oberbau der ca. 19 km langen zweigleisigen Mischbetriebsstrecke München - Pasing - Buchenau sowie deren höhenfreie Einbindung in den Bf. München-Pasing." Des Weiteren konkret benannt waren im Ausschreibungstext der "Ersatz von 5 Bahnübergängen durch Bauwerke" und der "barrierefreie Ausbau von 5 S-Bahnstationen". Der damalige Verkehrsminister Erwin Huber reagierte in einem Schreiben vom 25.01.2007 auf einen unserer einschlägigen Anträge mit folgenden Zeilen: „ ... wurde eine Voruntersuchung für den Ausbau Pasing – Buchenau durchgeführt. Eine Machbarkeitsstudie erfolgte 2004/2005. Aufgrund einer Planungsvereinbarung vom Juni 2006 mit dem Freistaat Bayern erstellt die DB Netz die Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Vorplanung/Nutzen-Kosten-Untersuchung soll bis Mitte 2007 und die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis Mitte 2008 abgeschlossen sein.“