

Die S 4 West und die aktuellen Verlautbarungen und Beschlüsse zur zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke

- 1) Das aktuell vorgetragene Finanzierungskonzept belegt: die zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke kannibalisiert den Ausbau des Westarmes der S 4**

- 2) Die S 4 West im aktuell vorgestellten Fahrplankonzept nach Inbetriebnahme der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke: 15-Minuten-Takt tagsüber (bis Buchenau), dies allerdings als „Stolpertakt“ und bei noch schlechterer Betriebsqualität und damit Fahrplantreue als heute. Abends nur mehr alle 30 Minuten eine S-Bahn**

Zu 1) Das aktuell vorgetragene Finanzierungskonzept belegt: die zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke kannibalisiert den Ausbau des Westarmes der S 4

Der Ausbau der S 4 West ist im aktuellen GVFG-Bundesprogramm (2016 – 2020) enthalten („München, S-Bahn, S 4 West, Ausbau Pasing – Buchenau“). Als Gesamtkosten für das Projekt werden hier 477 Mio. Euro benannt, von denen 251 Mio. Euro aus Bundesfinanzmitteln gedeckt werden sollen. Als Baubeginn wird das Jahr 2019 angegeben.

Wenn nun aber, so wie von der Staatsregierung verkündet, der Finanzierungsanteil des Bundes an der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke (Gesamtkosten laut neuester Kostenermittlung 3.178 Mio. Euro ohne Risikozuschlag und 3.840 Mio. Euro mit Risikozuschlag) 1.459 Mio. Euro und weitere bis zu fast 400 Mio. Euro (bei Eintritt von Risiken) allein aus den Mitteln des GVFG-Bundesprogramms bestritten werden sollen, dann bedeutet dies, dass für die nächsten 20 bis 30 Jahre keinerlei Mittel für andere Projekte des SPNV, so auch für den Ausbau des Westarmes der S 4, und auch für Projekte des allgemeinen ÖPNV zur Verfügung stehen.¹ Gleiches gilt selbst-

¹ Basierend auf den Ergebnissen der Ausschreibung von ersten Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der zweiten Münchner S-Bahn-Röhre (ausgeschrieben worden waren nach Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse für den mittleren und westlichen Abschnitt die sogenannten Vergabeeinheiten (VE) 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof, und VE 41, Baulos Station Marienhof) hat die DB AG eine Kostenermittlung für das Gesamtprojekt vorgenommen und der Staatsregierung, konkret einer „Expertengruppe“ bei der Obersten Baubehörde beim Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, zur Prüfung auf Plausibilität vorgelegt. Der von der DB ermittelte und von der Expertengruppe als „plausibel und angemessen“ bewertete Finanzbedarf beläuft sich auf 3,84 Milliarden Euro, wovon etwa 660 Millionen Euro auf einen Risikozuschlag entfallen.

Die Finanzierung bzw. Abfinanzierung des Bundesanteils soll über Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm erfolgen, zu dessen Fortführung über das Jahr 2019 hinaus sich Bund und Länder im Zuge der Verhandlungen zum Finanzausgleich diesen Herbst verständigt hatten. Aus dem GVFG-Bundesprogramm, das der Förderung von „ÖPNV-Schienenverkehrswegen in Verdichtungsräumen und den dazugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro“ dient stehen

redend für die komplementär einzusetzenden Landesmittel (FAG-Mittel, investiv eingesetzte Regionalisierungsmittel).

Zu 2) Die S 4 West im aktuell vorgestellten Fahrplankonzept nach Inbetriebnahme der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke: 15-Minuten-Takt tagsüber (bis Buchenau), dies allerdings als „Stolpertakt“ und bei noch schlechterer Betriebsqualität und damit Fahrplantreue als heute. Abends nur mehr alle 30 Minuten eine S-Bahn

Nach dem den bisherigen Planungen im Zusammenhang mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zugrunde gelegten S-Bahn-Startkonzept („Betriebskonzept 6 T“) und auch nach dem einer „neuen Nutzen-Kosten-Untersuchung“, wie von der Staatsregierung in ihrem Bericht an den Landtag vom 22.11.2016 angedeutet, zugrunde gelegten erweiterten Angebotskonzept ist für die meisten S-Bahn-Linien ein 15-/30-Minuten Taktraster, überlagert auf einigen der Außenäste von einer Express-S-Bahn im 30-Minuten-Takt, vorgesehen. Auf den bisherigen Linien S 2, S 7 und S 20 soll weiterhin im 20-Minuten-Takt und partiell im 10-Minuten-Takt gefahren werden.

Die Umsetzung der genannten Angebotskonzeptionen würde für eine Reihe von S-Bahn-Stationen Taktverbesserungen mit sich bringen. Umgekehrt wären zahlreiche Stationen von Taktausdünnungen im Spätverkehr (vom 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt) und/oder zu Hauptverkehrszeiten (vom 10-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt bzw. vom 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt) betroffen, für einige wenige Stationen käme es auch zu Taktverschlechterungen über den ganzen Tag gesehen. Hinzu kommt, dass sich von zahlreichen S-Bahn-Stationen nicht mehr ohne Umsteigen die Innenstadt-Haltepunkte Donnersberger Brücke, Hackerbrücke, Karlsplatz, Isartorplatz und Rosenheimer Platz erreichen lassen.

Für die S 4 West ist zwischen Pasing und Buchenau in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ) anstelle des aktuellen 20-Minuten-Taktes ein 15-Minuten-Takt vorgesehen, in der Spätverkehrszeit (SVZ) sollen die Stationen Leienfelsstraße, Aubing, Puchheim, Eichenau und Fürstenfeldbruck dagegen nur mehr alle halbe Stunde bedient werden. Zwischen Geltendorf und der Buchenau sollen die S-Bahnen künftig ganztägig im 30-Minuten-Takt fahren. Neu gegenüber dem bisherigen Betriebskonzept 6 T sind die zwei Express-S-Bahnen S 14X (Buchloe –

aktuell je Jahr ca. 330 Millionen Euro für Projekte in allen 16 Bundesländern zur Verfügung, für Bayern waren hier bis dato ca. 55 Millionen Euro je Jahr vorgesehen. Gleichzeitig gab es aus Bayern durchgehend Anmeldungen für Projekte, deren Gesamtkosten sich auf einen Betrag in mittlerer einstelliger Milliardenhöhe bewegten, von welchem wiederum etwa die Hälfte vom Bund gefordert wurde (bezogen auf einen Programmzeitraum von fünf Jahren bei jährlicher Fortschreibung). Selbst, wenn die GVFG-Mittel aufgestockt werden und mehr Gelder nach Bayern fließen sollten und sämtliche Bayern zgedachten Gelder in das Projekt zweite Münchner S-Bahn-Röhre gesteckt werden, dann wäre der von der Staatsregierung verkündete Bundesanteil an der Finanzierung erst in etwa zwei Jahrzehnten abfinanziert. Gleichzeitig könnte aber kein einziger Euro in die zahlreichen anderen DB- und kommunalen ÖPNV-Schienenprojekte in Bayern gesteckt werden, deren Finanzierung zu beträchtlichen Teilen aus GVFG-Mitteln die Staatsregierung stets kundgetan hat und kundtut.

2. Stammstrecke – Riem, Stundentakt ganztags) und S 24 X (Buchloe – Buchenau – 2. Stammstrecke – Riem, Stundetakt HVZ und NVZ). Bei diesen beiden "Express-S-Bahn-Linien" handelt es sich schlicht um eine Umdeklaration der Nahverkehrslinie N 4. Die Züge enden jetzt nicht mehr am Hauptbahnhof, sondern rauschen durch die zweite Stammstrecke in Richtung Riem. Bezüglich der Umstellungen vom 20- auf einen „15-Minuten-Takt“² tagsüber ist anzumerken, dass aufgrund des Mischverkehrs und der hohen Streckenbelastung mit noch mehr Einbußen bei der Betriebsqualität und Fahrplantreue gerechnet werden, da für die Strecke erst einmal keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind.

² Wegen der Überlagerung mit anderen Verkehren, v.a. mit dem Regionalverkehr, dürfte sich kein exakter, heißt glatter 15-Minuten-Takt realisieren lassen. Im Betriebskonzept 6 T war beispielsweise zwischen Pasing und Buchenau für die HVZ und NVZ ein 14-16-Minuten-Takt statt des bisherigen 20-Minuten-Taktes vorgesehen. Zwischen Schöngeising und Grafrath waren im Betriebsprogramm 6 T zur HVZ vier statt heute drei S-Bahn-Fahrten pro Stunde eingeplant, dies aber mit stündlich wechselnden Abfahrtszeiten (halbstündlich 18-12-Minuten-Folge, alle zwei Stunden 13-15-18-12-Minuten-Folge). Nach dem aktuellsten Bedienungskonzept ist jedoch zwischen Geltendorf und Buchenau nur mehr ein 30-Minuten-Takt vorgesehen (abgesehen von der S 24 X, die aber in Grafrath und Schöngeising nicht halten wird).

Zum Trauerspiel um den Ausbau der S 4 West

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)³ 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.

Aufgrund der hohen Fahrgastzahlen gehörte die S-Bahn Richtung Geltendorf zu den ersten drei S-Bahn-Linien, die im 20-Minuten-Takt bedient wurden (seit 1973, daneben waren dies die Linien nach Ebersberg und nach Herrsching). Im August 1991 erteilte die Bayerische Staatsregierung der damaligen Bundesbahn den Auftrag, Maßnahmen zur Einführung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit für die Strecken nach Dachau, Maisach, Buchenau, Weßling, Deisenhofen und Zorneding zu planen. Während die anderen genannten Strecken nach und nach mit entsprechenden Investitionsmaßnahmen beglückt wurden, wurde der Ausbau Pasing – Buchenau immer wieder verschoben.

Im größten S-Bahn-Ausbauprogramm der letzten Jahre/Jahrzehnte („S-Bahn-Bau und Finanzierungsvertrag über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Taktes der S-Bahn“, sog. 520-Millionen-DM-Programm) fand der Ausbau in Richtung Buchenau aus Kostengründen keinen Platz. Mitte 2003 versprachen Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu und Bahnchef Hartmut Mehdorn den Ausbau der Strecke nach Buchenau so voranzutreiben, dass bis zum Jahr 2009, spätestens aber bis 2010 der 10-Minuten-Takt möglich sei. Auch in der „Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern zwischen der DB AG und dem Freistaat Bayern“ aus dem September 2003 ist der Ausbau („S 4 West: Streckenausbau zur Einführung des 10-Minuten-Taktes“) als „eilvernehmlich als prioritär eingestufte Maßnahme“ enthalten.

Allerdings mehrten sich anschließend die Hinweise darauf, dass dieser Zeitplan nicht zu halten sein wird, ja, dass die Verantwortlichen sich auch nicht darum bemühen, den Zeitplan halten zu können. So fand sich der Ausbau in Richtung Buchenau nicht auf der 2006 veröffentlichten Prioritätenliste für Schienenprojekte des damals neuen Bayerischen Verkehrsministers Erwin Huber (andere S-Bahn-Projekte nannte Huber hier sehr wohl). Ein Vertreter der DB Projektbau verkündete ebenfalls 2006, der Ausbau von Pasing nach Buchenau sei frühestens im Jahr 2015 fertig gestellt. Dann war von der DB AG zu erfahren, man rechne erst frühestens mit dem Jahr 2018 für die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Ausbaumaßnahmen.

2007 wurde das Projekt (Ausbau der S 4 bis Buchenau) zwar durch die Staatsregierung für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet und dort auch aufgenommen (als Baubeginn wur-

³ Gerade der Zwangspunkt „Westkopf Pasing“ wie auch generell die Mischverkehrsstrecke sorgen für jede Menge an Verspätungen, die dann wiederum in die Stammstrecke getragen werden.

de das Jahr 2011 gemeldet), doch auf Betreiben der Staatsregierung wurde es dann 2010 aus der GVFG-Aufstellung (2010 – 2014) wieder herausgenommen (mittlerweile findet sich der Ausbau der S 4 West bekanntlich wieder in der Anmeldung, s.o.). Bereits Mitte November 2009 war auf einer Pressekonferenz zum Bahnknoten München im Bayerischen Wirtschaftsministerium der Ausbau der S 4 bis Buchenau für verzichtbar erklärt worden. In den Beschlüssen von Staatsregierung und Landtag vom März bzw. April 2010 zum Bahnknoten München war dann nur mehr vom Ausbau bis nach Eichenau die Rede, auch gab es hier keinerlei zeitliche Festlegung.⁴

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. 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, wie oben dargelegt, nicht nur Verkündigungs-, sondern Beschlusslage, lange Jahre bevor es überhaupt erst zu den ersten Verständigungen zum Vorhaben zweite Stammstrecke gekommen ist.⁵ Fakt ist auch, dass der Ausbau der S 4 zum Opfer eben des Milliardenprojektes zweite Stammstrecke gemacht wurde.

Zu den Fakten gehört des Weiteren, dass der Bayerische Landtag bereits 2002 auf Antrag der Fraktion der GRÜNEN mit Beschlüssen in seinem Wirtschafts- und Verkehrsausschuss sowie im Plenum mit den Stimmen aller Abgeordneten die zügige Realisierung der Investitionsmaßnahmen auf dem Westarm der S 4 forderte („die Verhandlungen fortzusetzen, damit die Verbesserungsmaßnahmen zügig realisiert werden können“). Im Jahr 2006 wurde mit zwei weiteren Anträgen der Fraktionen der GRÜNEN und der CSU, die ebenfalls einstimmig angenommen wurden, die zügige Realisierung abermals gefordert.

⁴ 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".

⁵ Nochmals: Bereits 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 zweiten Stammstrecke. In den folgenden Jahren genossen S 4-Ausbau und zweite Stammstrecke 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.

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 damals auch die Abmeldung aus dem GVFG-Bundesprogramm durch die Staatsregierung. Begründung: der Bund könne neben der Stammstrecke nicht auch noch Gelder für den S 4-Ausbau bewilligen.