

Es fehlen Antworten

BI: Wird S4-Ausbau dem zweiten Tunnel geopfert?

Eichenau/Aubing – Vor einem Jahr teilte der bayerische Innenminister Joachim Herrmann (CSU) den Beschluss für einen dreigleisigen Ausbau der S4 bis Eichenau mit, erinnert sich die Bürgerinitiative (BI) „S4-Ausbau jetzt“. Doch seitdem fehlt der Initiative immer noch eine Antwort auf ihre mehrmals gestellte Frage nach einem Betriebskonzept. Elke Struzena, Sprecherin der BI, fragt sich unter anderem: „Kann die Forderung der Bürgerinitiative, wie sie in unserer Petition formuliert wurde, erfüllt werden?“

Über 8000 Fahrgäste forderten im November 2011 den Landtag und die Staatsregierung auf, „schnellstmöglich bauliche Maßnahmen planen und realisieren zu lassen, die den S-Bahn-Verkehr der S4 vom Fern-, Regional- und Güterverkehr trennen, um dichteren und störungsfreien S-Bahn-Verkehr zu fahren.“ Die Antwort ist ungenügend. Für Struzena wird immer nur auf ein Betriebskonzept für den „Bahnhof München“ nach Realisierung der zweiten Stammstrecke verwiesen.

Zuletzt antwortete Staatsminister Herrmann auf eine Anfrage der Grünenpartei im Landtag am 30. September nach einer aktuellen Fahrplannetzgrafik der S-Bahn mit Angabe der Linienverläufe, Taktintervalle und minutengenauen Taktlagen für die Stammstrecke nach dem Tunnelbau: „Die Planungen für das Startkonzept nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke sind derzeit noch nicht abgeschlossen.“

„Wir kaufen also die Katze im Sack: Wir werden auf einen dreigleisigen Ausbau der S4 verwiesen, ohne dass uns jemand glaubhaft eine Information über zukünftige Taktintervalle geben kann. Abgesehen davon, dass die Staatsregierung uns weismachen will, Verbesserungen auf der S-Bahnstrecke der S4 könnten nur nach Realisierung des zweiten

Tunnels realisiert werden, lässt sie uns darüber im Unklaren, welche Verbesserungen ein dreigleisiger Ausbau – wenn er denn kommt – überhaupt bringen kann“, so die BI-Sprecherin.

Als Antwort auf eine Anfrage der Grünen im Landtag war zu erfahren, dass die Finanzierung des S4-Ausbaus erneut aus dem Bundestopf gestrichen wurde. Auch betonte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) gegenüber einer bayerischen Delegation von Land- und Kommunalpolitikern seine Unterstützung des Projekts zweite Stammstrecke „ohne wenn und aber“.

Erneut hat das bayerische Kabinett wieder einen Beschluss zum Tunnelplan gefasst. „Die Realisierung des zweiten Tunnels wird von CSU und Landesregierung immer wieder als Voraussetzung für den S4-Ausbau dargestellt. Gibt es hier tatsächlich einen Zusammenhang?“, fragt die BI nach.

Die bisher von Land, Bund, Deutscher Bahn und Stadt München zugesagten zwei Milliarden Euro machen erst gut die Hälfte der 2013 prognostizierten Kosten von 3,9 Milliarden Euro aus. Angesichts der Finanzierungslücke müssen alle Mittel für den zweiten Tunnel zusammengekratzt werden, so die Forderung der BI. Und gleichzeitig müssen danach „absolut notwendige Infrastrukturprojekte“, wie der Ausbau der S4 hinten anstehen. „Der Zusammenhang besteht in der politischen Entscheidung einer Prioritätensetzung für die zweite Stammstrecke vor anderen dringenden Projekten“, so Struzena. mkr