

Herrn Landrat
Thomas Karmasin
Landratsamt
Münchner Str. 22
82256 Fürstenfeldbruck

Änderungsantrag zum Antrag *Realisierung der 2. Stammstrecke* der SPD-Kreistagsfraktion vom 21.04.2012

Sehr geehrter Herr Landrat,

wir bitten um Behandlung des folgenden Änderungsantrages zu o.g. Antrag der SPD auf der morgigen Kreistagssitzung.

Beste Grüße
Martin Runge

Unverzüglich Maßnahmen zur Verbesserung des Münchner S-Bahnsystems in Angriff nehmen

Der Kreistag wolle beschließen:

Der Landkreis Fürstenfeldbruck begrüßt, dass maßgebliche Mitglieder der Staatsregierung und Teile der Regierungsfraktion im Bayerischen Landtag mittlerweile vom milliardenteuren Projekt 2. Münchner S-Bahn-Röhre abrücken und somit die Hoffnung besteht, dass die Blockade wirklich wichtiger Maßnahmen zur Verbesserung im Münchner S-Bahn-Netz wie im Betrieb der Münchner S-Bahn endlich ein Ende findet. Der Landkreis fordert die Staatsregierung auf, dafür Sorge zu tragen, dass unverzüglich Maßnahmen zur Verbesserung des Münchner S-Bahn-Systems in Angriff genommen werden.

Hierbei sind unter anderen folgende Maßnahmen konkret anzugehen: a) Ertüchtigung des Bahn-Südringes erst einmal zur Aufnahme einiger weniger S-Bahnen (!), b) Ausbau der Sendlinger Spange zwischen Pasing und dem Heimeranplatz unter Einbindung des Bahnhofes Laim, c) Verlängerung der U 5 bis Pasing, d) Beseitigung von Engpässen und Zwangspunkten im Münchner S-Bahn-Netz wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieb und Mischverkehre, so insbesondere der Mischverkehr auf dem Westarm der S 4 einschließlich des Engpasses Westkopf Pasing und auf der S 1 sowie der Eingleisbetrieb zwischen Perlach und Giesing, e) barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen, f) Anschaffung

weiterer Zuggarnituren, damit endlich in der Hauptverkehrszeit mehr Langzüge eingesetzt werden können und damit die Fahrgäste im nächsten Winter nicht wieder mit Zugausfällen oder weiteren Verkürzungen der Züge infolge zu hohen Ausfalls an S-Bahn-Garnituren konfrontiert werden. Ganz wichtig ist schließlich auch g) die Verbesserung der Leit-, Steuerungs- und Regeltechnik, die Herstellung und Gewährleistung von Redundanz für die alte Stammstrecke, nachdem es immer wieder Rechnerausfälle im elektronischen Stellwerk sowie Ausfälle der Signalanlagen sind, die zur Blockierung der Stammstrecke führen. h) Beseitigung der Engpässe bei den Kapazitäten für den S-Bahn-Verkehr am Ostbahnhof. i) Express-S-Bahn in Richtung Flughafen auf der Trasse der S 8, Ausbau der Strecke zwischen Zamdorf und Johanneskirchen.

Begründung/Hintergrund:

Zum Phantomprojekt 2. Röhre:

Die Münchner S-Bahn, Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs im Großraum München, leidet unter Engstellen und Zwangspunkten im Netz wie Eingleisverkehren, Mischverkehren und Fahrstraßenkreuzungen. Ein großer Engpass ist zweifellos die Stammstrecke zwischen Pasing und dem Ostbahnhof. Eine weitere Strecke als Ergänzung/Alternative und auch als Puffer für den Störfall ist hier notwendig.

Das Projekt der zweiten Röhre, eng parallel geführt zur bisherigen Stammstrecke, so wie sie von DB AG, Landeshauptstadt München und Staatsregierung favorisiert wurde, war und ist jedoch keine zielführende Lösung. Der Nutzen des Projektes würde in keinem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe stehen. Laut Planfeststellungsunterlagen soll die Röhre eine Steigerung des ÖV-Anteils von 36,2 % auf 38,2 % im Stadt-Umland-Verkehr und von 48,5 % auf 48,9 % im Stadtverkehr bringen. Für hundertausende von Fahrgästen würde es allerdings aufgrund der Streckenführung und der geringen Zahl der Halte- und Verknüpfungspunkte beim als optimal erklärten Betriebsprogramm zu massiven Verschlechterungen in Form von neuen Umsteigezwängen und Taktausdünnungen kommen. Manko ist auch, dass das Brandschutz- und das Sicherheitskonzept gravierende Mängel aufweisen. Zu kritisieren ist des Weiteren, dass die Gelder in Milliardenhöhe zur Finanzierung der Röhre dann fehlen würden für die Finanzierung und Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Nahverkehrsprojekte in ganz Bayern, so auch in München und der Region.

Seitens der Bundesregierung wurde jetzt noch einmal klargestellt, dass eine Mitfinanzierung der Röhre aus dem GVFG-Bundesprogramm, das Programm läuft bekanntlich 2019 aus, in der vom Freistaat gewünschten Größenordnung nicht in Frage kommt. Der Bund hatte bekanntlich stets darauf hingewiesen, dass eine anteilige Finanzierung grundsätzlich immer unter der Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel stehen würde. Auch die Mitglieder der Staatsregierung sollten das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und das Entflechtungsgesetz kennen und um die doch eher bescheidene Dotierung des GVFG-

Bundesprogrammes wissen. Dass die für Projekte in allen 16 Bundesländern noch bis 2019 zur Verfügung stehenden Mittel zum überwiegenden Teil nach Bayern fließen würden, durfte und konnte auch die Staatsregierung nicht erwarten. In Beantwortung von Anfragen bezifferte die Staatsregierung bis Mitte 2010 den aus dem GVFG-Bundesprogramm zu erwartenden Anteil ~~snur%~~auf 600 Millionen Euro und zuletzt auf 700 Millionen Euro. Von diesen 600 bzw. 700 Millionen Euro waren und sind aber bekanntlich 500 Millionen für andere Projekte des SPNV und des allgemeinen ÖPNV in Bayern vorgesehen.

Die vollmundigen Verlautbarungen der Staatsregierung, die Finanzierung des milliardenteuren Projektes seien gesichert, haben sich somit als nicht haltbar erwiesen. Den Schwarzen Peter für das Scheitern des Vorhabens jetzt der Landeshauptstadt München zuschieben zu wollen, ist nichts anderes als ein billiges Ablenkungsmanöver. Aufgabenträger für derartige S-Bahn-Projekte ist allein der Freistaat Bayern, die Finanzierung ist vor allem am Freistaat gescheitert.

Aktuell krankt die Münchner S-Bahn u.a. an unzureichender Personalausstattung (Züge werden gestrichen wegen Personalmangels), an fehlenden Zuggarnituren und an einer nur mehr als desaströs zu bezeichnenden Informationspolitik vor allem bei Verspätungen und Störfällen. Selbst der Anachronismus, dass Freitagnachmittag auf den Linien, die zur Hauptverkehrszeit bereits in den Genuss des 10-Minuten-Taktes kommen, nur ein 20-Minuten-Takt angeboten wird, wird nicht abgestellt mit der Begründung die jährlich hierfür notwendigen 700.000 Euro seien nicht darstellbar. Zu erwarten, dass nach Realisierung der milliardenteuren Röhre dann auch erheblich mehr Geld in Zugbestellungen gesteckt wird, ist ebenso naiv wie zu glauben, dass dann noch all die schönen Investitionsmaßnahmen, die sich im Regierungsprogramm zum Bahnknoten München finden, finanziert und damit realisiert werden können.

Zur misslichen Historie um die S 4:

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 zarten 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 (§§ 4 West: Streckenausbau zur Einführung des 10-Minuten-Taktes) als *„invernehmlich 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 gemeldet.)¹.

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.

Zuletzt ein Seehofer-Schmankerl:

Zuletzt zur Einordnung all der schönen Versprechungen der Staatsregierung ein Zitat aus einem Antwortschreiben von Ministerpräsident Horst Seehofer an den Fürstfeldbrucker Landrat Thomas Karmasin, der sich beim Ministerpräsident für Verbesserungen bei der S-Bahn eingesetzt hatte.

¹ Wir waren bzw. man war doch schon viel, viel weiter. So gab es ja doch 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 Mischbetriebstrecke München-Pasing - Buchenau sowie deren höhenfreien 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".

Seehofer (mit Schreiben vom 05.07.2010): *sSicher könnten Ausweitungen der Kapazitäten und Betriebszeiten ebenso wie Taktverdichtungen die Attraktivität der Münchner S-Bahn weiter steigern. Mit dieser Attraktivitätssteigerung müsste aber auch eine Erhöhung der tatsächlichen Nachfrage verbunden sein. Dies erscheint angesichts des bereits jetzt hohen Anteils des öffentlichen Nahverkehrs von rund 44 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen der Landeshauptstadt München aber eher fraglich.*%