

Fürstenfeldbruck

'Die Bahn muss flexibler werden'

Der Brucker SPD-Politiker Mirko Pöttsch plädiert dafür, Teile des S-4-Ausbaus sofort zu verwirklichen

Fürstenfeldbruck - Grundlegende Verbesserungen auf der S4 scheinen in weite Ferne zu rücken. Der Staatsregierung lehnt Teillösungen ab, der viergleisige Ausbau soll erst nach dem zweiten Tunnel in München verwirklicht werden. Die Brucker CSU hat sich aus dem Aktionsbündnis 'S-4-Ausbau jetzt' verabschiedet. Wie es weiter gehen soll, wollte die SZ vom Brucker Verkehrsreferenten Mirko Pöttsch (SPD) wissen.

Auf der Podiumsdiskussion in Puchheim haben Sie Vorschläge gemacht, die der Vertreter des Wirtschaftsministeriums abgelehnt hat, etwa dass einige Regionalzüge in Bruck halten sollten.

Ja, die Bahn muss flexibler werden und sich Gedanken machen statt uns immer bloß zu sagen, was alles nicht geht. Ich finde, die Bahn AG sollte prüfen, ob man nicht in Stoßzeiten in Geltendorf an die Regionalzüge ein paar Waggons ankoppeln und diese in Bruck, Eichenau und Puchheim halten könnten.

Sie stehen immer noch auf dem Standpunkt, dass bis Buchenau viergleisig ausgebaut werden muss?

Ich finde mich nicht damit ab, dass in Eichenau Schluss sein soll, denn das würde - wenn überhaupt - nur für einen 15-Minuten-Takt reichen. Die Bahn AG ist dafür bisher den Nachweis schuldig geblieben. Das kann einfach nicht das Ende sein, schon allein wegen des Zuwachses im überregionalen Verkehr auf der Strecke.

Andreas Barth von Pro Bahn, der auch die Bürgerinitiative koordiniert, ist einer der Autoren des Alternativkonzepts 'Plan A' für den Ausbau des Münchner Schienenverkehrs. Er fordert einen viergleisigen Ausbau sogar bis Grafrath. Was halten Sie davon?

Das macht Sinn, soweit auszubauen. Die Frage ist, ob das finanziell zu stemmen ist.

Manche Ihrer Parteifreunde tun immer so, als wäre Geld kein Problem, man müsse es bloß fordern.

Theoretisch haben die ja Recht, aber man kann Geld nur einmal ausgeben. Wenn die zweite Röhre in München gebaut wird, könnte für andere Maßnahmen weniger übrig bleiben. Darum sage ich, man sollte sowohl für diesen Tunnel als auch für den Ausbau der S4 zügig planen, damit man weiß, was beides kosten wird.

Sie haben auch erklärt, dass der zweite Tunnel in München mit dem vorgesehenen Betriebskonzept Mängel enthält?

Martin Runge hat das schon ganz richtig gesagt. Das Konzept Mitfall T6 ist auf viel zu wenig Zuggarnituren aufgebaut und beinhaltet einen 30-Minuten-Takt außerhalb der Stoßzeiten. Morgens haben wir jetzt fast einen Zehn-Minuten-Takt, mit zweiter Röhre würden statt neun Zuggarnituren je Richtung nur noch acht verkehren und die angekündigten Express-S-Bahnen funktionieren ohne den viergleisigen Ausbau gar nicht.

Sie unterstützen die Idee, einige Abschnitte auf der Strecke möglichst bald auszubauen, als Vorstufe zum viergleisigen Ausbau?

Man sollte viergleisig planen und Teilabschnitte sofort verwirklichen. Es gibt gewisse Zwangspunkte durch den Mischverkehr, dort könnte man Ausweich- und Überholstellen schaffen, etwa zwischen Bruck und Eichenau.

Der SPD-Unterbezirksvorstand hat sich in einem Positionspapier dagegen ausgesprochen, weil der Aufwand zu groß wäre.

Hätte man einen Gesamtplan, ließen sich daraus Teilstücke ableiten, deren Verwirklichung sinnvoll und nicht so teuer wäre.

In dem Papier heißt es weiter, vor einer Entscheidung über die zweite Stammstrecke sei es nicht sinnvoll, westlich von Pasing Gleise auszubauen.

Grundsätzlich muss man feststellen, dass der viergleisige Ausbau auch ohne einen zweiten Tunnel sinnvoll ist. Wir bekämen einen besseren Takt und Verspätungen, die durch den Mischverkehr zwischen Pasing und Geltendorf entstehen, würden nicht mehr ins Gesamtnetz hineingetragen. Der viergleisige Ausbau oder auch Teillösungen wären wie Puzzleteile, die zu einer Entspannung für das gesamte S-Bahn-System beitragen würden.

Warum sperrt sich die Staatsregierung ihrer Meinung nach gegen Teillösungen?

Käme es auf der S4 zu solchen Teillösungen, könnten andere ähnliche fordern, etwa für die Strecke in Markt Schwaben oder die Flughafen-Anbindung. Die Staatsregierung hat Angst vor dem finanziellen Aufwand.

Welche Perspektive sehen Sie für die Bürgerinitiative?

Wir müssen weiter Druck machen. Wir haben Fachleute dabei wie Andreas Barth, deren Kompetenz wir nutzen müssen. Mein Vorschlag wäre, demnächst mit dem Wirtschaftsministerium einige konkrete Aspekte auszudiskutieren, etwa das Thema Regionalzüge. Vielleicht erreichen wir Stück für Stück einige Verbesserungen.

Interview Peter Bierl

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 06. Februar 2011, Seite 4