

St FFA 13/12/17  
S. 1

# Runge glaubt nicht an Ausbau der S4

Grünen-Kreisrat wirft der Regierung Irreführung vor. Durch die zweite Röhre verschlechtere sich teils sogar der Takt

**Fürstenfeldbruck** – Der Fahrplan der S4 wird sich nach dem Bau der zweiten Stammstrecke verschlechtern und der Ausbau zwischen Pasing und Eichenau ist wegen dieses Mammutprojekts in den kommenden Jahrzehnten gar nicht zu bezahlen. Das meint Grünen-Kreisrat Martin Runge. Seine Kritik ist nicht neu, aber er stützt sich jetzt auf das aktuelle Betriebskonzept sowie die Finanzierung, die er ausgewertet hat. Intern sei der Ausbau der S4 längst abgehakt. Das ist ein „abgekartetes Spiel“, sagt Runge, der voraussichtlich als OB-Kandidat in Bruck antreten wird.

Anhand des S-Bahn-Startkonzepts für den Betrieb nach Eröffnung des zweiten Tunnels erklärt Runge, dass anstelle des aktuellen 20-Minuten-Takts untertags ein 15-Minuten-Takt bis Buchenau vorgesehen ist. Allerdings als sogenannter „Stolpertakt“, mit unregelmäßigen Fahrzeiten. Außerdem verkehren zwei Express-S-Bahnen, bei denen es sich um Regionalzüge handelt, die einfach umdeklariert wurden. Am Abend wird der Takt ausgedünnt: Eichenau, Puchheim und Bruck werden nur noch jede halbe Stunde angefahren statt wie bisher alle 20 Minuten. Der Abschnitt zwischen Buchenau und Geltendorf wird ganztägig nur noch im 30-Minuten-Takt bedient. Jetzt sind es im Berufsverkehr 20 Minuten.

Als „Luftnummer“ und „Schurkenstück“ rügt der Grünen-Politiker das Finanzierungskonzept für den Tunnel: Der Freistaat bezahlt im Voraus, der Bund stottert seinen Anteil aus dem Topf des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ab. Das dauere 20 bis 30 Jahre, so Runge. Erst dann stünde wieder Geld zur

Verfügung. Der Bundesanteil für den Tunnel liegt bei 1,4 Milliarden Euro, mit Risikozuschlag sind es 400 Millionen mehr. Aus dem GVFG-Topf fließen aber für alle bayerischen Projekte gerade mal 55 Millionen pro Jahr. Runges Fazit: „Die Finanzierung des Ausbaus der S4 ist damit unmöglich.“ Gleiches gelte für einen Ausbau der S4 vor

Pasing, wo auf mehreren Hundert Metern stadteinwärts nur ein Gleis für S-Bahnen, Regional- und Fernverkehr zur Verfügung stehe. An diesem Engpass kommt es immer wieder zu Staus, die nicht nur die Pendler aus dem Landkreis treffen, sondern ins gesamte S-Bahnssystem hineinwirken.

Allerdings glaubt Runge sowieso nicht mehr, dass der Ausbau der S4 ernsthaft ins Auge gefasst wird. Er erinnert daran, dass die Staatsregierung 1991 die damalige Bundesbahn beauftragt hatte, einen Zehn-Minuten-Takt zu planen. Seitdem sei der Ausbau immer wieder angekündigt und verschoben worden. 2001 hätten der Freistaat und die Stadt München den Bau des zweiten Tunnels vereinbart. Danach habe es geheißen, der Ausbau der S4 sei gleichrangig. 2010 hätten die Staatsregierung sowie CSU, SPD und FDP im Landtag festgelegt, dass die S4 nachrangig zu behandeln sei und nur noch bis Eichenau ausgebaut werden soll. Ein Jahr zuvor habe er an einem Treffen im Wirtschaftsministerium teilgenommen, bei dem Planer erklärten, ein 15-Minuten-Takt sei auf der S4 auch ohne Ausbau möglich. Genau das werde nun im neuen Betriebskonzept festgeschrieben. „Die Bürgermeister und Abgeordneten in der Region müssten eigentlich längst aufbegehren“, sagt Runge.



Im Oktober 2015 protestiert die Bürgerinitiative „S4-Ausbau jetzt“ am Puchheimer Bahnhof (am Pult: Bürgermeister Norbert Seidl).

FOTO: GÜNTHER REGER

PETER BIERL

► **Kommentar**

St FFFD 13/11/17

AUSBAU DER S4

## Zeit und Geld verplempert

VON PETER BIERL

Mehr als ein Vierteljahrhundert ist es her, dass die Staatsregierung auf der S4 einen Zehn-Minuten-Takt angekündigt hat. Ein solcher ist überfällig, denn die Strecke hat im Westen die meisten Fahrgäste, die Züge sind im Berufsverkehr überfüllt. Seitdem hat die CSU-geführte Regierung jede Menge Zeit und Steuergeld für immer neue Gutachten und Pläne verplempert. Man kann das als Konjunkturprogramm für Ingenieure werten, aber außer Ankündigungen kam nichts zustande. Stattdessen wurde das Projekt eines Ausbaus der S4 immer weiter eingedampft.

Martin Runge hat stets gewarnt, ein zweiter S-Bahntunnel in München parallel zur Stammstrecke sei verkehrstechnisch unsinnig, verbessere das Angebot auf der S4 nicht und blockiere obendrein alle anderen Ausbauten auf Jahrzehnte, weil Milliarden in die Röhre versenkt werden. Die Finanzierungsvereinbarung über den zweiten Tunnel sowie das Fahrplankonzept für die S-Bahn für die Zeit nach der Eröffnung geben ihm recht. Auch sein Vorwurf, die Verantwortlichen hätten das Projekt hinter den Kulissen längst beerdigt, ist plausibel.

Man bedenke nur das unseriöse Agieren der Regierung: Als die Bürgermeister einen provisorischen dreigleisigen Ausbau vorschlugen, wurden sie abgebürstet. Das sei zu popelig und bringe nur einen Stolpertakt. Dann verkündete Innenminister Joachim Herrmann (CSU), drei Gleise reichten vollkommen aus. Vor Weihnachten erklärten die Experten, ein weiterer provisorischer Bahnsteig in Bruck bringe nichts, weil die Strecke so überlastet sei, dass keine Regionalzüge halten können, und man müsste auch noch neue Weichen einbauen. Jetzt heißt es, ein dauerhafter Bahnsteig sei sinnvoll und Regionalzüge könnten ohne weitere Maßnahmen halten.

Um diesen Stillstand aufzubrechen, wäre massenhafter Protest der Pendler nötig. Bloß haben die vermutlich ebenso resigniert wie mancher gutwillige Kommunalpolitiker. Jammern allein hilft aber nichts, ohne Einsatz für ein besseres Bahnangebot wird sich die Verkehrssituation angesichts des Zuzugs immer weiter verschlechtern.