

Wirtschaftsausschuss wirft Blick auf Schienenpersonennahverkehr im Großraum München

Donnerstag, 13. November 2014

Die Planungen für die 2. Stammstrecke München schreiten voran. Staatsminister Joachim Herrmann informierte die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses am 13. November 2014 darüber, dass für den mittleren Abschnitt seit Dezember 2013 nun Baurecht vorliege. Allerdings fehlten bislang noch die Planfeststellungsbeschlüsse für den westlichen und östlichen Abschnitt: „Ich möchte nicht verhehlen, dass mir die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu lange dauern“, kritisierte der Staatsminister. Er forderte die Deutsche Bahn und den Bund in seiner Zuständigkeit für das Eisenbahn-Bundesamt dazu auf, die Planfeststellungsverfahren möglichst ohne weiteren Zeitverzug abzuschließen. Die SPD appellierte, bei dem Projekt „endlich Nägel mit Köpfen zu machen“. Vertreter von Bündnis 90/Die Grünen und den FREIEN WÄHLERN warnten demgegenüber vor unkalkulierbaren Kostenexplosionen und rieten, „die Notbremse zu ziehen“.

Täglich sind in Bayern rund 1,3 Millionen Menschen in den Regionalzügen und S-Bahnen unterwegs – 70 Prozent mehr als noch vor 20 Jahren. Dabei wird das Fahrgastaufkommen weiter steigen – vor allem im Großraum München, wo das vor vier Jahrzehnten geschaffene S-Bahn-System die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit erreicht hat: Ursprünglich für 250.000 Fahrgäste konzipiert, nutzen heute täglich über 800.000 Fahrgäste die Münchner S-Bahn.

Joachim Herrmann bezeichnete im Wirtschaftsausschuss die 2. Stammstrecke als „zentrales und prioritäres Element“, um die bestehende Stammstrecke zu entlasten und zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Er kündigte an, dass der Freistaat 2015 über die Durchfinanzierung und somit über die endgültige Realisierung der 2. Stammstrecke entscheiden wolle. Zentrale Entscheidungsvoraussetzung dafür sei, dass die Deutsche Bahn bis dahin eine Kostenermittlung vorlegt. Diese soll erste Ausschreibungsergebnisse für Hauptbaumaßnahmen im westlichen Teil der 2. Stammstrecke bereits beinhalten. Dass der Bund seine Finanzierungszusagen vom November 2012 verbindlich macht, sei, so Herrmann, eine weitere unverzichtbare Voraussetzung.

Aufgrund fehlender Kapazitäten im Stammstreckenbereich lassen sich laut Staatsminister Joachim Herrmann grundlegende Verbesserungen der S-Bahn bis zur Realisierung der 2. Stammstrecke nur noch sehr begrenzt ermöglichen. Ein 10-Minuten-Takt konnte etwa zur morgendlichen Hauptverkehrszeit im Bereich der S4 West erreicht werden. Mit dem Baubeginn der Neufahrer Kurve am 27. Oktober 2014 bahnten sich außerdem Verbesserungen der Schienenanbindung des Flughafens Münchens an. Zudem, so Herrmann, habe die Bahn im August 2014 die Planfeststellungsunterlagen für den Lückenschluss zwischen Flughafen und Erding eingereicht. Verbesserungen zeigte Herrmann auch bei der Nürnberger S-Bahn auf. Hier sollen unter anderem bis 2018 alle Stationen barrierefrei zugänglich sein.

„Alle Hebel in Bewegung zu setzen“

In der anschließenden Diskussion mit den Abgeordneten forderte Bernhard Roos (SPD), „alle Hebel in Bewegung zu setzen“, damit der Planfeststellungsbeschluss für den westlichen und östlichen Bauabschnitt der zweiten S-Bahnstammstrecke zeitnah vorgelegt wird. Mit Blick auf die Verzögerungen bei der Erteilung der Baugenehmigung sagte er: „Den Bürgerinnen und Bürgern ist das herzlich egal, sie brauchen eine Lösung.“ Verkehrsminister Herrmann sei in der Pflicht, die Gründe schnell zu ermitteln und zu handeln. Roos zeigte sich überzeugt, dass der zweite S-Bahntunnel nur dann sein Potential entfalten könne, wenn auch Regionalzüge durch diesen fahren könnten. Staatsminister Joachim Herrmann bestätigte eine derartige Nutzung.

Eberhard Rotter (CSU) schlug vor, parallel zu den Vorbereitungen zur 2. Stammstrecke bereits andere Verkehrsprojekte auf den Weg zu bringen – etwa Kapazitätserweiterungen am Bahnhof Pasing oder den viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanniskirchen. Beim barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe appellierte er, hier auch kostengünstigere Alternativen ins Auge zu fassen. „Es muss nicht immer ein Mercedes sein, wenn es auch ein Golf tut“, erklärte er.

Opposition warnt vor unkalkulierbaren finanziellen Risiken

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER) warnte im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke vor einer „Anfütterungspolitik“. Zahlen, die diesbezüglich genannt würden, könnten später nicht gehalten werden. So sei 2011 von Baukosten in Höhe von 2,05 Milliarden Euro, 2014 bereits von Baukosten in Höhe von 2,55 Milliarden Euro die Rede gewesen. Er bat um „ehrliche Zahlen“ und warnte vor unkalkulierbaren finanziellen Risiken. Am Ende werde der Freistaat die Zeche für die zu erwartenden, massiven Kostensteigerungen zu zahlen haben. Ähnlich argumentierte Markus Ganserer (Bündnis 90/Die Grünen). Auch er riet bei der 2. Stammstrecke, „die Notbremse zu ziehen“, also zu einem „Ende mit Schrecken statt zu einem Schrecken ohne Ende“. /kh