

Den Ausbau der S 4 voranbringen

– *Nein zu Verspätungen, überfüllten Zügen und Zugausfällen*

Die S 4 gehört auf ihrem Westarm zu den S-Bahn-Linien, die vor ihrer Einbindung in die Stammstrecke die meisten Fahrgäste haben. Ausgerechnet die S 4 West hat aber keine eigenen Gleise, muss also im Mischverkehr fahren (neben den S-Bahnen Regional-, Fern- und Güterverkehr).

10-Minuten-Takt immer wieder zugesagt ... und verschoben

Dringend notwendige Investitionsmaßnahmen wie beispielsweise die Entschärfung des Engpasses „Westkopf Pasing“ und der Ausbau bis Buchenau wurden immer wieder zugesagt, dann aber auch immer wieder in die fernere Zukunft verschoben.

Bereits im August 1991 erhielt die damalige Bundesbahn den Auftrag, Investitionsmaßnahmen zur Einführung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit für die Strecke zwischen Pasing und Buchenau zu planen. Mitte 2003 versprachen Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu und Bahnchef Hartmut Mehdorn, den Ausbau der Strecke so voranzutreiben, dass bis spätestens zum Jahr 2010 der 10-Minuten-Takt möglich sei. Mit Beschlüssen der Bayerischen Staatsregierung und des Landtages im Frühjahr 2010 mit einer Mehrheit aus CSU, FDP und SPD zum Bahnknoten München wurde jedoch entschieden, dass der S 4-Ausbau nicht mehr erste Priorität genießen und, wenn überhaupt, nur mehr bis Eichenau geführt werden soll.

2016: zweite S-Bahn-Röhre – S4 auf dem Abstellgleis?

Mit dem 2016 beschlossenen Finanzierungskonzept für die zweite Münchner S-Bahn-Röhre droht der Ausbau der S 4 gänzlich aufs Abstellgleis geschoben zu werden. Denn die auch für den S 4-Ausbau vorgesehenen Finanzmittel werden für Jahrzehnte durch die Inanspruchnahme für das Milliardenprojekt zweite Röhre blockiert.

Fahrplankonzept für die zweite Röhre ist inakzeptabel

Inakzeptabel ist auch das Fahrplankonzept, das für die S 4 für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der zweiten Röhre vorgesehen ist. So soll es in den Abendstunden zu Taktausdünnungen vom jetzigen 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt kommen. Der für tagsüber geplante 15-Minuten-Takt (auch nur bis Buchenau) dürfte aufgrund der Trassenüberlastung, zumal nach der Elektrifizierung der Bahnstrecke nach Lindau und einem Zuwachs an Regional- und vor allem an Fernverkehr, nur mehr mit noch größerer Fahrplanuntreue zu bewältigen sein. Jetzt so, wie es die aktuellen Planungen vorsehen, nur ein weiteres Gleis und das auch nur zwischen Pasing und Eichenau bauen zu wollen, ist unserer Auffassung nach völlig unzureichend.

GRÜNE Forderungen an die Landespolitik

Seit der Bahnreform sind die Bundesländer für den Schienennahverkehr (SPNV) zuständig. Deshalb unsere Forderungen an Staatsregierung und Bayerischen Landtag:

- 1) Sich mit Nachdruck für den zügigen viergleisigen Ausbau des Westarmes der S 4 bis Fürstenfeldbruck und für das Schaffen weiterer Überholstellen zwischen Buchenau und Buchloe einzusetzen.
- 2) Einer Durchfinanzierungsgarantie des Freistaates Bayern und einer Vorfinanzierung aus Mitteln des Freistaates für das Projekt Ausbau des Westarmes der S 4 zuzustimmen, um die o.g. Maßnahmen schnell voranzubringen.
- 3) Für zusätzliche Regionalzughalte durch Bestellungen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bis zum Zeitpunkt einer besseren S-Bahn-Bedienung zu sorgen.
- 4) Für Taktverbesserungen für die S 4 zu sorgen und keinesfalls Taktverschlechterungen zuzulassen. Anstelle des geplanten 15-Minuten-Stolper-Taktes (im 12-/18- bzw. 13-/17-Minuten-Turnus), der zudem zwischen Buchenau und Geltendorf ganztags und für die Abendstunden für die komplette Strecke zu einem 30-Minuten-Takt ausgedünnt werden soll, fordern wir zumindest für die Stoßzeiten den 10-Minuten-Takt bis Buchenau und den 20-Minuten-Takt ansonsten.

