

S4-Ausbau jetzt!

Die **S4** von München über Buchenau nach Geltendorf ist neben der S1 die S-Bahn-Linie mit den meisten Fahrgästen.

Es gibt hier bekanntlich keine eigenen S-Bahn-Gleise, d.h. im Mischverkehr behindern sich Bahnen, Regional-, Fern- und Güterzüge gegenseitig.

In Pasing muss der Regional- und Fernverkehr in beiden Richtungen(!) für eine Strecke von ca. 600 Metern das gleiche Gleis benutzen wie die S4 stadteinwärts. Dieser Zwangspunkt am Westkopf Bahnhof München-Pasing stellt den größten Engpass im gesamten S-Bahn-Netz dar, mit der Folge von häufigen Verspätungen, die dann wiederum in die Stammstrecke getragen werden.

Seit Jahrzehnten wird der Ausbau angekündigt:

Im August 1991 wurden das erste Mal entsprechende Planungen in Auftrag gegeben. Über Jahre hinweg erklärten die Verantwortlichen von Staatsregierung und Bundesbahn, später dann der DB AG, den Ausbau „zur einvernehmlich als prioritär eingestuften Maßnahme“. In mehreren parteiübergreifenden Landtagsbeschlüssen wird die zügige Realisierung dieser Investitionsmaßnahmen gefordert.

Noch 2003 und 2004 verkündeten der damalige Bahnchef Mehdorn und Bayerns damaliger Verkehrsminister Wiesheu die Fertigstellung des Ausbaus und die Einführung des 10-Minuten-Taktes auch für die S4 bis spätestens 2010.

2007 wurde das Projekt „Ausbau der S4 bis Buchenau“ zwar durch die Staatsregierung für das Bundesprogramm nach dem sog. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angemeldet und dort auch aufgenommen - als Baubeginn wurde das Jahr 2011 gemeldet, jedoch auf Betreiben der bayerischen Staatsregierung wurde es jetzt aus der aktuellen GVFG-Aufstellung für die Jahre 2010 – 2014 wieder herausgenommen.

Tatsache ist, dass die Finanzausstattung der Bahnstrecken so ungenügend ist, dass für zahlreiche

Unterstützt von:

Brucker Bürgervereinigung
Bund Naturschutz KV FFB
Bürger für Grafrath
Bgm. Dr. Hagenguth, Grafrath
Bgm. Sepp Kellerer, FFB
CSU Fürstenfeldbruck
Freie Wähler FFB
Grüne KV FFB
Grüne KV München

wirklich wichtige Schienenpersonennahverkehrs-Projekte in Bayern kein Geld mehr da ist.

Bereits Mitte November 2009 war auf einer Pressekonferenz zum Bahnknoten München im Bayerischen Wirtschaftsministerium der Ausbau der S4 bis Buchenau für verzichtbar erklärt worden.

In den Beschlüssen von Staatsregierung und Landtag vom März bzw. April des Jahres 2010 zum Bahnknoten München ist nur mehr vom Ausbau bis nach Eichenau die Rede; auch gibt es hierfür keinerlei zeitliche Festlegung.

Aus dem Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium wurde dann vage in Aussicht gestellt, dass mit den Maßnahmen zum Ausbau der S4 nach Fertigstellung der 2. Münchner S-Bahn-Röhre begonnen werden könne. Im Klartext heißt das nach aktueller Sachlage, dem Fahrgastaufkommen angemessene Verbesserungen auf der S 4 wird es, wenn überhaupt, erst im Jahr 2025 oder noch später geben.

Gleichzeitig würde es mit dem derzeitigen Betriebskonzept bei Einführung des 15-Minuten-Taktes auf dem Westast der S4 in der Summe zu deutlichen Verschlechterungen kommen.

In der Hauptverkehrszeit wären weniger (!) Zugarnituren pro Stunde (statt 3 x 3 dann nur 4 x 2 Zugarnituren) unterwegs. Der Einsatz von unterstützenden Express-S-Bahnen ist nicht vorgesehen, da dieser ohne den viergleisigen Ausbau nicht umzusetzen ist.

Die Option des 10-Minuten-Taktes würde auf den St.-Nimmerleins-Tag verschoben werden, es könnte keinen reinen Taktfahrplan mehr geben. Der Fahrplan wäre dann noch unzuverlässiger einzuhalten als dies heute schon der Fall ist. Zudem würden sämtliche Stationen ab Leienfelsstraße im Spätverkehr ab 21 Uhr nur mehr im 30-Minuten-Takt bedient werden. Dem gegenüber steht als „Verbesserung“ die Einführung eines unregelmäßigen, stolpernden 15-Minuten-Taktes untertags.

Grüne Jugend KV FFB
Pro Bahn Oberbayern
Sozialforum Amper
SPD Unterbez. FFB
UBP Puchheim
UBV KV FFB
VCD FFB
Verkehrsforum FFB