



Elke Struzena
Bürgerinitiative S4 Ausbau jetzt
c/o
Kirchweg 29
82284 Grafrath
struzena@t-online.de

An die Presse
im Landkreis Fürstentfeldbruck

Datum: 8.12. 2012

Offener Brief: Höchste Eisenbahn für S4-Ausbau: Staatsregierung muss für Finanzierung sorgen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Vor einem Jahr wurde die von über 8'000 Bürgern unterzeichnete Massenpetition der Bürgerinitiative "S4 Ausbau jetzt" im Landtag eingereicht. Kürzlich gab Wirtschaftsminister Zeil bekannt, dass die Finanzierung für den 2. S-Bahn-Tunnel durch München nun stehe. Was bedeutet die 2. Stammstrecke für die S4 und was hat sich seither bezüglich S4 Ausbau getan?

1. Im März wurde das Nutzen-Kosten-Gutachten zum S4 Ausbau veröffentlicht. Es ermittelt einen Nutzen-Kosten-Faktor von über eins und 10 000 Fahrgäste mehr, das ist ein Zuwachs von einem Drittel!
2. Die Massenpetition der Bürgerinitiative "S4 Ausbau jetzt" wurde im April dieses Jahres vom Landtag nur gewürdigt, aber nicht berücksichtigt.
3. Im Juni fordert der Fürstentfeldbrucker Kreistag die Staatsregierung auf, den S4 Ausbau in das 13-Punkte-Sofortprogramm aufzunehmen.
4. Im September wurde die neue Liste der vom Bund bezuschussten Nahverkehrsprojekte (gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz = GVFG) für 2012-2016 publik gemacht. Der Ausbau der S4 West wurde jedoch **nicht** in der GVFG-Liste 2012-2016 aufgenommen.
5. Im November beschloss der Landtag, die Bayerische Staatsregierung dazu aufzufordern "die Ausbaumaßnahmen an der S4 ... im Hinblick auf den Ausbau der Strecke Lindau – Geltendorf und die dadurch bedingte Erhöhung des Fernverkehrsangebots zügig voranzutreiben." (Dieser Beschluss beruht auf einem im März vom Nahverkehrsexperten Ralf Wiedenmann verfassten Schreiben an Lokalpolitiker entlang der S4 und der Strecke Lindau-Memmingen-München. Diese Initiative wurde von "S4-Ausbau-jetzt" unterstützt.)

Gemäss Staatsregierung kann im besten Fall mit einer Fertigstellung des 2. S-Bahn-Tunnels im Jahr 2020 gerechnet werden. Spätestens 2020 soll die Elektrifizierung Lindau-Geltendorf fertig sein. Mit dem Ausbau der S4 soll gemäss Wirtschaftsministerium erst nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke, also frühestens 2020 begonnen werden. Dies wird allerdings nur dann passieren, wenn die Finanzierung gesichert ist, was bekanntlich keineswegs der Falls ist. **Es ist jedoch sinnvoll,**

technisch und – wenn politisch ernsthaft gewollt – auch finanziell machbar, den S4-Ausbau parallel zur zweiten Stammstrecke durchzuführen. Dies war im Jahr 2004 auch noch so vorgesehen.

Ein weiterer Grund für einen parallelen viergleisigen S4-Ausbau bietet das neue Betriebskonzept zum 2. S-Bahn-Tunnel. Dieses sieht in der Hauptverkehrszeit einen 15 Minuten-Takt bis Geltendorf vor. Gleichzeitig werden mit dem Ausbau der Strecke Lindau-Geltendorf die Regional- und Schnellzüge mit bis zu 160 Stundenkilometern verkehren. **Ohne 4-gleisigen Ausbau der S4 kann dieser Fahrplan jedoch nicht funktionieren,** denn wegen der nun größeren Geschwindigkeitsschere (elektrische Loks und Triebwagen fahren und beschleunigen schneller als Diesel-getriebene) reicht der nun kürzere Abstand zwischen zwei S-Bahnzügen einfach nicht aus, um dazwischen einen Regional- oder Schnellzug unterzubringen. Die S-Bahn braucht für die Strecke Geltendorf-Pasing 32 Minuten. Ein Schnellzug braucht für die knapp 35 km lange Strecke bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 140 km/h noch knapp 15 Minuten. Selbst im günstigsten Fall – der Schnellzug fährt genau 2 Minuten vor der S-Bahn in Geltendorf ab – wird der Schnellzug in Aubing auf die vorige S-Bahn "auflaufen". Schon heute – mit S-Bahn im 20-Minuten-Takt und langsameren Dieselzügen – kommt es jeden Tag zu 22 fahrplanmässigen Überholungen von S-Bahnzügen durch Fern- und Regionalzüge, d.h. der Taktfahrplan wird gebrochen. Mit dem 15-Minutentakt und der vorgesehenen Verdoppelung und Beschleunigung des Fernverkehrs wird der Taktfahrplan – ein wichtiger Grund für den Erfolg der S-Bahn – zur Makulatur.

Zudem ergibt sich ein massives Kapazitätsproblem in der morgendlichen Stoßzeit. In der Fahrgaststärksten Stunde zwischen 7h und 8h kommen derzeit sechs S-Bahnzüge aus Richtung Geltendorf in Pasing an: Drei Langzüge verkehren weiter durch die Stammstrecke und drei Vollzüge, wobei zwei davon über die Sendlinger Spange, einer zum Hauptbahnhof Starnberger Flügelbahnhof weiterfährt. Dies ergibt insgesamt 15 S-Bahntriebwagen ET 423. Mit dem bei Fertigstellung der 2. Stammstrecke vorgesehenen 15-Minuten-Takt werden es nur noch vier Langzüge, also 12 ET 423 sein. Der Abbau des Platzangebots von 20% ist sicher nicht hinzunehmen, denn die S4 gehört schon jetzt am Morgen zu den am stärksten ausgelasteten S-Bahnstrecken.

So sehr die beiden politischen Vorstöße für die S4 im Kreis- und Landtag zu begrüßen sind: **Wer A sagt muss auch B sagen** – Projekte zu fordern ohne sich für die Finanzierung einzusetzen ist keineswegs zielführend. **Wir fordern daher den Bayerischen Landtag und die Bayerische Staatsregierung auf, sich für die Wiederaufnahme des S4 Ausbaus – wie vor 2010 – als GVFG-Projekt einzusetzen.**

Die Zeit für die Aufnahme der S4 West in dieses Programm drängt, denn - wie Martin Zeil kürzlich bestätigte - das GVFG-Programm läuft 2019 aus und es ist noch keine Anschlussfinanzierung absehbar. **Wir fordern den Bayerischen Landtag und die Bayerische Staatsregierung daher ebenso auf, sich für eine Fortsetzung des GVFG mit verbesserter finanzieller Ausstattung für die dringend notwendigen Investitionen in die Schieneninfrastruktur einzusetzen.**

Übrigens muss der Landtag in jedem Fall tätig werden: Im Landtags-Beschluss zur Massenpetition heisst es, "... dass im Hinblick auf die Dringlichkeit des Anliegens unverzüglich eine erneute Beratung stattfindet, wenn Klarheit über die zweite Stammstrecke besteht." Dies ist heute der Fall. Es ist also wirklich **höchste Eisenbahn**, dass der Landtag tätig wird.

Ohne Ausbau der S4 West droht trotz Fertigstellung des 2. S-Bahn-Tunnels eine deutliche

Verschlechterung des Platzangebots am Morgen und gegenseitige Behinderungen des Fern-, Regional- und S-Bahnverkehrs über den ganzen Tag. Von einem eigentlichen Taktfahrplan kann dann keine Rede mehr sein. Um dieses Schreckensszenario zu verhindern, muss die Finanzierung gesichert werden, damit der S4-Ausbau – wie 2004 noch vorgesehen – gleichzeitig mit der 2. Stammstrecke 2020 fertig gestellt werden kann.

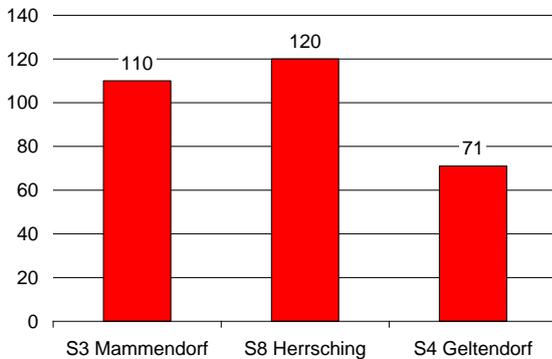
Mit freundlichen Grüßen,

Elke Struzena
für die Bürgerinitiative **S4-Ausbau jetzt**

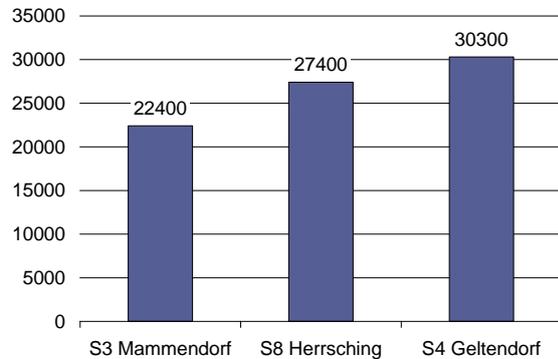
Anhang

Ohne Ausbau der S4 werden gemäss Fahrplankonzept 2. S-Bahn-Tunnel in Richtung Herrsching und Mammendorf fast doppelt so viele S-Bahn-Züge pro Tag verkehren wie nach Geltendorf, obwohl die Fahrgastzahlen deutlich geringer sind.

Anzahl S-Bahn-Züge pro Tag und Richtung



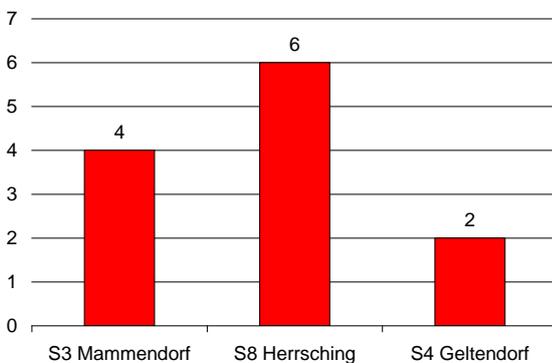
Fahrgastzahlen (ab Stadtgrenze München)



Quellen: Intraplan, Standardisierte Bewertung des Vorhabens 2. Stammstrecke, Januar 2012 und MVV, Mobilität im Landkreis Fürstentfeldbruck, Dezember 2010

Noch eklatanter ist die Benachteiligung der S4 West gegenüber S3 West und S8 West in der Spätverkehrszeit (zwischen 20h und 1h). Während auf der S4 West 2020 bei Fertigstellung der 2. Stammstrecke und ohne Ausbau der S4 West nur zwei S-Bahn-Züge pro Stunde verkehren werden, sind es auf der S8 West sechs und auf der S3 West vier S-Bahn-Züge pro Stunde! Auch deswegen ist der S4 Ausbau dringend um die eklatante Benachteiligung der S4 zu korrigieren-

Anzahl S-Bahn Züge pro Stunde, 20h-1h



Quelle: Intraplan, Standardisierte Bewertung des Vorhabens 2. Stammstrecke, Januar 2012