

# Pressemitteilung

## S4-Sprinterzüge - Wirtschaftsministerium bremst wieder einmal aus

Mehr als drei Monate nach Abschluss der vom Landkreis beauftragten Machbarkeitsstudie von Prof. Karl-Dieter Bodack und der VIEREGG-RÖSSLER GmbH fiel dem Wirtschaftsministerium auf, dass geplante Fahrplanänderungen bei Regional- und Fernzügen auf der Strecke in der Studie nicht berücksichtigt wurden. Während dieser drei Monate wurde die Öffentlichkeit und auch die BI **S4-Ausbau jetzt** mit widersprüchlichen Meldungen aus Landratsamt und Landtags-CSU an der Nase herum geführt. Jetzt erklären Landrat und Wirtschaftsminister lapidar: *„Wir sehen auf Grundlage des Fahrplans 2014 keine Möglichkeiten mehr, die vorliegende Machbarkeitsstudie, wie sie von den Gutachtern empfohlen wird, in die Praxis umzusetzen. Umso mehr ist das Bahnknoten-Konzept der Bayerischen Staatsregierung mit der 2. Stammstrecke ein zentrales Element, das in Verbindung mit dem Ausbau der S4 das S-Bahnsystem nachhaltig voranbringen wird.“*

Die Bürgerinitiative **S4-Ausbau jetzt** stellt dazu Folgendes fest:

1. Es ist nicht geplant, die Express-S-Bahnen durch den Tunnel zu führen. Ein möglicher Kapazitäts-Engpass auf der Strecke zwischen Fürstenfeldbruck und Pasing, bzw. Hauptbahnhof (Starnberger Flügelbahnhof) steht deshalb in keinem Zusammenhang zur 2. Stammstrecke. Dies zeigt uns einmal mehr, dass das 'Bahnknoten-Konzept' als Totschlagargument gegen jegliche Verbesserung auf der S4 erhalten muss. Das Wirtschaftsministerium spricht von einer Angebotsverdichtung im Fernverkehr, die eine weitere Taktverdichtung auf der S4 unmöglich mache. Schon deshalb muss mit der Planung für den 4-gleisigen Ausbau der S4 West unabhängig von jeder Stammstreckenplanung sofort begonnen werden!
2. Die Öffentlichkeit, die vielen S4-Fahrgäste - und speziell die Bürgerinitiative **S4-Ausbau jetzt** - werden nicht als Partner und Experten in Planungen einbezogen. Nur auf öffentlichen Druck und scheinbarweise werden wir über geplante Fahrplanveränderungen informiert. Dass es auch anders geht, zeigt die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mit ihrer Fahrgastbeteiligung am Fahrplanwechsel 2013/2014 (s. <http://www.3-loewen-takt.de/mobil-in-bw/fahrgastbeteiligung/> ).
3. Im Einzelnen haben wir an der Stellungnahme des Wirtschaftsministerium die folgenden Kritikpunkte:
  - a. Die Feststellung: *"Auch hat die Fachprüfung ergeben, dass die Sprinter-Züge in der Hauptverkehrszeit zwischen 7-8 Uhr, also genau dann, wenn die meisten Fahrgäste die S4 nutzen wollen, wegen fehlender Streckenkapazitäten nicht fahren können."* ist überhaupt keine Neuigkeit. Dies haben Bodack und Vieregg-Rössler (BVR) bereits in ihrem Gutachten [http://www.lra-ffb.de/pdf/oepnv/S4-Express\\_Gutachten2.pdf](http://www.lra-ffb.de/pdf/oepnv/S4-Express_Gutachten2.pdf) auf den Seiten 9, 16 bzw. 19 festgehalten. Denn in der Stunde zwischen 7 und 8 Uhr fahren heute schon drei Verstärker S-Bahnen. Der Vorschlag von BVR war, die heutigen Verstärker S-Bahnen FFB ab 7:06 (über Sendlinger Spange) und 7:18 (zum Hbf Starnberger Bahnhof) durch Express-S-Bahnen FFB ab 7:05 und 7:22 zu ersetzen. Diesem Vorschlag ist das Wirtschaftsministerium nun teilweise nachgekommen, indem die S-Bahn ab Buchenau ab 7:03 künftig zum HBF und nicht mehr über die Sendlinger Spangen nach Holzkirchen

verkehren soll. Allerdings werden damit wohl auch die Halte Aubing und Leienfelsstr. bedient.

- b. Der zusätzliche S-Bahn-Verstärkerzug Buchenau ab 8:03 ist zu begrüßen. Wir gehen allerdings davon aus, dass mit "... *spätestens jedoch bis zum Fahrplanwechsel 2014* ..." der neue Fahrplan ab Dezember 2013 gemeint ist.
- c. Es ist unklar, ob die Verstärker-S-Bahn FFB ab 7:22 künftig auch in den Schulferien verkehrt. Dies ist auch der Angebotsstandard auf allen anderen S-Bahnlinien. Das war bisher eine eklatante Benachteiligung der Fahrgäste der S4 West.
- d. Besonders schmerzlich ist auch, dass zwischen den S-Bahnen mit Ankunft in Pasing um 6:46 und 7:06 keine Verstärker-S-Bahn verkehrt (dies besonders für Eichenau und Puchheim, in FFB hält der Regionalzug um 6:40). 1992 gab es diesen Verstärkerzug noch, er fuhr sogar durch die Stammstrecke. Obwohl schon damals die S4 die Linie mit den meisten Fahrgästen war, wurde dieser Zug 2005 ersatzlos gestrichen, um auf anderen Linien den 10-Minuten-Takt zu ermöglichen. Sind die Fahrgäste der S4 nur Fahrgäste dritter Klasse?
- e. Es stimmt weiterhin NICHT, dass auf der S4 alle regulären Züge der S4 West (also jene durch die Stammstrecke) in der Morgenspitze als Langzüge verkehren. Die morgendliche Hauptverkehrszeit ist (Ankunft Pasing) zwischen 6:20 und 8:10, also jene Zeit, auf der auf den Linien S2 West, S3 Ost und West, S4 Ost, S8 West im 10-Minuten-Takt verkehrt wird. Hier besteht die Benachteiligung der S4 West nach wie vor! Folgende Züge müssten am Morgen noch vom Voll- zum Langzug verlängert werden:
  - 1. Geltendorf ab 5:34 - Pasing an 6:06 - Hbf (tief) an 6:19
  - 2. Geltendorf ab 5:54 - Pasing an 6:26 - Hbf (tief) an 6:39
  - 3. Geltendorf ab 8:34 - Pasing an 9:06 - Hbf (tief) an 9:19Übrigens waren die Züge Pasing an 6:06 und Pasing an 6:26 1992 - also vor 21 Jahren - bereits Langzüge, und das Verkehrsaufkommen ist sicher nicht gefallen.
- f. Es stimmt ebenfalls nicht, dass die S4 West mit einem zusätzlichen Verstärkerzug am Morgen ein mit den 10-Minuten-Takt-Linien vergleichbares Angebot hätte. Selbst nach der vom Wirtschaftsministerium angekündigten zusätzlichen Verstärker-S-Bahn FFB ab 8:03 (unter der Annahme, dass diese als Vollzug verkehrt), kommen aus Fürstenfeldbruck in der Zeit zwischen 6:00 und 9:10 im Bahnhof Pasing nur 37 S-Bahntreibzüge (ET423 bzw. ET420) an, während es auf der S2 aus Dachau 41 sind, auf der S8 aus Germering 39 und die S3 aus Maisach 38, und dies obwohl die S4 West täglich 303300 Fahrgäste befördert, während die S2 West 29700 und die S8 West 27400 Fahrgäste befördert. Auf der S3 West sind es sogar nur 22400 Fahrgäste.
- g. Auf die Forderung nach Verstärker-Express-S-Bahn-Zügen am Nachmittag geht das Wirtschaftsministerium gar nicht ein. Hier ist die Benachteiligung der S4 gegenüber den 10-Minuten-Takt-Linien am größten, da am Nachmittag kein einziger Verstärkerzug verkehrt. So verkehren zwischen 15:40 und 19:19, also in jener Zeit, in der auf anderen Linien alle 10-Minuten eine S-Bahn fährt auf der S4 West nur 32 S-Bahntriebwagen, während es auf der S8 West 47 sind, auf den Linien S4 Ost und S2 West 44, auf der S3 Ost und West 42. Dass hier nicht einmal unsere Minimalforderung umgesetzt wird, die regulären S-Bahn-Züge München Ost ab Richtung Geltendorf auf Langzüge zu verlängern, kann nur als schäbig taxiert werden:
  - 1. München Ostbahnhof ab 15:32 - München Hbf ab 15:41 - München Pasing ab 15:53 - Geltendorf an 16:30

2. München Ostbahnhof ab 18:52 - München Hbf ab 19:01 - München Pasing ab 19:13 - Geltendorf an 19:45

Übrigens verkehrte die S-Bahn München Hbf ab 15:41 bereits 1992 als Langzug.

Es ist ja kein Geheimnis, dass die Metropolregion München einen beispiellosen Zuzug erfährt. Der Westen ist im Besondern davon betroffen und wie stellen sich die Verantwortlichen im Ministerium eigentlich vor, wie der Zuzug entlang der S4 , der in den nächsten Jahren (bereits ab 2014) auf uns alle zukommt, bewältigt werden soll? Eine seriöse und ernst zu nehmende Planung sieht anders aus!

Mit freundlichen Grüßen,

Elke Struzena  
Bürgerinitiative S4-Ausbau jetzt  
<http://www.s4-ausbau-jetzt.de>  
Tel. 08144 1592