

Kein S-4-Ausbau ohne zweiten Tunnel

Zusätzliche Gleise lohnen sich laut Ministerium erst nach Bau der neuen Stammstrecke

Fürstentfeldbruck – Ein viergleisiger Ausbau der S 4 rechnet sich knapp. Das ist die Kernaussage der lange erwarteten Nutzen-Kosten-Analyse, die das bayerische Wirtschaftsministerium jetzt vorgelegt hat. Die Analyse ergibt freilich nur einen Nutzenfaktor von 1,04. Ein Wert über eins zeigt an, dass sich die Kosten eines Bahnprojekts lohnen und damit bezuschusst werden können. Zudem ist die Errechnung des Wirtschaftlichkeitsgrads abhängig vom Bau der zweiten Stammstrecke. „Nur mit ihr“ lasse sich der „volle verkehrliche Nutzen verwirklichen“, heißt es in einer Pressemeldung des Ministeriums vom Freitag. Begründet wird

diese Aussage damit, dass die zusätzlichen S-Bahnzüge ohne weiteren Tunnel nicht in die Münchner Innenstadt fahren könnten. Die Abhängigkeit vom Bau der zweiten Stammstrecke dürfte die Landkreispolitiker nicht freuen, denn die Finanzierung einer solchen Strecke ist immer noch ungeklärt. Gleichwohl sagte Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) zu, die Analyse zum Anlass zu nehmen, die Bahn mit einer Planung für den Ausbau der S 4 zu beauftragen.

In einem Schreiben an Landrat Thomas Karmasin ging Zeil am Freitag auch auf die Vorschläge aus dem Landkreis ein, die drangvolle Enge in den Zügen

der S 4 mit Hilfe weiterer Waggons zu entschärfen. Zeil erinnerte daran, dass seit 11. Dezember werktags ein zusätzlicher Langzug (morgens um 6.14 Uhr ab Geltendorf) eingesetzt wird sowie am Freitagnachmittag drei weitere Langzüge. Damit wird laut Zeil das Platzangebot für die Pendler aus dem Landkreis verbessert. Den Einsatz anderer Wagen als den bei der Münchner S-Bahn verwendeten ET 423 lehnt Zeil dagegen ab. Eine gemischte Fahrzeugflotte gefährde die Flexibilität des S-Bahnsystems bei Störungen, heißt es, weil Wagen verschiedenen Typs nicht zusammengekoppelt werden könnten. *ano*