

Bessere S-Bahn statt milliardenteurer Geistertunnel – hier die negativen Auswirkungen der Zweiten Röhre und des 15-/30-Minuten-Taktes auf den Westarm der S 4

Die S 4 ist auf ihrem Westarm neben der S 1 die S-Bahn-Linie, die vor der Einbindung in die Stammstrecke die höchste Querschnittsbelastung am Tag aufweist, heißt die meisten Fahrgäste hat. Ausgerechnet die S 1 und die S 4-West sind auch die beiden S-Bahn-Linien ohne eigene Gleise und mit Mischverkehr (neben den S-Bahnen, Regional-, Fern- und Güterverkehr). Dringend notwendige Investitionsmaßnahmen wie beispielsweise die Entschärfung des Engpasses Westkopf Pasing (Fern- und Regionalzüge von und nach Kempten, Memmingen, Lindau müssen sich mit der S-Bahn stadteinwärts ein einziges Gleis teilen) oder der drei- bzw. viergleisige Ausbau bis Buchenau oder besser bis Grafrath werden immer wieder zugesagt, dann aber auch immer wieder in die weitere Zukunft verschoben.

Bei der Vorstellung des „Gutachtens“ „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“ am 16.11.2010 im Bayerischen Wirtschaftsministerium wurden im mündlichen Sachvortrag wie auch in Antworten auf entsprechende Fragen die oben genannten Maßnahmen sogar für gänzlich entbehrlich erklärt. Die von den Protagonisten der Zweiten Röhre anvisierten Investitionsmaßnahmen und Betriebsprogramme würden dazu führen, dass es auf der S 4-West nicht einmal mehr einen reinen Taktfahrplan mehr geben könnte, dass der Fahrplan noch unzuverlässiger wäre als heute und dass die Möglichkeit, in der Hauptverkehrszeit (HVZ) im 10-Minuten-Takt zu fahren, auf den St.-Nimmerleins-Tag verschoben werden würde.

Zur Historie:

Aufgrund der hohen Fahrgastzahlen gehörte die S-Bahn Richtung Geltendorf zu den ersten drei S-Bahn-Linien, die im 20-Minuten-Takt bedient wurden (seit 1973, daneben waren dies die Linien nach Ebersberg und nach Herrsching). Im August 1991 erteilte die Bayerische Staatsregierung der damaligen Bundesbahn den Auftrag, Maßnahmen zur Einführung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit für die Strecken nach Dachau, Maisach, Buchenau, Weßling, Deisenhofen und Zorneding zu planen. Während die anderen genannten Strecken nach und nach mit entsprechenden Investitionsmaßnahmen beglückt wurden, wurde der Ausbau Pasing – Buchenau immer wieder verschoben.

Im größten S-Bahn-Ausbauprogramm der letzten Jahre/Jahrzehnte („S-Bahn-Bau und Finanzierungsvertrag über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Taktes der S-Bahn“, sog. 520-Millionen-DM-Programm) fand der Ausbau in Richtung Buchenau aus Kostengründen keinen Platz. Mitte 2003 versprachen Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu und Bahnchef Hartmut Mehdorn den Ausbau der Strecke nach Buchenau so voranzutreiben, dass bis zum Jahr 2009, spätestens aber bis 2010 der 10-Minuten-Takt möglich sei. Auch in der „Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern zwischen der DB AG und dem Freistaat Bayern“ ist der Ausbau („S 4 West: Streckenausbau zur Einführung des 10-Minuten-Taktes“) als „eivernehmlich als prioritär eingestufte Maßnahme“ enthalten.

Allerdings mehrten sich anschließend die Hinweise darauf, dass dieser Zeitplan nicht zu halten sein wird, ja, dass die Verantwortlichen sich auch nicht darum bemühen, den Zeitplan halten zu können. So fand sich der Ausbau in Richtung Buchenau nicht auf der 2006 veröffentlichten Prioritätenliste für Schienenprojekte des damals neuen Bayerischen Verkehrsministers Erwin Huber (andere S-Bahn-Projekte nannte Huber hier sehr wohl). Ein Vertreter der

DB Projektbau verkündete ebenfalls 2006, der Ausbau von Pasing nach Buchenau sei frühestens im Jahr 2015 fertig gestellt. Dann war von der DB AG zu erfahren, man rechne erst frühestens mit dem Jahr 2018 für die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Ausbaumaßnahmen. Bei der Vorstellung des o.g. Gutachtens wurde dann erklärt, die Strecke nach Buchenau künftig im 15-Minuten-Takt bedienen zu wollen, wofür eben auch keinerlei Investitionsmaßnahmen mehr nötig seien.

Zu den konkreten Auswirkungen der Zweiten Röhre und des entsprechenden Betriebskonzeptes auf das Zugangebot auf dem Westarm der S 4

Aufgrund von Mischverkehren, Eingleisbetrieb und Kurzwenden am Bahnsteig zur Einsparung einer Zugeinheit ist in den Betriebskonzepten 6T (das von den „Gutachtern“ präferierte und als einzig wahre dargestellte Konzept, heißt vom Nutzen-Kosten-Faktor als einzig realisierbar erklärte Konzept) und 6S auf mehreren Außenstrecken kein reiner Taktfahrplan vorgesehen. Dies gilt vor allem für den Westarm der S 4. (z.B. Geltendorf – Grafrath: 20/18/12 (HVZ), Grafrath – Buchenau: 18/12/18/12 (HVZ, gerade) und 13/17/18/12 (HVZ, ungerade), Buchenau – Pasing: 16/14/16/14). Weiteres Manko neben dem unsäglichen Stolpertakt wäre, dass sich grundsätzlich bei der Einführung des 15-Minuten-Taktes auf der 34 km langen Mischverkehrsstrecke der S 4-West von Pasing bis Geltendorf die Betriebsqualität gegenüber dem 20-Minuten-Takt noch einmal massiv verschlechtern würde, d.h. es käme zu noch mehr Engpässen und noch mehr Verspätungen, die sich dann wiederum in das gesamte S-Bahn-Netz übertragen würden.

(Ein Hauptargument für den 15-Minuten-Takt ist die Kompatibilität mit dem 30-Minuten-Takt des Regionalverkehrs. Deshalb wäre aufgrund fehlender eigener S-Bahngleise die Eisenbahnstrecke Richtung Geltendorf – Allgäu die Paradenstrecke für den 15-Minuten-Takt, doch der 20-Minuten-Takt ermöglicht eine um 5 Minuten größere Schere der Beförderungszeiten zwischen schnellen und langsamen Zügen, d.h. z.B. zwischen Regionalverkehr und S-Bahn. Der Unterschied der Beförderungszeiten von Regionalzug und S-Bahn beträgt auf der Strecke zwischen Pasing und Geltendorf mehr als 10 Minuten. Perspektivisch wird der Regionalzugverkehr weiter zunehmen. Die heute täglich vier verkehrenden EuroCity-Zugpaare München – Zürich sollen nach der Elektrifizierung der Strecke Geltendorf – Memmingen – Lindau auf einen Zwei-Stunden-Takt verdichtet werden. Zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2017 ist dann ein Stundentakt der EuroCity-Linie nach Zürich realistisch, schließlich wird dann die Fahrt nach Mailand über Zürich kürzer sein als heute über den Brenner.)

Fazit: mit der Zweiten Röhre und dem dann präferierten Betriebskonzept würde es auf dem Westarm der S 4 in der Summe zu deutlichen Verschlechterungen kommen. Die Option des 10-Minuten-Taktes würde auf den St.-Nimmerleins-Tag verschoben werden, es wäre nur mehr ein Taktgestolpere möglich, der Fahrplan wäre noch unzuverlässiger einzuhalten als dies heute schon der Fall ist, zudem würden sämtliche Stationen beginnend mit Aubing und Puchheim im Spätverkehr nur mehr im 30-Minuten-Takt bedient werden. Dem gegenüber steht als Verbesserung die Einführung des 15-Minuten-Taktes (allerdings stolpernd) untertags.

Dr. Martin Runge, MdL,
 wirtschafts-, verkehrs- und europapolitischer Sprecher der GRÜNEN im Bayerischen Landtag
 Telefon: 089-4126 2753, 08142/597 151
 Email: runge.martin@gmail.com, martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de,
 Homepage: <http://www.martin-runge.info>