

Fürstenfeldbrucker Neueste Nachrichten

82256 Fürstenfeldbruck

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bitte um Veröffentlichung folgenden Leserbriefes zum Artikel sBocklet: Zweiter Tunnel geht vor in den FNN vom 17.12.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Runge

Es ist schon beachtlich, wie ein Rückschritt als Erfolg verkauft werden soll. Bislang hatte der Ausbau des Westarmes der S4 bis Buchenau nicht nur in den Sonntagsreden, sondern auch in den Investitionsprogrammen erste Priorität. Jetzt ist er auf einmal weniger wichtig und soll, wenn überhaupt, erst 2025 oder 2030 fertiggestellt sein. Und dies auch nur mehr bis Eichenau. Der Ausbau der S4 ist somit das erste offizielle Opfer der milliardenteuren zweiten S-Bahn-Röhre, die zahlreiche wichtige Nahverkehrsprojekte zu kannibalisieren droht.

Mit seiner Aussage, die wenigsten Fahrgäste würden zum Münchner Schlachthof fahren wollen, hat Kollege Bocklet ja recht. Aber exakt mit dieser Aussage zeigt Bocklet auch, dass er die Probleme der S-Bahn nicht kennt und die Lösungsansätze gar nicht kennen will. Die Stammstrecke ist nicht Engpass von den Fahrgastzahlen her, sonst würde es ja reichen, wenigstens in den Stoßzeiten Langzüge einzusetzen. Nein, wenn dann gilt es, die Stammstrecke etwas von den Zugzahlen her zu entlasten, wobei hier auch die Notwendigkeit lediglich in den Stoßzeiten und nur für die S-Bahn-Linien aus dem Westen besteht. Hier würde es beispielsweise reichen, von zwei S-Bahn-Linien die Verstärkerzüge (das sind die Züge, die den 10-Minuten-Takt herstellen) über den Bahn-Südring zu schicken.

Bau und Inbetriebnahme der zweiten Röhre hätten für täglich zigtausende von Fahrgästen massive Verschlechterungen wie Taktausdünnungen oder neue Umsteigezwänge zur Folge. Das von den Protagonisten der Röhre und deren sGutachtern als optimal bezeichnete Betriebsprogramm, sieht beispielsweise für den Westarm der S4 tagsüber ein unsägliches Taktgestolpere (z.B. 13/17/18/12) vor und für den Spätverkehr (ab 20.30 Uhr bzw. 21.00 Uhr) die Ausdünnung auf den 30-Minuten-Takt! Tagsüber würde es zudem infolge des Mischverkehrs zu noch mehr Behinderungen und damit Verspätungen kommen.

Herr Bocklet sollte, anstatt sich nur auf solche sFachleute zu berufen, die von der Staatsregierung und der DB AG bezahlt werden, doch einmal mit den Experten der Fahrgast-, der Verkehrs- und der Umweltverbände reden. Diese schlagen allesamt folgendes Konzept vor: Ertüchtigung des Bahn-Südringes, Ausbau der Sendlinger Spange zwischen Pasing und dem Heimeranplatz, Verlängerung der U5 bis Pasing sowie die Beseitigung von Engpässen und Zwangspunkten im Münchner S-Bahn-Netz wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieb und Mischverkehre, so vor allem auf dem Westarm der S4.

gez. Martin Runge,
DIE GRÜNEN im Landkreis Fürstfeldbruck