

12. April 2016, 20:52 Verkehrsanbindung

## Streckenweise festgefahren

**Seit dem Anschluss Brucks an das Eisenbahnnetz 1873 ist auf der heutigen Linie der S 4 nicht viel passiert. Auch das Versprechen der bayerischen Staatsregierung, sie viergleisig auszubauen, bleibt seit 25 Jahren uneingelöst**

*Von Peter Bierl*

Warum ausgerechnet die Pendler zwischen Geltendorf und Puchheim so stiefmütterlich behandelt werden, ist schleierhaft. Die bayerische Staatsregierung hat vor rund einem Vierteljahrhundert einen viergleisigen Ausbau der Strecke der S 4 versprochen, aber nichts ist passiert. Der Landkreis hat den Einsatz von Expresszügen vorgeschlagen, aber Bahn AG und Innenministerium lehnen ab, weil es angeblich an Kapazitäten mangelt.

Immerhin gehört der Westarm der S 4 zu den am stärksten befahrenen Strecken der Münchner S-Bahn. Über 15 000 Menschen sitzen jeden Tag ab Buchenau und mehr als 30 000 ab Puchheim in den Zügen, deutlich mehr als in Olching, Gröbenzell oder Germering, ergab die MVV-Mobilitätsstudie von 2010. Die Zahlen dürften weiter gestiegen sein und derzeit werden in Aubing viele neue Wohnhäuser gebaut.

Sicher ist die Strecke nicht so bedeutend wie jene zwischen Gröbenzell und Mammendorf, die zur Magistrale von Budapest nach Paris gehört, weshalb der Abschnitt bereits vor einigen Jahren viergleisig ausgebaut wurde. Aber immerhin gehört das Teilstück zwischen Pasing und Geltendorf ebenfalls zu einer internationalen Verbindung. Die Strecke wäre ein wichtiger Zulauf für den neuen Gotthard-Tunnel, weshalb die Schweizer Regierung seit Jahren einen großzügigen Kredit in Aussicht stellt, wenn der Abschnitt Geltendorf-Lindau bis 2020 elektrifiziert wird. Aber selbst das scheinen der Freistaat und die Bahn AG gerade noch vor Ablauf der Frist hinzukriegen. Wenn es klappt, bleiben die neuen Kapazitäten im Regionalverkehr ins Allgäu zum Teil ungenutzt, weil die S 4 einen Engpass darstellt.

Die Topografie ist beim heutigen Stand der Technik wohl nicht das Problem. Allenfalls im Bereich Bruck könnte es schwierig und vor allem sehr hässlich werden, wenn zwischen Kloster Fürstenfeld und dem Engelsberg zwei weitere Gleise samt Lärmschutzwänden hineingequetscht werden müssten. Das wäre wohl nur um den Preis möglich, dass der Hügel weiter abgegraben wird.

Vielleicht liegt es eher an einer Kette von Versäumnissen und Desinteresse, die lange zurückreicht. Als die Eisenbahngesellschaft München-Augsburg in der Biedermeierzeit die erste richtige Bahnlinie in Bayern plante, sollte die Trasse eigentlich am Markt Bruck

vorbeiführen. Das verhinderten einige Geschäftsleute, allen voran der Posthalter Weiß. Er fürchtete zurecht, dass das Dampfross seinen Kutschenpferden den Garaus machen würde. Das Resultat war, dass die Brucker fast vier Jahrzehnte warten mussten, bis der erste Zug bei ihnen hielt.

**Der Ausbau der S 4 liegt noch in weiter Ferne. Ob und wann er beginnt, hängt auch vom Bau eines zweiten Tunnels in München ab.** (Foto: Günther Reger)

Das Königreich Bayern plante um 1869 eine direkte Verbindung nach Lindau. Dafür gab es militärisch-strategische Gründe, die Linie führte an die bayerische Westgrenze, und die Regierung hoffte, den Güterverkehr zwischen Österreich und der Schweiz anzulocken. Aber die bayerischen Beamten konnten sich nicht mit den württembergischen Nachbarn verständigen, über deren Territorium die Linie auf einem kurzen Stück führt. Die Verhandlungen zogen sich hin, die Österreicher hatten mit der Vorarlbergbahn die Nase vorn. Sie verband Bregenz ab 1872 mit Innsbruck, so dass es eine direkte Verbindung in die Schweiz gab. Erst ein Jahr später wurde die Strecke Pasing-Kaufering gebaut und Bruck an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Zu den größten Leistungen dieses Projekts zählten der 36 Meter hohe Anschnitt des

Engelsberges sowie die damals zwölf Meter hohe Brücke über die Amper. Seitdem ist auf der Strecke nicht mehr viel passiert, außer dass die Dampflok ausrangiert wurde. Ab Geltendorf fehlen immer noch die Stromleitungen, obwohl es bereits 1933 hieß, diese Maßnahme habe in der Planung der Reichsbahn Priorität. Genauso unerheblich ist heute, ob der drei- oder viergleisige Ausbau im Bundesverkehrswegeplan oder dem Förderkatalog nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auftaucht. Dort rangierte der Ausbau schon mal in der Kategorie C, was so wenig brachte, wie Anno 2005 die kühne Ankündigung des damaligen Wirtschaftsministers Otto Wiesheu (CSU), der Ausbau würde 2009 eröffnet.

Der Landtagsabgeordnete Herbert Kränzlein (SPD), damals Bürgermeister von Puchheim, kann erzählen, wie er mit den Kollegen in ein großes Ingenieurbüro in München eingeladen wurde. Man zeigte ihnen Pläne für den Gleis Ausbau, die alsbald in der Schublade verschwanden. Schon bald gab es eine neue Begründung für das Nichtstun. Anfangs war der Ausbau ein Einzelprojekt. Später hieß es, man werde mindestens zeitgleich mit einem zweiten S-Bahntunnel durch die Münchner Innenstadt fertig. Seitdem argumentierten die politisch Verantwortlichen, ohne die umstrittene Röhre könnten die Kapazitäten eines dritten oder vierten Gleises gar nicht voll ausgeschöpft werden. Der Ausbau der S 4 sei Teil eines Bahnknotenkonzepts für die Metropolregion München und werde erst nach dem Bau eines zweiten Tunnels verwirklicht.

Eine Studie der Verkehrsplaner Vieregge und Rößler vom Frühjahr 2009 empfahl, als Übergangslösung ein drittes Gleis zu verlegen, dazu ein paar neue Weichen und einen neuen Bahnsteig in Pasing einzurichten, um einen Zehn-Minuten-Takt einzuführen. Diesen Vorschlag, der auf Initiative der Bürgermeister der Kommunen entlang der S-Bahnstrecke zustande gekommen war, lehnten Ministerium, Bahn AG und MVV als zu popelig ab. Nur ein neues Gleis mache den Betrieb anfällig für Störungen, es bestünde die Gefahr von Rückstaus, der zunehmende Regionalverkehr würde nicht berücksichtigt, erklärten ihre Experten. Anfang 2010 stellte das Wirtschaftsministerium fest, das Projekt sei "sehr aufwendig und teuer". Zwar bliebe Buchenau als Option, aber es sollte nur bis Eichenau gebaut werden. Die Kosten wurden zu diesem Zeitpunkt auf mehr als 550 Millionen für vier Gleise bis Buchenau geschätzt, bis Eichenau auf etwa 390 Millionen. Die Bahn AG habe eine Vorplanung, mit der Planfeststellung könnte 2013 begonnen werden.

---

## Rückschläge, Vorschläge und Erfolge

Weil beim Ausbau nichts vorangeht, versuchen sowohl Landkreis-Politiker als auch die Bürgerinitiative "S 4-Ausbau jetzt" kleinere Verbesserungen zu erzielen. Die Erfolge sind ebenfalls bescheiden. Ein Sprinterkonzept mit rund 20 Express-Zügen als Übergangslösung wurde im vergangenen Jahr von der Landtagsmehrheit verworfen, die sich auf Aussagen der Bahn AG und des Ministeriums stützte, wonach die Gleiskapazitäten nicht reichen. Immerhin fahren seit dem Fahrplanwechsel im Dezember am Nachmittag zwei zusätzliche S-Bahnen ab Pasing. Der Halt von zwei Regionalbahnen in Bruck im Berufsverkehr ist mit dem Fahrplanwechsel im Dezember entfallen, weil die Eingänge der neuen Doppelstockzüge für einen S-Bahnsteig zu niedrig liegen. Das sorgte für einige Empörung und allerlei Vorschläge. So beantragten die Freien Wähler im Landtag, stattdessen Regionalzüge in Puchheim halten zu lassen, was der ÖPNV-Experte im Landratsamt für wenig sinnvoll hält. Hermann Seifert argumentiert, dass es ab Puchheim ja nicht mehr weit bis Pasing ist. Sinnvoller wäre, die Züge hielten in der Buchenau, wie bereits im vergangenen Sommer, als der reguläre S-Bahnverkehr wegen Bauarbeiten für Wochen eingestellt wurde. Der Minister lässt prüfen, ob in Bruck der Bahnsteig auf Gleis 1 nicht doch für wenig Geld als Regionalzughalt ausgebaut werden könnte. Das hatten die Bahn AG und seine Experten im Haus als zu teuer und langwierig verworfen. Die Ergebnisse dieser Prüfung sollen im Mai vorliegen. Der Bahnexperte Ralf Wiedenmann warnt hingegen, Regionalzüge müssten stadteinwärts zweimal das Gegengleis München-Geltendorf kreuzen. "Das wird man auf einer im Mischverkehr dichtbelasteten Strecke sicher nicht machen", sagt er. Nur stadtauswärts am Nachmittag könnte ein Regionalzughalt am Brucker Gleis 1 etwas bringen. Wiedenmann schlägt stattdessen vor, zwei Express-S-Bahnen um 6.41 und um 8.23 Uhr in Buchenau starten zu lassen. BIP

---

Wieder geschah nichts. Im Herbst 2013 scheiterte Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) mitsamt seiner Partei an der Fünf-Prozent-Hürde. Bei der Kabinettsbildung wurde das Verkehrsressort dem Innenminister zugeschlagen. Joachim Herrmann (CSU) erbt damit die Altlast S 4. An einem Morgen im Mai 2014 stürzte er sich zusammen mit seinen Parteifreunden, dem Landrat Thomas Karmasin und der Bundestagabgeordneten Gerda Hasselfeldt, in Fürstenfeldbruck ins Gewühl. Begleitet von einer stattlichen Entourage aus Mitarbeitern, Polizisten, Vertretern des MVV und der Bahn AG wollte Herrmann durch eine kurze Fahrt mit einer vollbesetzten S-Bahn Problembewusstsein und Tatendrang signalisieren. Anschließend verkündete er, drei Gleise bis Eichenau genügten und keiner

der Experten widersprach in der Öffentlichkeit.

Mal wieder entwickelt die Bahn AG eine sogenannte Vorausplanung. Das Ministerium konzentriert sich auf den Abschnitt Puchheim. Dort soll der Bahnhof barrierefrei umgebaut werden und zwar so, dass es für eine dreigleisige Strecke passt. Allein die Planung für Puchheim kostet 1,3 Millionen Euro, mit dem Planfeststellungsverfahren rechnet die Bahn AG bis 2018, das Ministerium drängt auf 2017. Sehr wichtig und vergleichsweise einfach wäre auch, die mehrere hundert Meter lange eingleisige Strecke vor Pasing zu beseitigen, die sich der gesamte Zugverkehr von und nach Bruck teilen muss.

Unter Herrmann hat sich die Sprachregelung erneut geändert. Nun sollen der Ausbau der S 4 und der zweite Tunnel in München wieder parallel vorangetrieben werden. Dabei bleibt das Mammutprojekt umstritten. In der CSU gibt es Absatzbewegungen. Im Juli 2015 kritisierte der frühere Finanzminister Erwin Huber die Fixierung auf die zweite Röhre und warnte vor einem gewaltigen Finanzierungsproblem, nach dem die Kosten auf über 3,1 Milliarde gestiegen sind. Er riet, kleinere Ausbauten vorzuziehen. In der Münchner Stadtratsfraktion favorisieren manche die Idee eines S-Bahnringes in München als Querverbindung zwischen den Linien, entlang bestehender Trassen in Norden und Süden. Dazu entwickelt das Planungsreferat der Stadt München erste Überlegungen für eine Nordtangente von Olching und Gröbenzell über Allach nach Freimann und Trudering. Ein Motiv ist, dass BMW die Zahl seiner Arbeiter im Norden auf 40 000 erhöhen will. Wenn die alle mit dem Auto fahren müssen, droht ein Verkehrskollaps.

Langsam setzt sich die Erkenntnis durch, dass im S-Bahnssystem von München anders als in Berlin und Wien die Tangentialverbindungen fehlen. Der Landkreis Fürstenfeldbruck versucht in seinem Bereich mit Bussen Abhilfe zu schaffen. Das Ziel müsste ein besseres S-Bahn-Angebot durch eine Netzstruktur sein. Sollte diese Botschaft auf der politischen Führungsebene ankommen, könnte es sein, dass Hermann nicht wie seine Vorläufer in Sachen S 4 als Ankündigungsminister in die Geschichte eingeht.

**URL:** <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/fuerstenfeldbruck/verkehrsanbindung-streckenweise-festgefahren-1.2945994>

**Copyright:** Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

**Quelle:** SZ vom 13.04.2016

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an [syndication@sueddeutsche.de](mailto:syndication@sueddeutsche.de).