

Stillstand auf der S 4 – die endlose Diskussion um den viergleisigen Ausbau geht unverdrossen weiter

Viele Fahrgäste, wenig Züge

Die S-Bahn in die Buchenau nutzen mehr Menschen als die meisten anderen Linien – trotzdem wird sie stiefmütterlich behandelt

Von Peter Bierl

Fürstfeldbruck – Der seit 20 Jahren angekündigte viergleisige Ausbau der Bahnstrecke bis in den Brucker Stadtteil Buchenau ist in weite Ferne gerückt: Gebaut wird nach dem aktuellen Stand frühestens von 2018 an – und nur bis Eichenau. Auch die Allianz der Bürgermeister, die sich bisher gemeinsam für einen Ausbau stark gemacht haben, bröckelt. Dafür ist nun die Diskussion darüber neu entflammt, ob sich das Angebot auf der Strecke auch ohne oder mit weniger zusätzlichen Gleisen schnell verbessern lässt.

Mit ausgelöst hat die neue Debatte der Brucker Oberbürgermeister Sepp Kellerer (CSU), als er auf einer CSU-Mitgliederversammlung vor einem Ausbau bis Buchenau warnte, weil beim Kloster Fürstfeld große Lärmschutzwände gebaut werden müssten. Vier Gleise bis Ei-

chenau müssten genügen. Der Verkehrsreferent des Stadtrates, Mirko Pöttsch (SPD), sprach von einem „Paradigmenwechsel der CSU auf Ortsebene“, dessen Motive „im Dunkeln bleiben“, weil keine neuen sachlichen Erkenntnisse vorlägen. Die SPD hat eine Postkartenaktion für den Ausbau gestartet und allein in Bruck an die 4000 Karten am Bahnhof verteilt. Der OB habe der Stadt mit seinen Aussagen einen „kapitalen Bärendienst“ erwiesen und sei der Bürgermeister-Allianz in den Rücken gefallen, rügt Pöttsch.

Das Problem des Lärm- und Landschaftsschutzes am Kloster ist nicht neu, sondern wurde im Stadtrat schon debattiert. Ebenso, dass der Bahndamm zwischen Eichenau und Emmering, der verbreitert werden müsste, sehr hoch aufragt und dass in Bruck die Trasse durch sumpfiges Gelände führt und über die Amper geführt werden muss. Das sind

technische Probleme und finanzielle Fragen, vielleicht ginge es ja zwischen Bruck und Buchenau auch mit drei Gleisen oder moderner Steuerungstechnik.

Der Kreistag forderte am Donnerstag jedenfalls einstimmig vier Gleise bis in die Buchenau. Noch im Sommer 2009 hatte auch Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) einen Ausbau bis Buchenau als notwendig bezeichnet, um mehr als einen 15-Minutentakt anbieten zu können. Erst im Februar 2010 erklärte das Ministerium das für zu aufwendig und teuer. Nach Ansicht Pöttschs wäre ein Zehnminuten-Takt möglich, wenn bloß einige Gleisstellen gebaut würden, an denen Regionalzüge überholen können. Die S 20 könnte im 20-Minutentakt als Verstärker fungieren. „Alles auf den Sankt-Nimmerleinstag mit nicht nachvollziehbaren Argumenten zu verschieben, keine Zwischenschritte zu planen und womöglich

derzeit schon umsetzbare Verbesserungen außer Acht zulassen, das geht nicht“, so Pöttsch.

Tatsächlich hat sich das Angebot auf der S 4 in den letzten Jahren sogar verschlechtert. Seit Dezember 2009 setzt der MVV weniger Langzüge im Berufsverkehr ein. Und das, obwohl die S 4 deutlich stärker frequentiert ist als andere, besser versorgte S-Bahn-Äste. Zählungen des MVV in der Zeit von 2007 bis 2009 haben ergeben, dass an Werktagen 27 400 Fahrgäste die Linie nach Herrsching benutzen und 22 400 die Züge nach Mammendorf. Allein zwischen Geltendorf und Puchheim waren es damals 30 300. Den neuen Zahlen des Wirtschaftsministeriums zufolge drängen sich auf diesem Abschnitt inzwischen rund 36 700 Fahrgäste in den Zügen der S 4. Noch einmal mehr als 7000 Pendler steigen in Aubing und an der Leienfels-

straße zu. Auf der Linie S 8 (Herrsching) und der S 3 (Mammendorf) verkehren aber mehr Züge – und das zum Teil im Zehnminutentakt.

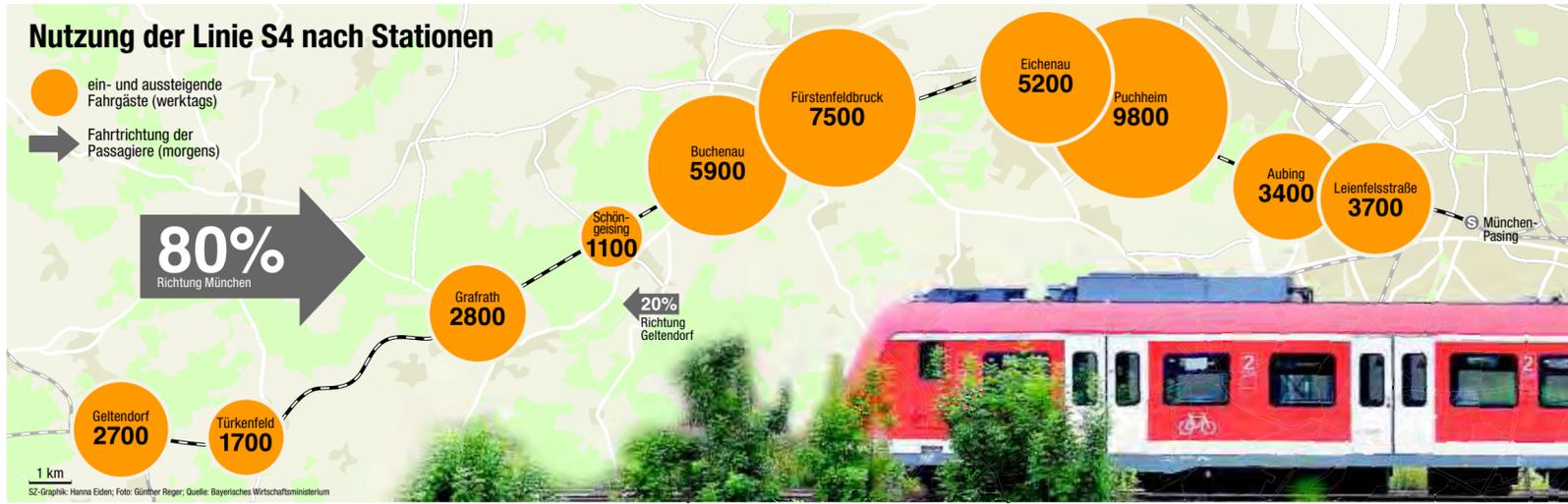
Dass die Strecke nach Bruck im Vergleich zu der nach Mammendorf stiefmütterlich behandelt wird, hat auch mit der unterschiedlichen überregionalen Bedeutung zu tun. Die über Bruck führende Verbindung nach Lindau ist zwar für die Schweiz wichtig. Die Strecke zwischen Pasing und Augsburg aber, die bald durchgehend viergleisig ausgebaut sein wird, ist Teil der europäischen Magistrale Paris-Budapest – ein Großprojekt, zu dem auch Stuttgart 21 gehört. Ein anderes Großprojekt ist mitverantwortlich dafür, dass der viergleisige Ausbau der S 4 erneut zurückgestellt wurde: Der Bau der zweiten Stammstrecke in München verschlingt so viel Geld, dass für kleinere Projekte kaum mehr etwas übrig bleibt.



Der Experte

Hermann Seiffert (Foto: Reger) ist der Experte im Landkreis, wenn es um den öffentlichen Nahverkehr geht. Im Landratsamt koordiniert er die MVV-Busse zwischen Germering, Olching, Althegenberg und Türkenfeld. Und da hat er wegen der S 4 seine liebe Not. Denn die Tangentialverbindungen wollen an alle drei S-Bahnstränge im Landkreis optimal angebunden sein – das ist schwer möglich, wenn eine Linie einen ganz anderen Takt hat und Verspätungen wegen der Konkurrenz mit den Regionalzügen zur Regel werden. „Die S 4 ist schon stark vernachlässigt“, sagt Seiffert. Zu den Stoßzeiten fährt sie nur alle 20 Minuten, auf der S 3 und auf der S 8 gibt es einen Zehnminutentakt. Ab Grafrath beträgt der Abstand zwischen den Zügen zum Teil 60 Minuten – bei Seifferts Busen ist im westlichen Landkreis inzwischen ein 40-Minutentakt Standard.

Die schwierige Anbindung der Buslinien ist allerdings nicht der einzige Grund, warum Seiffert das Angebot auf der Linie S 4 für unzureichend hält: „Die Massen hätten einen besseren Anschluss verdient“, sagt er. Um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, sind für den ÖPNV-Experten des Landratsamtes drei Dinge gleich wichtig: Der Umbau des Westkopfes Pasing, ein Bypass für die Stammstrecke und der Ausbau der S-4-Strecke. Darauf müsse der Landkreis dringen, wenn er Schritt für Schritt Verbesserungen erreichen wolle. *wkr*



Der Externe

Bereits als Schüler hat Ralf Wiedenmann (Foto: privat) Unterschriften für einen Ausbau der heutigen S 4 gesammelt. Er fuhr damals täglich von Puchheim ins Gymnasium nach München. Tagsüber gab es damals noch einen 40-Minutentakt. „Aber am Morgen und am Nachmittag hat sich seither nichts geändert“, sagt Wiedenmann. Eigentlich könnte ihm das egal sein – schließlich lebt er seit 1988 in Zürich. Aber auch dort engagiert sich der Volkswirt für den Nahverkehr, ist Präsident des Fahrgastverbandes IG Tösstalllinie. Und seiner alten Heimat ist er weiter verbunden. „Ich habe zufällig gelesen, dass der S-4-Ausbau abgesagt wurde“, sagt er mit dem schweizer Akzent, den er inzwischen angenommen hat. „Da hat es mir den Hut gelupft.“ Wiedenmann wurde prompt aktiv, schrieb an Zeitungen und Politiker. Selbst Ministerpräsident Horst Seehofer erhielt einen Brief aus der Schweiz. Am meisten ärgert Wiedenmann, wie sehr die S 4 gegenüber weniger stark frequentierten Linien benachteiligt wird. „30 Jahre Planung an den Fahrgastzahlen vorbei“, sagt er, „da müssten eigentlich Köpfe rollen.“ *wkr*

Chronik der gebrochenen Versprechen

„Mindestens zeitgleich zur Fertigstellung der zweiten Stammstrecke 2010“ sollte die S 4 ausgebaut sein

August 1991: Die Staatsregierung beauftragt die Bahn, einen Zehnminutentakt für die Hauptverkehrszeit bis Buchenau zu planen.

Juni 2002: „Erklärtes Ziel“ der Staatsregierung ist laut dem bayerischen Wirtschaftsministerium, die S 4 von 2004 an bis Buchenau auszubauen, um einen Zehnminutentakt einzurichten. Der Landtag votiert einstimmig für einen entsprechenden Antrag der Grünen.

Dezember 2003: Ein dreigleisiger Ausbau als erster Schritt wäre laut Wirtschaftsminister Otto Wiesheu (CSU) „finanziell durchaus günstiger“. Der Zeitplan der Bahn AG von elf Jahren für den Streckenausbau sei „völlig unbefriedigend“.

März 2004: Ein Zehnminutentakt mit viergleisigem Ausbau bis Buchenau werde „mindestens zeitgleich zur Fertigstellung der zweiten Stammstrecke 2010“ realisiert, verspricht Wiesheu. Der Freistaat werde die Projekte vorfinanzieren.

März 2005: Wiesheu verlegt den Termin nach vorne: Der viergleisige Ausbau Pasing-Buchenau für maximal 250 Millionen Euro werde bis 2009 fertiggestellt sein.

Dezember 2005: Ein Mitarbeiter der DB Projektbau GmbH verplappert sich im

Emmeringer Gemeinderat: Ausgebaut werde „frühestens 2015“. Ministerium und Bahn AG dementieren. Ein Bahnsprecher räumt ein, dass Freistaat und Bahn in ihren Verhandlungen kein Ergebnis erzielt hätten.

Januar 2006: Fürstfeldbrucks OB Sepp Kellerer bezeichnet vier Gleise bis Buchenau als „dringend notwendig“.

Februar 2006: Das Wirtschaftsministerium verspricht die Realisierung bis Ende des Jahrzehnts bis Buchenau.

November 2009: Der Landtag fordert die Staatsregierung auf Antrag der Grünen auf, den Ausbau bis Buchenau „zügig voranzutreiben“ und endlich „Planungsvereinbarungen zur Vorentwurfsplanung“ abzuschließen.

Januar 2007: „Die Nachfrage nach einem attraktiven ÖPNV im Großraum München erfordert eine weitere Verbesserung der bestehenden Schieneninfrastruktur. Erreicht werden kann dies, indem noch vorhandene Mischbetriebe mehrgleisig ausgebaut werden“, sagt Wirtschaftsminister Erwin Huber (CSU). Eigene Gleise für die S 4 plus ein Ausbau in Pasing seien notwendig. Die Genehmigungsplanung werde bis 2008 abgeschlossen.

Mitte 2007: Der Fahrgastverband Pro Bahn weist darauf hin, dass der Ausbau

im GVFG-Förderprogramm des Bundes nur in Kategorie C rangiert. Das bedeute, „dass der Planungsprozess noch nicht sehr weit fortgeschritten und die Finanzierung über die GVFG-Mittel eben noch nicht abgesichert ist“.

Juni 2007: Der Grünen-Landtagsabgeordnete Martin Runge wiederholt seine Kritik an der zweiten Stammstrecke und prophezeit, die zweite Röhre werde das Geld für den Ausbau der S 4 verschlingen.

Juni 2008: Das Wirtschaftsministerium weist die politische Verantwortung für die „Unterfinanzierung“ des Projekts dem Bund zu. Ein Ausbau bis Buchenau sei „technisch anspruchsvoll, aber machbar“.

Juni 2008: Das Ministerium erklärt, ein Termin für den Baubeginn zwischen Pasing und Buchenau könne „derzeit nicht benannt werden“. Die Kosten lägen bei 490 Millionen.

August 2009: Wirtschaftsminister Martin Zeil erklärt, die zweite Stammstrecke habe Priorität. Danach bestünde dann die Möglichkeit, unter Nutzung der vorhandenen Infrastruktur auf der Strecke der heutigen S 4 „einen attraktiveren 15-Minutentakt anbieten zu können“. Für weitere Verbesserungen sei ein Ausbau bis Buchenau notwendig, Planungen

habe der Freistaat bei der DB Netz AG „in Auftrag gegeben“.

Februar 2009: Eine von den Kommunen in Auftrag gegebene Studie von Viereg-Röfler weist nach, dass ein unregelmäßiger Zehnminutentakt ohne jeden Ausbau und ein regelmäßiger mit drei Gleisen für etwa 114 Millionen Euro möglich ist. Ministerium, Bahn AG und MVV lehnen ab: Nur vier Gleise brächten die Lösung.

Februar 2010: Das Wirtschaftsministerium erklärt den Ausbau bis Buchenau für „sehr aufwendig und teuer“. Darum solle nur noch bis Eichenau gebaut werden.

November 2010: Der viergleisige Ausbau ist laut Wirtschaftsministerium aus dem GVFG-Förderprogramm gestrichen und soll erst nach der Errichtung der zweiten Röhre in München beginnen. Den Protest der Bürgermeister hält Zeil für Populismus. „Ohne die zweite S-Bahn-Stammstrecke hilft ein Ausbau von Außenästen wie der S 4 nach Fürstfeldbruck nicht weiter.“

Februar 2011: Ministerpräsident Horst Seehofer verkündet, der Freistaat habe der Bahn AG 12,3 Millionen Euro für die Planung zur Verfügung gestellt, eine Kosten-Nutzen-Analyse werde bis Mitte 2011 erarbeitet. Mit Baurecht kann laut Seehofer „erst in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts gerechnet werden“. *bip*



Der Stoiker

Die historische Perspektive auf Ärgernisse verschafft manchmal Gelassenheit. Vermutlich deshalb gehört Andreas Knipping (Foto: Reger) zu jenen, die ein gewisses Verständnis dafür haben, dass der viergleisige Ausbau der Bahnlinie seit Jahren auf sich warten lässt. Der 59-jährige Eichenauer ist Richter am Sozialgericht in München, erfahrener Pendler auf der Linie S 4 und Autor von Dutzenden von Büchern zur Eisenbahn-Geschichte. In seinem Arbeitszimmer hängen große Karten, eine davon zeigt die Bahnstrecken Europas bei Kriegsausbruch 1914. Vor zwei Jahren publizierte er eine Chronik über 175 Jahre deutsche Eisenbahn. „Früher war auch nicht alles besser“, lautet sein Fazit.

Die Prioritäten heute findet er richtig: Zuerst wurde die Strecke nach Grafing wegen des Güterverkehrs zum Brenner ertüchtigt, dann die Anlagen nach Petershausen wegen der ICE-Trasse nach Ingolstadt, schließlich die Linie nach Augsburg ausgebaut und jetzt brauche es erst einen zweiten Tunnel in München. Die Postkartenaktion der SPD, deren stellvertretender Vorsitzender er in Eichenau ist, sieht Knipping darum etwas distanziert. „Man kann auch Ziele verfolgen, die in der Ferne liegen.“ Einen viergleisigen Ausbau bis Buchenau prognostiziert Knipping bis 2035. Allein ein Ausbau bis Puchheim bis 2026 wäre eine „Riesensache“, sagt er und erinnert daran, dass der viergleisige Ausbau von Olching bis Mering zwölf Jahre gedauert hat. *bip*

NISSAN FRÜHJAHR-ANGEBOTE!

PIXO ACENTA 5-Türer
monatl. Rate ab € 59,-¹⁾

NOTE VISIA mit Comfort-Paket
monatl. Rate ab € 119,-²⁾

QASHQAI VISIA
monatl. Rate ab € 159,-³⁾

JUKE VISIA 5-Türer
monatl. Rate ab € 129,-⁴⁾

NEU

Weitere Infos unter www.nissan.de

Autohaus Braun GmbH
Karl-Benz-Straße 10 • 85221 Dachau • Tel.: 0 81 31/33 39 70
www.autohaus-braun.de

Autohaus Braun GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 4 • 82256 Fürstfeldbruck • Tel.: 0 81 41/22 70 90
www.autohaus-braun.de

SHIFT the way you move

Gesamtverbrauch l/100 km: kombiniert von 8,2 bis 4,2; CO₂-Emissionen: kombiniert von 194,0 bis 103,0 g/km. (Messverfahren gem. EU-Norm). Abb. zeigen Sonderausstattungen.

¹⁾Finanzierungsbeispiel PIXO (repräsentativ): Anzahlung: 2.500,- €, Netto-Darlehensbetrag: 6.878,- €, monatliche Rate: 59,- €, Laufzeit: 47 Monate, Gesamtlaufleistung: 40.000 km, Schlussrate: 4.637,- €, Gesamtbetrag: 7.351,- €, effektiver Jahreszins: 1,99 %, Sollzinsatz (gebunden): 1,04 %, Bearbeitungsgebühr: max. 3 %. ²⁾Finanzierungsbeispiel NOTE (repräsentativ): Anzahlung: 4.250,- €, Netto-Darlehensbetrag: 9.841,- €, monatliche Rate: 119,- €, Laufzeit: 47 Monate, Gesamtlaufleistung: 40.000 km, Schlussrate: 5.267,- €, Gesamtbetrag: 10.741,- €, effektiver Jahreszins: 2,99 %, Sollzinsatz (gebunden): 1,92 %, Bearbeitungsgebühr: max. 3 %. ³⁾Finanzierungsbeispiel QASHQAI (repräsentativ): Anzahlung: 3.350,- €, Netto-Darlehensbetrag: 14.140,- €, monatliche Rate: 159,- €, Laufzeit: 47 Monate, Gesamtlaufleistung: 40.000 km, Schlussrate: 8.615,- €, Gesamtbetrag: 15.929,- €, effektiver Jahreszins: 3,99 %, Sollzinsatz (gebunden): 2,92 %, Bearbeitungsgebühr: max. 3 %. ⁴⁾Finanzierungsbeispiel JUKE (repräsentativ): Anzahlung: 3.650,- €, Netto-Darlehensbetrag: 12.095,- €, monatliche Rate: 129,- €, Laufzeit: 47 Monate, Gesamtlaufleistung: 40.000 km, Schlussrate: 7.306,- €, Gesamtbetrag: 13.240,- €, effektiver Jahreszins: 2,99 %, Sollzinsatz (gebunden): 1,96 %, Bearbeitungsgebühr: max. 3 %. Finanzierungsangebote der NISSAN BANK. Angebote gültig bis 31.03.2011.