Herrmann beim Ortstermin an der S 4

13. Mai 2014

+++ Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann hat sich heute auf einer Fahrt mit der S-Bahn S 4 von Fürstenfeldbruck nach München über die aktuelle Situation sowie die Ausbauplanungen und kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten der Strecke informiert. Für Herrmann steht nach der Fahrt fest: „Wir müssen die Situation für die täglichen S4-Pendler verbessern, kurz- und langfristig." Begleitet wurde der Verkehrsminister von Mandatsträgern aus der Region wie der Bundestagsabgeordneten Gerda Hasselfeldt, Vorsitzende der CSU-Landesgruppe im Deutschen Bundestag, dem Landtagsabgeordneten Reinhold Bocklet, Vizepräsident des Bayerischen Landtags, dem Staatsminister a. D. Dr. Thomas Goppel und dem Fürstenfeldbrucker Landrat Thomas Karmasin. Ebenfalls dabei waren unter anderem der Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), Johann Niggl, der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn (DB) für den Freistaat Bayern, Klaus-Dieter Josel, der Produktionsleiter im Regionalbereich Süd der DB Netz AG, Dr. Volker Hentschel, und der Geschäftsleiter der S-Bahn München, Bernhard Weisser. +++

Herrmann kündigte an, dass ab Dezember 2014 eine zusätzliche S-Bahn um 08.03 Uhr von Buchenau in Richtung München fahren wird. Dabei werden auch Fahrzeuge der Baureihe 420 eingesetzt, die von der S-Bahn Stuttgart nach Umstellung der dortigen Flotte frei werden. Damit fahren laut Herrmann ab Buchenau zwischen sechs und acht Uhr morgens zwölf S-Bahnen, vergleichbar mit einem 10-Minuten-Takt. Zudem verkehren in der nachfragestärksten Zeit zwischen 06.30 und 08.30 Uhr alle S4-Züge als Langzüge. Für die Gegenrichtung von München nach Buchenau hat Herrmann die Bayerische Eisenbahngesellschaft und die Deutsche Bahn um rasche Prüfung gebeten, ob nachmittags zu Hauptverkehrszeiten zwei zusätzliche S-Bahnzüge eingesetzt werden können. Die Prüfung ist aber noch nicht abgeschlossen.

Weitere grundlegende Verbesserungen wie auch Express-S-Bahnen sind nach den Worten Herrmanns nur durch einen Ausbau des Gleisnetzes möglich: „Dafür ist der Bau eines dritten Gleises zwischen Eichenau und Pasing notwendig, wie uns Deutsche Bahn und Bayerische Eisenbahngesellschaft bestätigen." Ein viertes Gleis hingegen würde ein ausreichend hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht erreichen. So ergab eine Berechnung für den viergleisigen Ausbau mit 1,04 ein Kosten-Nutzen-Verhältnis, das nur knapp oberhalb des Schwellenwertes von 1,0 lag. „Damit wir aber den Ausbau der S4 kräftig mit öffentlichen Geldern fördern können, ist ein stabiles Kosten-Nutzenverhältnis von über 1,0 notwendig", machte der Verkehrsminister deutlich. Daher wurde auf Initiative des Freistaates zusammen mit der DB, dem MVV und Fachgutachtern eine erneute Prüfung des Infrastrukturbedarfs durchgeführt und dabei Fahrplanangebotskonzepte, Infrastrukturstudien und Simulationen der Betriebsabläufe miteinbezogen. Herrmann: „Im Ergebnis reicht ein dreigleisiger Ausbau zwischen Pasing und Eichenau für die derzeit zu erwarteten Entwicklungen im Schienenpersonenfern- und –nahverkehr, der S-Bahn sowie des Güterverkehrs aus."

Jetzt geht es für den bayerischen Verkehrsminister darum, die notwendigen Planungen für den dreigleisigen Ausbau der S4 schnellstmöglich voranzubringen. Die bestehende Planungsvereinbarung biete bereits die inhaltliche und finanzielle Grundlage für die DB. „Ich erwarte von der Deutschen Bahn, dass sie rasch einen Zeitplan für den Streckenausbau vorlegt und die Planungen vorantreibt", betonte Herrmann und sicherte dabei die volle Unterstützung des Freistaats zu. Der Verkehrsminister machte aber auch deutlich, dass die

weiteren Verbesserungen den Bau der zweiten Stammstrecke in München voraussetzen. Dafür müsse das von der Bayerischen Staatsregierung beschlossene Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München, zu dem auch die zweite Stammstrecke zählt, realisiert werden. Herrmann: „Hierfür setze ich mich mit Nachdruck ein!“

Die S4 zählt nach der S1 und der S2 zu den nachfragestärksten Linien im westlichen S-Bahnnetz Münchens. „Gerade zur morgendlichen Hauptverkehrszeit sind besonders viele Pendler nach München unterwegs“, erläuterte Herrmann. Daher habe der Freistaat bereits zum Dezember 2011 mehr Langzüge auf der S4 bei der S-Bahn München bestellt. Diese böten zusammen mit den zusätzlich zum 20-Minuten-Takt als ‚Taktverdichter‘ verkehrenden S-Bahnen deutlich mehr Kapazitäten. Herrmann: „Bereits diese kleineren Verbesserungen haben geholfen, die starke Nachfrage besser in den Griff zu bekommen.“ Zusammen mit der zusätzlichen S-Bahn um 08.03 Uhr seien aber weitere Möglichkeiten der Taktverdichtung mit der derzeitigen Infrastruktur erschöpft. Erst die zweite Stammstrecke sowie der dreigleisige Ausbau werde zusätzliche Kapazitäten schaffen.