

Diese Seite drucken Bilder ein-/ausblenden

[Startseite](#) [Lokales \(Landsberg\)](#) [Wie sich die neue S-Bahn-Strecke auf Pendler in der Region auswirkt](#)

Landsberg

08. Mai 2016 14:24 Uhr

KREIS LANDSBERG

Wie sich die neue S-Bahn-Strecke auf Pendler in der Region auswirkt

Wird es in der Hauptverkehrszeit in der S-Bahn ab Geltendorf noch enger zugehen als bisher, wenn die Zweite Stammstrecke fertiggestellt ist? Wie ein Experte die Frage beantwortet. *Von Thomas Wunder*



Wird es in der Hauptverkehrszeit in der S-Bahn ab Geltendorf noch enger zugehen als bisher, wenn die Zweite Stammstrecke fertiggestellt ist?

Foto: Thorsten Jordan (Symbolbild)

Wird es in der morgendlichen Hauptverkehrszeit in der S-Bahn zwischen Geltendorf und München noch enger zugehen als bisher, wenn die Zweite Stammstrecke fertiggestellt ist? Nach Meinung des Bahnexperten Dr. Ralf Wiedenmann, der sich in der Schweiz und in Südbayern für den öffentlichen Verkehr einsetzt und im Großraum München aufgewachsen ist, ist dies nun offiziell. Als Grundlage seiner Einschätzung nennt er ein geheim gehaltenes Nutzen-Kosten-Gutachten zur Zweiten Stammstrecke.

Demnach betrage die Auslastung der S4 in der Spitzenstunde derzeit zwischen Aubing (Haltepunkt Leienfelsstraße) und Pasing 65 Prozent. Es verkehren drei Langzüge im 20-Minuten-Takt und drei Vollzüge dazwischen. Bei 5250 Fahrgästen

in der Spitzenstunde und 8100 Sitz- und Stehplätzen ergebe das eine durchschnittliche Auslastung von 65 Prozent. Keine andere S-Bahnlinie weise in der Spitzenstunde eine so hohe Fahrgastzahl auf.

In keiner anderen Linie fahren zur Spitzenstunde so viele Fahrgäste

Mit dem Bau der Zweiten Stammstrecke sollen laut Gutachten vier reguläre S-Bahnzüge im 15 Minutentakt als Langzüge und ein S20-Verstärker als Vollzug verkehren. Laut Ralf Wiedenmann wird mit 5640 Fahrgästen in der Spitzenstunde, aber nur noch mit 7560 Sitz- und Stehplätzen gerechnet. Die durchschnittliche Auslastung steige auf 75 Prozent. „Das wird die höchste durchschnittliche Stundenauslastungen aller S-Bahnstrecken sein“, sagt der Bahnexperte.

Dies zeige, dass die ursprüngliche Planung, den Ausbau der S4 vor der Realisierung der Zweiten Stammstrecke fertigzustellen, richtig war und die offizielle Politik der Staatsregierung, den S4-Ausbau in der Priorität hinter die Zweite Stammstrecke zu stellen, eine strategische Fehlentscheidung war. Umso mehr sei es jetzt erforderlich, den Ausbau wie vor zwei Jahren von Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) bei einer Pressefahrt zwischen Fürstenfeldbruck und München versprochen, schnellstmöglich voranzutreiben, damit die S4 mindestens gleichzeitig zur Zweiten Stammstrecke ausgebaut wird.

Experte: "Die Staatsregierung muss der Bahn gehörig auf die Finger klopfen"

Allerdings scheint derzeit genau das Gegenteil der Fall zu sein. Vor Kurzem hatte der Landtagsabgeordnete Reinhold Bocklet (CSU) aus Gröbenzell mitgeteilt, dass sich der Abschluss der Vorplanung für den dreigleisigen Ausbau um mindestens ein Jahr auf Sommer 2017 verzögern werde. Danach würden sich noch die Entwurfs- und Genehmigungsplanung anschließen. Als Grund dafür nennt Bocklet, dass die Bahn die Planungen zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs in Puchheim vorgezogen habe. Diese Entwicklung habe offensichtlich ihre Ursache in den begrenzten Planungskapazitäten der Bahn.

„Die Staatsregierung muss endlich der Bahn gehörig auf die Finger klopfen“, sagt Ralf Wiedenmann. Es könne nicht sein, dass die Staatsregierung der Deutschen Bahn 13 Millionen Euro als Zuschuss für Planungskosten zur Verfügung stelle, und mit ihr keine Meilensteine zu einzelnen Planungsschritten vereinbart hat. Bei Nichterfüllung müsste eine Vertragsstrafe fällig werden. Laut Staatsregierung seien jedoch erst zwei Millionen Euro von der Bahn abgerechnet worden.