



## Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Gisela Sengl, Dr. Martin Runge, Gabriele Triebel** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

### **Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke zwischen Pasing und Fürstenfeldbruck**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

- a) die DB AG zu veranlassen, ihre Planungsarbeiten und sonstigen Aktivitäten hin zur Genehmigung und Realisierung eines nur dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke zwischen Pasing und Eichenau zu stoppen,
- b) die DB AG zu beauftragen, unverzüglich den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Pasing und Fürstenfeldbruck anzugehen. Hierbei ist anzuschließen an die Vorplanung der DB AG für einen viergleisigen Ausbau zwischen Pasing und Buchenau aus dem Jahr 2007.<sup>1</sup>
- c) sich zum ursprünglichen und langjährigen Planungsziel eines 10-Minuten-Taktes für die S 4 West zu bekennen.

### **Begründung:**

Die S 4 West gehört zu den S-Bahn-Linien, die vor ihrer Einbindung in die Stammstrecke die meisten Fahrgäste haben. Ausgerechnet die S 4 hat aber keine eigenen Gleise, muss also im Mischverkehr fahren (neben den S-Bahnen Regional-, Fern- und Güterverkehr). Dringend notwendige Investitionsmaßnahmen wie beispielsweise die Entschärfung des Engpasses „Westkopf Pasing“ und der Ausbau bis Buchenau wurden und werden immer wieder zugesagt, dann aber auch immer wieder in die fernere Zukunft verschoben. Gerade aber der Zwangspunkt „Westkopf Pasing“ wie auch generell der Mischverkehr sorgen für jede Menge an Verspätungen, die dann wiederum in die Stammstrecke und anschließend in das gesamte S-Bahn-Netz getragen werden.

Bekanntlich hatte bereits im August 1991 die damalige Bundesbahn den Auftrag erhalten, Investitionsmaßnahmen zur Einführung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit für die Strecke zwischen Pasing und Buchenau zu planen. 2001 gab es dann eine erste Voruntersuchung und 2004/2005 eine Machbarkeitsstudie zum viergleisigen Ausbau zwischen Pasing und Buchenau.

---

<sup>1</sup> Wie bei der Präsentation der Machbarkeitsuntersuchung 2004/2005 zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke München-Pasing – Buchenau, so wurde auch bei der Präsentation der Vorplanungsergebnisse durch die DB AG im Juli 2007 seitens Staatsregierung und DB erklärt, dass der viergleisige Ausbau zwischen Pasing und Buchenau machbar sei.

In der „Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern“ aus dem Jahr 2003 zwischen der DB AG und dem Freistaat Bayern war der Ausbau („S 4 West: Streckenausbau zur Einführung des 10-Minuten-Taktes“) als „prioritär eingestufte Maßnahme“ enthalten, Fertigstellung sollte im Jahr 2010 sein.

2006 war dann zwischen dem Freistaat und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG eine Planungsvereinbarung geschlossen worden, um, wie die Staatsregierung schreibt, den Ausbau der S 4 „inhaltlich voranzubringen“. In und mit dieser Vereinbarung hatte sich die Bahn zur Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung einschließlich des Genehmigungsverfahrens verpflichtet, der Freistaat hatte die Finanzierung der genannten Schritte garantiert.

Grundlagenermittlung und Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten- und Ingenieurleistungen – HOAI) für einen viergleisigen Ausbau, ausgeschrieben 2005 und 2006, wurden 2007 fertiggestellt, und es gab auch schon längst die Freigabe für die Leistungsphasen 3 und 4 nach der HOAI, also die Entwurfsplanung und die Genehmigungsplanung. Wie bei der Präsentation der Machbarkeitsuntersuchung 2004/2005 zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke München-Pasing – Buchenau, so wurde auch bei der Präsentation der Vorplanungsergebnisse durch die DB AG im Juli 2007 seitens Staatsregierung und DB erklärt, dass „der viergleisige Ausbau zwischen Pasing und Buchenau technisch anspruchsvoll aber machbar“ sei.

Auch die Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2012 basierte noch auf einem viergleisigen Ausbau, wenngleich nur bis Eichenau. Aktuell ist jedoch nur mehr ein dreigleisiger Ausbau bis Eichenau in Planung. Neben dem Bau eines dritten Streckengleises bis Eichenau sind bekanntlich Maßnahmen zur Blockverdichtung zwischen Eichenau und Buchenau vorgesehen. Gleichzeitig soll eine abermalige Machbarkeitsstudie zum viergleisigen Ausbau der S 4 West erstellt werden. Unter anderem damit wird suggeriert, dass sich einem dreigleisigen Ausbau der viergleisige Ausbau in absehbarer Zeit nachschieben lassen würde.

Zur Mutmaßung, einem dreigleisigen Ausbau ließe sich der viergleisige Ausbau in absehbarer Zeit nachschieben:

Nicht zuletzt von mehreren Mitarbeitern der DB AG war erklärt worden, dass ein dreigleisiger Ausbau nicht bzw. nur mit immens hohen Aufwendungen aufwärtskompatibel sei. Mit dem nur dreigleisigen Ausbau, zumal nur bis Eichenau, wäre der 15-Minuten-Takt<sup>2</sup> (vorgesehen im Übrigen als Stolper-Takt im 12-/18- bzw. 13-/17-Minuten-Turnus und auch nur bis Buchenau) somit zementiert, ein 10-Minuten-Takt wäre nicht mehr möglich. Nicht von ungefähr, hatte die DB AG über Jahre hinweg erklärt, dass ein dreigleisiger Ausbau unzureichend sei.

Ein dreigleisiger Ausbau, dem dann in fünf, zehn oder 15 Jahren der viergleisige Ausbau nachgeschoben werden soll, würde bedeuten:

- a) eine Doppelung monate-, ja jahrelang baustellenbedingter Beeinträchtigungen des Zugverkehrs und damit Belastungen der Fahrgäste in Form von Streichungen von Zugfahrten und/oder Zughalten, von Verspätungen und Zugausfällen
- b) eine Doppelung monate-, ja jahrelang baustellenbedingter Belastungen der Anwohner der Bahnstrecke durch Baulärm und Baustellenverkehr
- c) deutlich höhere Kosten im Vergleich zu einem viergleisigen Ausbau in einem Zug

Die Bahnstrecke zwischen Pasing und Eichenau weist aktuell 14 Über- und Unterführungen auf.<sup>3</sup> Sollte eine Planung für drei Streckengleise einen späteren viergleisigen Ausbau berücksichtigen, so müssten hier die Brückenköpfe bei einem Um- bzw. Neubau entsprechend dimensioniert werden. Auch dürfte es eine knifflige Aufgabe sein, zu vermeiden, dass im Falle eines einem dreigleisigen Ausbau folgenden viergleisigen

---

<sup>2</sup> Für die Abendstunden soll es nach dem derzeit vorgesehenen Betriebskonzept sogar zu Taktverschlechterungen vom jetzigen 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt kommen.

<sup>3</sup> Zwischen Eichenau und Buchenau gibt es weitere 15 Über- und Unterführungen.

Ausbau bestehende oder im Zuge des dreigleisigen Ausbaus neu gebaute Bahnsteiganlagen einschließlich ihrer jeweiligen Erschließungen an einzelnen Bahnhöfe/Haltepunkte zurückgebaut werden müssen.

Gründe gegen den dreigleisigen Ausbau:

Zwei Gleise für den S-Bahn-Verkehr und ein Gleis für Fern-, Regional- und Güterzüge nutzen zu wollen, und dies in beiden Richtungen, so wie dies die aktuellen Planungen zwischen Pasing und Eichenau vorsehen, würde mit einer gut neun Kilometer langen eingleisigen Zwei-Richtungs-Strecke zu gravierenden Engpässen führen.<sup>4</sup> Zu berücksichtigen sind hier die vorgesehenen (und von uns auch begrüßten) Zuwächse im Fernverkehr in die Schweiz und nach Italien (Fertigstellung von NEAT + Elektrifizierung bis Lindau) und im Regionalverkehr.

In Zeiten, in denen endlich auch mehrheitlich in der Politik die Eindämmung des Ausstoßes an Klimagasen zum Ziel erklärt und u. a. die massive Stärkung des ÖPNV gefordert und versprochen wurde, sollte sich ein Rumpfausbau, zumal wenn ein solcher einem wirklich zielführenden Ausbau im Wege steht, verbieten.

Zur Forderung nach einem 10-Minuten-Takt:

Bis vor wenigen Jahren war der 10-Minuten-Takt auf den Außenästen wesentliches Planungsziel des Projektes „Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke“. Aber schon bevor dieses Projekt angedacht und angegangen wurde, stand die Einführung eines 10-Minuten-Taktes für die S 4 West als Zielsetzung außer Frage. Erinnerung sei an dieser Stelle nochmals an die Beauftragung der damaligen Bundesbahn im August 1991, Investitionsmaßnahmen zur Einführung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit für die Strecke zwischen Pasing und Buchenau zu planen. Und Ende 1997 versprach Otto Wiesheu, damals Bayerns Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie<sup>5</sup>, dass der 10-Minuten-Takt mit Ertüchtigung der alten Stammstrecke, Wiesheu benannte hier 2001 als Fertigstellungstermin, auf den „wichtigsten Außenästen“, wozu zweifelsohne die S 4 West zählte und zählt, eingeführt würde.

Ursächlich für das Umsteuern von Staatsregierung und DB AG beim S 4-Ausbau auf die Sparversion eines nur dreigleisigen Ausbaus und auch nur zwischen Pasing und Eichenau waren und sind die explodierenden Kosten für die Zweite Münchner S-Bahn-Röhre. Denn um auf den Außenästen einen 10-Minuten-Takt fahren zu können, wie gesagt das eigentliche Planungsziel des Projektes Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke (!), hätte nochmals sehr viel Geld für Investitionen in die Hand genommen werden müssen und das war nicht drin. Also verfiel man auf die famose Idee eines 15-Minuten-Grundtaktes überlagert durch eine sog. Express-S-Bahn auf manchen der Strecken im 30-Minuten-Takt.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Ein drittes Gleis, das von allen Fern-, Regional- und Güterzüge in beiden Richtungen genutzt werden soll, würde aufgrund von „Gegenfahrtenkonflikten“ allenfalls eine Kapazitätssteigerung von gerade einmal 25 Prozent bringen, während mit einem viergleisigen Ausbau die Kapazität mindestens verdoppelt werden könnte.

<sup>5</sup> „Der Zehn-Minuten-Takt auf den wichtigsten Außenästen der Münchner S-Bahn kommt! Es gibt keine Veranlassung daran zu zweifeln“, so Bayerns damaliger Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu in einem Interview, veröffentlicht in der SZ vom 09.12.1997. Als Voraussetzung für die Einführung des 10-Minuten-Taktes auf den „wichtigsten Außenästen“ wurde damals die Ertüchtigung der alten Stammstrecke gesehen. Als zeitliches Ziel für die Fertigstellung eben dieser Ertüchtigung benannte Otto Wiesheu im nächsten Satz des o.g. Interviews das Jahr 2001.

<sup>6</sup> Taktverdichtungen auf den einzelnen S-Bahn-Ästen sind vor allem in den Stoßzeiten von Nöten. Der jetzt anvisierte 15-Minuten-Grundtakt hätte jedoch zur Folge, dass an einer Reihe von Stationen, die aktuell morgens und spätnachmittags in den Genuss von Verstärkerzügen, also eines 10-Minuten-Taktes kommen und an denen künftig Express-S-Bahnen nicht halten sollen, die Takte in Stoßzeiten sogar ausgedünnt werden.