

Dr. Ralf Wiedenmann
Müliwiesstr. 77
CH-8487 Zell ZH
Schweiz
ralf.wiedenmann@gmail.com
Tel. +41 79 458 94 02
20.10.2017

An die MdLs
Bernhard Roos
Dr. Ottmar Bernhard
Per Email

Betrifft: Antrag „S4-Ausbau vorantreiben“. Sitzung des Wirtschaftsausschuss vom 26.10.2017

Sehr geehrter Herr Roos
Sehr geehrter Herr Dr. Bernhard

Soeben habe ich erfahren, dass Sie als Berichterstatter den oben erwähnten Landtagsantrag behandeln. Deshalb erlaube ich mir, Ihnen meine Erwägungen und Analysen zukommen zu lassen.

Ich bin dezidiert der Meinung, dass der S4-Ausbau unbedingt in der Prioritätenliste ganz oben stehen muss. Einerseits können die versprochenen Fahrzeitgewinne im Fern- und Regionalverkehr ohne einen Ausbau der S4-Strecke nicht realisiert werden. Andererseits müssen in der morgendlichen Stosszeit, wenn am meisten Fahrgäste unterwegs sind, die Platzkapazitäten unbedingt ausgebaut werden. Leider sieht das Fahrplankonzept zur 2. Stammstrecke genau das Gegenteil vor: Statt wie heute neun S-Bahn- und Regionalzügen in der Spitzenstunde am Morgen werden nach Eröffnung der 2. Stammstrecke nur noch acht aus Richtung Geltendorf/Buchloe in Pasing ankommen, offensichtlich, da bei einem 15-Minuten-Grundtakt der S4 nicht mehr Züge auf dieser überlasteten Strecke untergebracht werden können.

Ich hab mir die Arbeit gemacht, die Netzgrafik für den bayerischen Takt-Zielfahrplan 2030 (http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/zieilfahrplan-2030-bayern.pdf?__blob=publicationFile) in einem grafischen Fahrplan für die Strecke München-Pasing – Buchloe zu übersetzen (siehe Beilage). In diesen Taktfahrplan für 2030 ist bereits die Express-S-Bahn S24X eingearbeitet. Dieser Taktfahrplan stimmt im Wesentlichen überein mit dem Fahrplankonzept, welches dem Nutzen-Kosten-Gutachten zur 2. Stammstrecke von Oktober 2016 (http://www.2.stammstrecke-muenchen.de/medien/pdf/Nutzen-Kosten-Untersuchung_2_Stammstrecke_Muenchen_2025.pdf) zugrunde liegt und nun als Startkonzept zur 2. Stammstrecke bezeichnet wird (siehe <http://www.2.stammstrecke-muenchen.de/nutzen/startkonzept>).

Nun zum Fahrplankonzept gemäss Taktfahrplan 2030 im Detail:

1. Der Regelfahrplan kommt ohne Überholungen aus. Dadurch, dass auch in den Stosszeiten die S4 künftig nur alle 30 Minuten statt heute alle 20 Minuten bis Geltendorf verkehrt, und erst ab Grafrath der 15-Minuten-Takt gilt, haben sich diese Konflikte offenbar vermeiden lassen.
2. Erstaunlich ist jedoch die lange Fahrzeit, welche für den Eurocity und für die schnellen Regionalexpress (ohne Halt zwischen Buchloe und Pasing) vorgesehen sind. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit zwischen Pasing und Buchloe beträgt nur 100 km/h. Damit der Fahrplan funktioniert, muss zwischen Buchloe und Geltendorf eine Reisegeschwindigkeit von 140 km/h vorausgesetzt werden, zwischen Geltendorf und Pasing fällt die Reisegeschwindigkeit auf 80 km/h zurück, ansonsten würden die Regionalexpress bzw. EC-Züge auf die vorherige S-Bahn (welche in Grafrath eingesetzt wird) auffahren. Die geplante Fahrzeit zwischen Buchloe und München Hbf für den Eurocity ist deshalb mit 43 Minuten nur um 2 Minuten schneller als mit den heutigen dieselbetriebenen Zügen ohne Neigetechnik.

3. Könnte man auf der Gesamtstrecke Buchloe-Pasing eine Reisegeschwindigkeit von 140 km/h realisieren, würde das die Fahrzeit um sagen und schreibe 10 Minuten verkürzen. Dies zeigt mit aller Deutlichkeit, dass der S4-Ausbau mehr als dringlich ist, und eigentlich, wie ursprünglich vorgesehen war, vor oder zumindest gleichzeitig mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke Lindau-Geltendorf fertiggestellt hätte werden müssen. Insofern muss übrigens festgestellt werden, dass die Deutsche Bahn der Staatsregierung und dem Landtag 2012 einen Bären aufgebunden hat, als behauptet wurde, die Fahrzeitgewinnen im Fernverkehr liessen sich auch ohne einem Ausbau der S-Bahn-Strecke Pasing-Buchenau realisieren (siehe Beilage Antwort Martin Zeil auf Antrag „Bahn-Strecke München – Lindau rechtzeitig auf Elektrifizierung vorbereiten“ vom 21.1.13).
4. Der Fahrplan ist sehr knapp gestrickt, und daher verspätungsanfällig.
 - a. Die S4 ab Geltendorf hat nur 2 Minuten Abstand hinter den durchfahrenden Regionalexpress
 - b. Die S4 ab Grafrath fährt mit ca. 3 Minuten Abstand hinter der durchfahrenden Express-S24 ab
 - c. Die Express S24X kommt in Pasing gerade einmal 3 Minuten hinter der regulären S4 an.
 - d. Ebenfalls äusserst knapp sind die Zugfolgen auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Pasing und Leienfelsstrasse (Westkopf Pasing). Der Regionalexpress Richtung Geltendorf fährt zur gleichen Minute in Pasing ab wie die S4 aus Grafrath ankommt.

Anbei der grafische Fahrplan für die Strecke Buchloe – München Pasing. Im Abschnitt Pasing-Leienfelsstr. werden die Regional- und Fernverkehrszüge der Gegenrichtung angezeigt. Die Regionalzüge stadtauswärts teilen sich das S-Bahn- und Regionalzuggleis stadteinwärts. Die EC-Züge stadteinwärts müssen das Gleis stadtauswärts kreuzen und ein kurzes Stück wird von den EC-Zügen stadteinwärts und stadtauswärts eingleisig betrieben (siehe schematischen Gleisplan: <http://www.ropix.de/gleisplan/MVV/>). Die Züge, die stündlich verkehren sind im grafischen Fahrplan mit durchgezogener Linie eingezeichnet, jene, die nur alle zwei Stunden verkehren mit gestrichelter Linie.

Insgesamt muss man zwar den Fahrplan-Planern zum Startkonzept 2. Stammstrecke ein Kompliment machen, dass Sie ohne Streckenausbau auf der S4 eine Express-S-Bahn ab Buchloe auf der überlasteten S-Bahnstrecke unterbringen konnten. Allerdings geht das einerseits auf Kosten des S-Bahnangebots auf dem Abschnitt Buchenau-Geltendorf, wo in den Hauptverkehrszeiten statt bisher drei S-Bahnzügen pro Stunde nur noch deren zwei verkehren. Andererseits werden in der Spitzenstunde am Morgen statt bisher neun Zügen pro Stunde (sechs S-Bahnzüge, drei Regionalzüge) aus Richtung Buchenau/Geltendorf/Buchloe nur noch acht Züge (vier S-Bahnen, zwei Express-S-Bahnen, zwei Regionalzüge) Richtung München eingesetzt.

Die Analyse zeigt mit aller Deutlichkeit, dass der Ausbau der S4 dringlich ist, und wie von mir schon lange hervorgehoben, entweder zu einer Ausbremsung von EC- und Regionalzügen führt, oder zu einer Überholung von S-Bahnzügen. Im Zielfahrplan Taktfahrplan 2030 wurde die 2. Option gewählt. Aber auch in dieser Version leidet die Stabilität des S-Bahnfahrplans, da der Fahrplan so knapp gestrickt ist und damit bei Verspätungen äusserst instabil wird. Ich bitte Sie daher darauf hinzuwirken, dass der S4-Ausbau in der Prioritätenliste zum S-Bahnausbau München unbedingt in die Kategorie mindestens gleichzeitig mit 2. Stammstrecke geschoben wird.

Mit freundlichen Grüssen

Dr. Ralf Wiedenmann

Zu meiner Person:

Ich bin im Grossraum München aufgewachsen und habe mich bereits als Gymnasiast für den öffentlichen Verkehr engagiert. Nach dem Studium der Volkswirtschaftslehre an der Universität München habe ich ein Aufbaustudium an der Universität von Kent in England mit Schwerpunkt Regional- und Verkehrsökonomie absolviert und meine Masterarbeit zum Thema "Subventionen und deren Effekt auf öffentliche Nahverkehrssysteme in Grossbritannien und Deutschland" verfasst. 1992 habe ich als Dr. der Volkswirtschaftslehre an der Universität Zürich promoviert. Seit 1988 lebe ich in der Schweiz und engagiere mich in einem Fahrgastverband (Interessensgemeinschaft Tössallinie) für den öffentlichen Verkehr. Auch in der deutschen Presse äussere ich mich von Zeit zu Zeit zu Belangen des öffentlichen Verkehrs.