

Bayerisches Staatsministerium für  
Wohnen, Bau und Verkehr  
Herrn Verkehrsminister Dr. Hans Reichhart  
Franz-Josef-Strauß-Ring 4  
80539 München  
Telefon: 089 / 2192-02  
Telefax: 089 / 2192-13350  
E-Mail: [poststelle@stmb.bayern.de](mailto:poststelle@stmb.bayern.de)

Michael Pausch  
FW OV Puchheim

Veilchenstr.6  
82178 Puchheim  
Tel.: 089 804498  
Mobil: 01752251400  
[michael.pausch@freie-waehler-puchheim.de](mailto:michael.pausch@freie-waehler-puchheim.de)

Puchheim, den 10.12.2019

## Offener Brief

Tägliches Chaos auf der Strecke der S4-West  
Entscheidung zum viergleisigen Ausbau mehr als überfällig  
Planungsvorgaben des Verkehrsministeriums an die Bahn nicht  
zielführend

Sehr geehrter Herr Minister,

die inzwischen fast täglichen Betriebsstörungen auf der Strecke der S4-West in Verbindung mit regelmäßig viel zu kurzen Zügen in den Hauptverkehrszeiten sind nicht hinnehmbar und für die Nutzer der S4-West eine tägliche Qual. So wie die DB-Regio AG / S-Bahn München die Betriebsführung in den letzten Jahren gestaltet hat, in Verbindung mit einer für die heutigen Anforderungen völlig unzureichenden Infrastruktur, wird die Verkehrswende und die damit beabsichtigte CO2-Einsparung im Landkreis FFB jedenfalls nicht gelingen.

Ich fahre selbst jede Woche an fünf Arbeitstagen täglich mit der S-Bahn und erlaube mir hier vorab nur beispielhaft einige Vorkommnisse der letzten Woche und von Montag (09.12.2019) Morgen anzuführen, um daran anschließend Vorschläge für weiterführende Maßnahmen zu erörtern.

In der gesamten letzten Arbeitswoche vom 02.12. bis 06.12. (und in den Wochen davor) wurden von der Bahn in der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit häufig nur S-Bahnen mit zwei Zugteilen eingesetzt (z.B. Puchheim ab 06.58h, 07.58h, 08.18h etc.), was zwangsläufig zu einer totalen Überfüllung der Züge führt. Bereits in Puchheim sind die Züge mehr als voll, in Aubing und an der Leienfelsstraße ist ein Zusteigen kaum noch möglich und es bleiben immer wieder Fahrgäste am Bahnsteig zurück.

Beispielsweise am 09.12.2019 gegen 7h kam es wieder zu umfangreichen Verzögerungen wegen eines Notarzteinsatzes auf der Stammstrecke, wobei dies für die S4-West fast immer eine extra Verzögerung wegen dann fälliger Zugüberholungen (heute in Puchheim) durch Fernverkehrs- oder Regionalzüge bedeutet. Folge: In der u.a. wegen Zugüberholungen durch Regionalzüge um 10 Minuten verspäteten S-Bahn regulär ab Puchheim um 6.58h wurde in Aubing und

Leienfelsstraße vom Lokführer durchgesagt, der Zug sei bereits überfüllt und man möge eine folgende S-Bahn (ohne Zeitangabe ob und wann überhaupt eine S-Bahn folgt, die Anzeigen an den Bahnsteigen sind ja nicht zuverlässig und meist nicht in Betrieb!) nehmen. Der Mann mag Gründe gehabt haben so eine Durchsage vorzunehmen, ohne weiterführende Informationen an die am Bahnsteig zurückbleibenden Fahrgäste ist dies jedoch schlicht inakzeptabel. Eine vergleichbare Situation liegt auch in Richtung stadtauswärts vor.

Wie sich die Bahn und die Bayerische Eisenbahn Gesellschaft (BEG) einen zukünftigen Betrieb auf der S4-West mit den derzeit bereits ansteigenden Einwohnerzahlen in München-Freiham (im Endausbau + 30.000 EW, ohne U-Bahn Anschluss bis 2035, davon sicher 5.000 bis 10.000 zusätzliche Nutzer der S4!) vorstellen bleibt aus meiner Sicht ein ungelöstes Rätsel.

Durch die völlig überfüllten Züge ergeben sich Verzögerungen beim Schließen der Türen (weil nicht alle Fahrgäste in den Zug passen, aber natürlich trotzdem alle versuchen hinein zu kommen, wer weiß ob und wann mal wieder eine S-Bahn kommt.....). In der Folge sind die Züge dann nicht nur überfüllt, sondern auch ohne weitere Betriebsstörungen alles andere als pünktlich. Und dann kommt als „Sahnehäubchen“ noch der Regional- und Fernverkehr auf der Strecke dazu, der offensichtlich immer Vorrang genießt und zu lange wartenden S-Bahnen wegen Zugüberholungen führt.

Dies ist der normale Betriebsfall. Richtig „gut“ wird es, wenn noch eine Stellwerksstörung, ein Schaden am Betriebsfahrzeug oder ein Notarzteinsatz zum „normalen“ Betriebszustand hinzukommen und mit der irreführenden und von jeglichem Bezug zur Realität freien Informationspolitik der Bahn kombiniert werden.

Beispielhaft sei hier der letzte Donnerstag (05.12.2019) mit Stellwerksstörung am Ostbahnhof herausgegriffen:

Es ist nachvollziehbar, dass es durch einen Ausfall eines zentralen Elements des S-Bahn Betriebs wie dem Stellwerk am Ostbahnhof zu Betriebseinschränkungen, Zugausfällen etc. kommt. Nicht nachvollziehbar ist allerdings, dass es der Bahn offensichtlich in den letzten 15 Jahren nicht gelungen ist für so ein zentrales Element einen betriebssicheren Zustand herbeizuführen. So wurde am Donnerstag, den 05.12. um 16.55h den am Karlsplatz/Stachus auf die S4 West wartenden Fahrgästen (ich war einer davon) per Durchsage mitgeteilt, dass derzeit auf der Stammstrecke keine S4 verkehrt und man bitte die einfahrende S3 nach Mammendorf bis Pasing benutzen soll, in Pasing stünde dann eine S4 nach Geltendorf bereit. Zwei Dinge sind dabei bemerkenswert: So scheint es aus Sicht der Bahn kein Problem zu sein in einen kurzen, nur zweiteiligen S-Bahn-Zug nach Mammendorf zusätzlich die Fahrgäste eines normalerweise dreiteiligen S-Bahn-Zuges nach Geltendorf hineinzubekommen. Ich kann Ihnen versichern, es funktioniert nicht. Die Zustände in dem Zug waren absolut inakzeptabel. Aber das war nur der erste Schritt eines wirklich irrwitzigen „Theaterstücks“ der Bahn, denn: In Pasing war weit und breit keine S4 und es kam auch keine. Dafür kamen aber weitere fünf S3 nach Mammendorf oder Maisach, wovon eine dann kurzfristig auf einen anderen Bahnsteig umgeleitet wurde (was hunderte von Menschen in Bewegung setzte) und dann doch nicht weiterfuhr, obwohl es per Durchsage ausdrücklich angekündigt wurde. Der Bahnsteig in Pasing wurde voll und voller mit auf die S4 wartenden

Fahrgästen, schließlich kam nach fast 50 Minuten eine S4. Diese hatte aber nur zwei Zugteile. Die weitere Schilderung spare ich mir hier, als ich den Lokführer darauf ansprach wie es denn sein könne, dass hier ein nur zweiteiliger Zug verkehrt bekam ich zur Antwort ich solle froh sein, dass überhaupt eine S4 fährt, es gäbe schon wieder Störungen im Stellwerk. Den Hinweis, dass in den letzten 50 Minuten fünf (!) S3 fuhren kommentierte er mit Schulterzucken. Zum krönenden Abschluss hat dann die S4 bei der Ausfahrt aus Pasing noch einen Regionalzug vorbeigelassen....

#### Zusammenfassung:

Die DB Regio AG als rechtlich für den S-Bahn Betrieb in München zuständiger Teil der Deutschen Bahn ist wiederholt nicht in der Lage einen ordnungsgemäßen Betrieb auf dem Streckenteil der S4-West durchzuführen. Es werden ohne ersichtlichen Grund regelmäßig deutlich zu geringe Transportkapazitäten (nur zwei statt drei Zugteile, wie es früher im Übrigen üblich war) bereitgestellt und es kommt immer wieder zu Zugausfällen, ohne dass dafür Gründe vorlägen die außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der DB Regio AG liegen. Im Störfall werden keine oder ungeeignete Maßnahmen ergriffen, um die Auswirkungen der Störung auf die Fahrgäste auf ein unvermeidbares Minimum zu beschränken. Eine Information der Fahrgäste über Störungen und Hinweise auf Fahrtmöglichkeiten unterbleiben bzw. sind in vielen Fällen nicht korrekt. Die Anzeigen an den Bahnhöfen sind teilweise monate- (z.B. alle Bahnsteige in Puchheim) oder sogar jahrelang (z.B. Bahnsteig Pasing Gleis 7&8, Anzeige am westl. Bahnsteigteil) außer Betrieb.

Es stellt sich ganz grundsätzlich die Frage, ob die S-Bahn München / DB Regio AG willens und überhaupt in der Lage ist, die gemäß Verkehrsdurchführungsvertrag zwischen BEG und DB Regio AG vereinbarten Leistungen zu erbringen. Im Rahmen des derzeit gültigen Vertrags profitiert die DB Regio AG von einer wiederholt verschobenen Neuausschreibung und genießt praktisch bis 2032 vollkommenen Schutz vor potentiellen Konkurrenten, da bis zu diesem Zeitpunkt eine Neuausschreibung mittels Gestaltung der Ausschreibungsrandbedingungen faktisch ausgeschlossen ist. Dies ist regulatorisch und wettbewerbsrechtlich problematisch und überhaupt nur dann hinnehmbar und zulässig, wenn die im Verkehrsdurchführungsvertrag geregelten Leistungen durch die DB Regio AG auch zuverlässig erbracht werden. Die betriebliche Praxis der letzten Jahre betreffend die S4-West führt jedoch zu erheblichen Zweifeln an der für die Erfüllung eines solchen öffentlichen Auftrags erforderlichen Sachkunde und Zuverlässigkeit der DB Regio AG.

#### Sofortmaßnahmen:

1. Sämtliche S-Bahnen auf dem Streckenast der S4-West in den Hauptverkehrszeiten Mo-Fr (Werktage ohne Samstag) zwischen 6.30h und 9h sowie zwischen 16h und 19h sind als Langzüge (drei Zugteile) zu führen.
2. Informationen an die Fahrgäste haben inhaltlich korrekt und umgehend zu erfolgen, sämtliche nicht betriebsfähigen Anzeigen sind kurzfristig Instand zu setzen.
3. Bei Betriebsstörungen im Gesamtnetz ist verbindlich sicherzustellen, dass nicht einzelne Linienäste unzulässig benachteiligt werden. Die jetzige

betriebliche Praxis erfüllt nicht die Anforderungen an eine zuverlässige Betriebsführung.

4. Die Infrastruktur des Streckenastes S4-West ist bekanntermaßen für das kontinuierlich steigende Fahrgastaufkommen seit Jahrzehnten unzureichend und bedarf einer kurzfristigen Verbesserung, sowohl hinsichtlich der Streckenkapazität als auch hinsichtlich der Barrierefreiheit. Daher sind umgehend sämtliche rechtlich mögliche planerische und bauliche Maßnahmen einzuleiten, um zumindest an neuralgischen Punkten sofort wirksame Verbesserungen zu erzielen. Ankündigungen dazu gibt es seit mehr als 20 Jahren, umgesetzt wurde bisher so gut wie nichts.
5. Die einzige zukunftsfähige Lösung ist der viergleisige Ausbau der Strecke bis Fürstenfeldbruck.  
Einige dazu aus Ihrem Hause in einem Schreiben an die Teilnehmer des Aktionstages „S4 Ausbau“ und der Postkartenaktion der „Bürgerinitiative S4 Ausbau jetzt“ vom 22.11.2019 getroffenen Aussagen von Herrn Bauoberrat Kutzner sind irreführend.

So wird zum Abschluss des Schreibens die Aussage getroffen

*„Die vorgesehene Dreigleisigkeit wird einen eventuell später erforderlichen viergleisigen Ausbau nicht verhindern“.*

Diese Aussage ist nicht korrekt. Ein dreigleisiger Ausbau der Strecke und insbesondere eine Planung nur für drei Gleise würde durch nicht auf vier Gleise erweiterbare oder umgestaltbare Bauwerke (Unterführungen, Bahnsteige, Lage der Gleise etc.) in der Praxis für immer einen Ausbau auf vier Gleise verhindern. Wenn man in Ihrem Ministerium der Meinung ist, dass für die Anwohner der S4 West drei Gleise genügen, dann sollte man auch klar dazu stehen und nicht versuchen zu suggerieren, hier wäre eine Erweiterung auf vier Gleise zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Dies wäre nur dann möglich, wenn jetzt verbindlich für vier Gleise geplant würde. Genau das wird aber aktuell nicht gemacht.

Die im Schreiben von Bauoberrat Kutzner angeführten zusätzlichen „Überleitstellen“ (Weichenverbindungen zwischen den drei Gleisen) bewirken im praktischen Betrieb und insbesondere im Fall von Betriebsstörungen genau das Gegenteil dessen, was mit dieser Textpassage wohl ausgesagt werden soll: Dadurch wird es Regional- und Fernverkehrszügen sowie Güterzügen ermöglicht auf die S-Bahn Gleise auszuweichen, da ein Gleis für den Regional- und Fernverkehr zwischen Pasing und Eichenau (oder FFB) für eine zuverlässige Betriebsführung nicht ausreicht. Mit dieser Aussage bestätigt Herr Bauoberrat Kutzner vermutlich unbeabsichtigt einen der zentralen Kritikpunkte an den Planungen für den dreigleisigen Ausbau: Er wird kapazitätsmäßig den Anforderungen nicht genügen und ein Ausweichen der Regional- und Fernverkehrszüge auf die angeblich für den S-Bahn Verkehr vorgesehenen zwei Gleise hat einen Effekt, unter dem die S-Bahn Nutzer schon seit Jahrzehnten und bis heute leiden und der für eine zuverlässige Betriebsführung inakzeptabel ist: Die S-Bahnen werden bei einem zukünftigen dreigleisigen Ausbau auch weiterhin wegen überholender Züge warten

müssen und Verspätungen werden sich aufsummieren. Zusätzlich wird bei einer solchen Betriebsführung der Regional- und Fernverkehr mit 160 Km/h an der S-Bahnsteigkante vorbeidonnern (heute max. 140 Km/h) und bei Bahnhöfen mit mehr als zwei Gleisen wird man des Öfteren die Fahrgäste mit spontanen Gleiswechseln konfrontieren.

Zusammengefasst: Eine Planung für drei Gleise ist nicht sinnvoll und nicht zukunftsfähig und sollte in keinem Fall weiterverfolgt werden. Es existieren von vor 2011 bereits Planungen für einen viergleisigen Ausbau, diese müssen kurzfristig wieder aufgegriffen werden.

6. Noch eine Anmerkung zum Thema Transparenz und Informationspolitik Ihres Hauses: Im letzten Absatz auf Seite 2 des Schreibens von Bauoberrat Kutzner wird darüber berichtet, dass eine Studie zur Untersuchung der Auswirkungen der Viergleisigkeit „angestoßen“ worden sei und dass über die Ergebnisse der Studie zu „gegebener Zeit“ berichtet würde.  
Diese Aussagen gehen an den heute üblichen Anforderungen an eine transparente Kommunikation mit den Bürgern vornehm formuliert vorbei, oder einfach gesagt: Nennen Sie bitte einfach die Fakten. Wann wurde oder wird die Studie in Auftrag gegeben, wie lautet der Auftrag der Studie (Wortlaut) und welche Fristen wurden bis zur Auftragserfüllung gesetzt?  
Die betroffenen Bürger haben vor der kommenden Wahl einen Anspruch darauf zu erfahren, welche Entscheidungen in Ihrem Ministerium vorbereitet werden.

Ich bitte Sie im Zusammenwirken mit der BEG die sofort möglichen Verbesserungen betreffend die Betriebsführung der S-Bahn München auf dem Abschnitt S4-West umzusetzen und die DB-Regio entsprechend anzuweisen.

Betreffend die angeführten Punkte zu den Infrastrukturmaßnahmen würde ich mich über eine zeitnahe Antwort freuen und hoffe auf den Einstieg in eine neue offene und konstruktive Phase der Kommunikation zu diesem Thema. Die bisherigen Einzelgespräche mit Bürgermeistern und der separate Auftritt zu Teilthemen (z.B. barrierefreier Ausbau eines Bahnhofs) in kommunalen Gremien (Stadt- und Gemeinderäte) verhindert einen zusammenhängenden Überblick der politisch Verantwortlichen auf das Gesamtprojekt S4-Ausbau. Vielleicht finden wir dazu einen neuen und bürgerfreundlicheren Ansatz für eine in die Zukunft gerichtete Verkehrspolitik des Freistaats Bayern.

Mit freundlichen Grüßen,



Michael Pausch  
Freie Wähler  
Ortsverband Puchheim