



Antrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Günther Felbinger, Thorsten Glauber, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Alexander Muthmann, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München V: Ausbau und Ertüchtigung der S4-West

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

1. zu prüfen und dem Landtag zu berichten, ob ein 20-Minuten-Takt ganztags bis Geltendorf und zumindest zu den Spitzenzeiten ein 10-Minuten-Takt bis Buchenau durch Maßnahmen im Ablauf bereits heute betrieblich realisiert werden kann oder ob dies mittels zusätzlicher, voneinander unabhängiger Gleispaare zwischen München-Pasing und Eichenau/Emmering, also eines 4-gleisigen Ausbaus oder durch die sog. „Gröbenzeller Spange“, gewährleistet werden kann;
2. falls dies nicht der Fall ist, zügig einen Ausbau der S4 West voranzutreiben;
3. zeitlich unabhängig, aber unter Berücksichtigung der o.g. Vorhaben auch hier den barrierefreien Ausbau der S-Bahn-Stationen dringlich umzusetzen.

Begründung:

Auch der durch kontinuierliches Bevölkerungswachstum und zunehmende Pendlerzahlen gekennzeichnete Münchner Westen – hier insbesondere der durch die S4 erschlossene Bereich – ist durch eine vorausschauende und zielorientierte Ertüchtigung der S-Bahn im Außenbereich viel besser als bislang mit ÖPNV zu bedienen. Fragt man die ortsansässige Bevölkerung, aber auch kommunale Vertreter, so sind insbesondere zu große Taktzeiten und Betriebsstörungen durch zu wenige Gleise für zu viele Züge die größten Hemmnisse, um mehr Fahrgäste vom Individual-Straßenverkehr zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Mit Blick auf die zu erwartende Entwicklung der Bevölkerung und die weitere Erschließung dieses Bereichs ist eine Kehrtwende weg vom endlosen Warten auf einen zweiten Stammstreckentunnel hin zu einer Ertüchtigung mit davon unabhängig realisierbaren Maßnahmen jetzt dringend nötig.

Laut Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) ist etwa ein echter Attraktivitätssprung z.B. erst ab einer Verdichtung des Angebots durch einen 10-Minuten-Takt wirklich gegeben. Und dass der durch zu wenige Gleise bedingte Mischbetrieb leicht Störungen der Betriebsabläufe verursacht, ist in Expertenkreisen auch nahezu unwidersprochen.