



Die S 4 von München über Buchenau nach Geltendorf ist neben der S 1 die S-Bahn-Linie mit den meisten Fahrgästen. Es gibt hier bekanntlich keine eigenen S-Bahn-Gleise, d.h. im Mischverkehr behindern sich S-Bahnen, Regional-, Fern- und Güterzüge gegenseitig. In Pasing muss der Regional- und Fernverkehr in beiden Richtungen (!) für eine Strecke von ca. 600 Metern das gleiche Gleis benutzen wie die S 4 stadteinwärts. Dieser Zwangspunkt am Westkopf Bahnhof München-Pasing stellt den größten Engpass im gesamten S-Bahn-Netz dar, mit der Folge jeder Menge von Verspätungen, die dann wiederum in die Stammstrecke getragen werden.

Seit Jahrzehnten wird der Ausbau angekündigt, im August 1991 wurden das erste Mal entsprechende Planungen in Auftrag gegeben. Über Jahre hinweg erklärten die Verantwortlichen von Staatsregierung und Bundesbahn, später dann der DB AG, den Ausbau „zur einvernehmlich als prioritär eingestuften Maßnahme“. In mehreren Landtagsbeschlüssen wird die zügige Realisierung dieser Investitionsmaßnahmen gefordert. Noch 2003 und 2004 verkündeten der damalige Bahnchef Mehdorn und Bayerns damaliger Verkehrsminister Wiesheu die Fertigstellung des Ausbaus und die Einführung des 10-Minuten-Taktes auch für die S 4 bis spätestens 2010.

2007 wurde das Projekt „Ausbau der S 4 bis Buchenau“ zwar durch die Staatsregierung für das Bundesprogramm nach dem sog. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angemeldet und dort auch aufgenommen - als Baubeginn wurde das Jahr 2011 gemeldet., Jedoch auf Betreiben der bayerischen Staatsregierung wurde es jetzt aus der aktuellen GVFG-Aufstellung für die Jahre 2010 – 2014 wieder herausgenommen. Hintergrund ist die Tatsache, dass der Finanzbedarf für die 2. Münchner S-Bahn-Röhre so groß ist, dass für zahlreiche wirklich wichtige Schienenpersonennahverkehrs-Projekte in Bayern kein Geld mehr da ist. Bereits Mitte November 2009 war auf einer Pressekonferenz zum Bahnknoten München im Bayerischen Wirtschaftsministerium der Ausbau der S 4 bis Buchenau für verzichtbar erklärt worden. In den Beschlüssen von Staatsregierung und Landtag vom März bzw. April des Jahres 2010 zum Bahnknoten München ist nur mehr vom Ausbau bis nach Eichenau die Rede; auch gibt es hierfür keinerlei zeitliche Festlegung. Aus dem Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium wurde dann vage in Aussicht gestellt, dass mit den Maßnahmen zum Ausbau der S 4 nach Fertigstellung der 2. Münchner S-Bahn-Röhre begonnen werden könne. Im Klartext heißt das, Verbesserungen auf der S 4 wird es, wenn überhaupt, erst im Jahr 2025 oder noch später geben.

Gleichzeitig würde es mit der 2. Röhre und dem dann präferierten Betriebskonzept auf dem Westast der S 4 in der Summe zu deutlichen Verschlechterungen kommen. In der Hauptverkehrszeit wären weniger (!) Zuggarnituren pro Stunde (statt 3 Langzügen dann 4 Vollzüge) unterwegs. Der Einsatz von unterstützenden Express-S-Bahnen ist nicht vorgesehen, da dieser ohne den viergleisigen Ausbau nicht umzusetzen ist.

Die Option des 10-Minuten-Taktes würde auf den St.-Nimmerleins-Tag verschoben werden, es könnte keinen reinen Taktfahrplan mehr geben, d.h. es wäre nur mehr ein Taktgestolpere möglich. Der Fahrplan wäre dann noch unzuverlässiger einzuhalten als dies heute schon der Fall ist. Zudem würden sämtliche Stationen ab Leienfelsstraße im Spätverkehr ab 21 Uhr nur mehr im 30-Minuten-Takt bedient werden. Dem gegenüber steht als „Verbesserung“ die Einführung eines unregelmäßigen, stolpernden 15-Minuten-Taktes untertags.