

Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München

Herrn
Dr. Ralf Wiedenmann
Müliwiesstraße 77
8487 Zell ZH
SCHWEIZ

Name
Hans Peter Göttler

Telefon
089 2162-2353

Telefax
089 2162-2546

E-Mail
hanspeter.goettler@
stmwivt.bayern.de

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
20.02.2012

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
VII – 7157 p/71/5

München,
13.04.2012

Geiselnahme der S 4 Geltendorf für 2. Stammstrecke beenden!

Sehr geehrter Herr Dr. Wiedenmann,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 12.12.2011. Ich bedauere, dass Ihre wiederholte Zuschrift versehentlich als – wie die übrigen – bereits beantwortet geführt wurde.

Die Bayerische Staatsregierung und der Bayerische Landtag haben im März bzw. April 2010 ein Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München beschlossen und diese Position im Juli 2011 bekräftigt. Prioritäres Element des Bahnknoten-Konzeptes ist die 2. Stammstrecke. Sie bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung der S-Bahn und des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion München. Mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke können sofort Verbesserungen im gesamten S-Bahnnetz realisiert werden. Dies gilt, wie bereits mehrfach dargelegt, auch für die S 4, auf der dann mit einem ganztägigen 15-Minuten-Takt auch eine Steigerung der Zugzahl pro Tag möglich wird. Hierauf weisen Sie ja auch selbst hin.

Hauptgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Bayer. Energieagentur Energie Innovativ
Prinzregentenstr. 24, 80538 München

Telefon Vermittlung
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

E-Mail
poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet
www.stmwivt.bayern.de

Öffentliche Verkehrsmittel
U4, U5 (Lehel)
18, 100 (Nationalmuseum/
Haus der Kunst)

Parallel zur 2. Stammstrecke werden die Planungen für einen Ausbau der S 4 werden im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes entschlossen fortgesetzt. Die aktuell abgeschlossene und zusammenfassend im Internet veröffentlichte Nutzen-Kosten-Untersuchung ermöglicht weitere Schritte für den Streckenausbau. Der Freistaat hat sich bereits mit der Bahn über die nun notwendigen weiteren Planungsschritte abgestimmt. Die finanziellen Voraussetzungen für die Durchführung dieser Planungen liegen vor. Bei realistischer Einschätzung der zeitlichen Abläufe können die planerischen und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung eines Streckenausbaus auf der S 4 aber nicht vor Ende dieses Jahrzehnts erwartet werden.

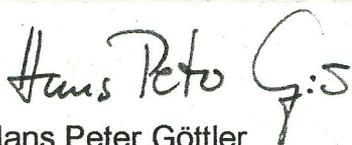
Ein vorgezogener Ausbau der S 4 ist nicht erreichbar. Diese Aussage ist und bleibt richtig. Die in Ziff. 1 und 2 Ihres Schreibens angeführten früheren Äußerungen des Verkehrsressorts sind nicht geeignet, das Gegenteil zu belegen. Die Einschätzung von 2004 wurde bekanntlich durch den weiteren Planungsverlauf, in dem ja auch der Projektzuschnitt geändert werden musste, überholt. Äußerungen, die teilweise 15 Jahre zurückliegen, sind nicht geeignet, die Frage der tatsächlichen Kapazität der 2. Stammstrecke in der Hauptverkehrszeit zu belegen. Aufgrund der betrieblichen Abläufe wie etwa der Fahrgastwechselzeiten sind 30 Züge pro Stunde und Richtung die maximale Kapazität der 1. Stammstrecke in der HVZ. Diese für jeden regelmäßigen S-Bahn-Nutzer offenkundige Situation hat die aktuell von der Münchner S-Bahn bekannt gemachte Studie von DB Netz nochmals deutlich bestätigt. Eine theoretisch mögliche, höhere Zugfrequenz kann unter Praxisbedingungen nicht realisiert werden. Hierin zeigt sich auch das deutliche Fahrgastwachstum der letzten Jahre. Unwahrheiten wurde übrigens zu keinem Zeitpunkt verbreitet: Die Äußerungen datieren entweder lange vor Ertüchtigung der 1. Stammstrecke oder beziehen sich auf die theoretische Streckenkapazität. Ich rege daher an, Ihre Wortwahl zu überprüfen.

Bleibt Ihr Vorschlag, je eine S-Bahn pro Stunde auf der S 3 und der S 8 künftig nicht mehr in die 1. Stammstrecke, sondern über die Sendlinger Spange zu führen. Ich bitte um Verständnis, dass mit der Einführung des 10-Minuten-Taktes auf den hierfür bereits ausgebauten Außenästen eine

Grundentscheidung getroffen wurde, die wir jetzt nicht durch zeitlich befristete Zwischenschritte wieder in Frage stellen möchten. Das Bahnknotenkonzept sieht vielmehr vor, dass mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke auf einen weitgehend einheitlichen Grundtakt im gesamten S-Bahn-Bereich umgestellt wird und dass in der Folge durch weitere Schritte wie dem geplanten Ausbau der S 4 die Voraussetzung für eine Verdichtung des Angebots geschaffen wird. Außerdem steht bereits seit dem 11. Dezember 2011 auf der S 4 zur Hauptverkehrszeit ein größeres Platzangebot zur Verfügung. Damit liegt ein durchaus vergleichbares Angebot auf der S 4 im Vergleich mit zurückliegenden Fahrplanperioden vor.

Abschließend gestatten Sie mir noch eine persönliche Anmerkung. Ich engagiere mich nachhaltig für eine weitere Verbesserung der S-Bahninfrastruktur in der Region München und setze mich dafür ein, auch den Ausbau der S 4 voranzubringen. Was ich – wie ich bei einer Veranstaltung im Dezember 2011 sagte – nicht mehr hören kann, ist der wiederholte Austausch derselben Argumente ohne die Bereitschaft, auf Gegenargumente auch nur einzugehen. Notwendig ist ein gemeinsames Eintreten für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Metropolregion München und der hierfür notwendigen Infrastruktur. Das Bahnknotenkonzept bietet hier aus meiner Sicht eine gute Grundlage.

Mit freundlichen Grüßen



Hans Peter Göttler
Leiter der Verkehrsabteilung