



Elke Struzena, Sprecherin Bürgerinitiative S4 Ausbau jetzt, Kirchweg 29,  
82284 Grafrath, [struzena@t-online.de](mailto:struzena@t-online.de)

Mirko Pötzsch, Verkehrsreferent, Stadt Fürstenfeldbruck, Hauptstr. 31,  
82256 Fürstenfeldbruck, [mirko.poetzsch@gno.de](mailto:mirko.poetzsch@gno.de), [mirko.poetzsch@ffb-spd.de](mailto:mirko.poetzsch@ffb-spd.de)

Dr. Ralf Wiedenmann, Müliwiesstr. 77, CH-8487 Zell (1975-1988 in Puchheim wohnhaft),  
[praesident@ig-toesstallinie.ch](mailto:praesident@ig-toesstallinie.ch)

12.12.2011

Herr  
Hans Peter Göttler  
Leiter Verkehrsabteilung  
Bayerisches Wirtschaftsministerium  
Prinzregentenstraße 28  
80525 München

Sehr geehrter Herr Göttler

### **Geiselnahme der S4 Geltendorf für 2. Stammstrecke beenden!**

Wie wir der Online-Ausgabe des Münchner Merkurs vom 06.12.2011 ("Zweiter S-Bahn-Tunnel frühestens 2019") entnehmen mussten, wiederholen Sie erneut das Argument, dass der Ausbau der S4 West ohne Verwirklichung der 2. Stammstrecke keinen Sinn mache. Denn für eine Verbesserung des Angebots auf der S4 sei der Tunnel eine notwendige Voraussetzung. Dieses von der Staatsregierung und einigen Parlamentarier der Regierungsparteien vorgebrachte Argument ist und bleibt falsch, auch wenn es gebetsmühlenhaft wiederholt wird.

1. Auf eine Anfrage des SPD Abgeordneten Dr. Thomas Meyer im Bayerischen Landtag von 12.2.2004 antwortete die Staatsregierung, dass der S4 Ausbau zwischen Pasing und Buchenau bis 2009, also ein Jahr vor der damals geplanten Fertigstellung der 2. Stammstrecke geplant war. Wenn ein S4 Ausbau vor dem Ausbau der 2. Stammstrecke 2004 sinnvoll war, warum soll das heute nicht mehr der Fall sein?
2. Es wird immer wieder argumentiert, dass auf der bestehenden Stammstrecke für zusätzliche Züge der S4 kein Platz mehr sei, denn derzeit verkehren in der Stosszeit 30 Züge pro Stunde durch die Stammstrecke. Auch dieses Argument ist falsch. In einem Interview mit der SZ vom 9.12.1997 bestätigt der damalige Verkehrsminister Otto Wiesheu, dass in der bestehenden Stammstrecke 33 Züge pro Stunde verkehren können. Diese Aussage wird am 12.6.2006 vom Bayerischen Wirtschaftsministerium auf eine Anfrage im Landtag erneut bestätigt. Für den 10-Minuten-Takt auf der S4 West hat es also in der bestehenden Stammstrecke Platz! Oder haben die Vertreter des Wirtschaftsministeriums in der Vergangenheit etwa Unwahrheiten verbreitet?
3. Selbst wenn in der bestehenden Stammstrecke nur 30 Züge pro Stunde Platz haben sollten – das Wirtschaftsministerium in der Vergangenheit also falsche Aussagen getätigt hat –, heisst das noch lange nicht, dass es für die zusätzliche Züge der S4 in der Stammstrecke keinen Platz hat. Man könnte ja beispielsweise je eine Verstärker-S-Bahn pro Stunde aus Germering und Maisach statt über die Stammstrecke neu über die Sendlinger Spange über Heimeranplatz Richtung Deisenhofen verkehren lassen, und die dadurch frei werdenden "Slots" in der bestehenden Stammstrecke für die Verstärkerzüge der S4 West verwenden. Dann hätten die Linien von Maisach, Buchenau und Germering je 6 S-Bahnen pro Stunde, wobei je fünf durch die Stammstrecke verkehren und eine über die Sendlinger Spange. Bereits die derzeitige Sendlinger Spange verkraftet drei S-Bahnzüge pro Stunden (Pasing ab 7:08, 7:24 und 7:51). Übrigens wird gemäss Wirtschaftsministerium (Schreiben vom 20.9.11 an die Präsidentin des Bayerischen Landtags) bereits 2012/2013 mit dem Ausbau der Pasinger Spange begonnen, so dass Züge auch am Bahnhof Harras halten können, und so Anschluss an U3 (Siemenswerke), U4/U5 (Heimeranplatz) und U6 (Harras) ermöglichen. Dies wäre eine Win-Win-Situation für S3, S4 und S8 West. Schliesslich hatte die S4 im Fahrplan von Sommer 1991 eine Verstärker-S-Bahn am Morgen durch die Stammstrecke. Diesen Zug hatte man der S4 2005 bei Einführung der 10-Minuten-Takte auf anderen S-Bahn-Linien einfach weggenommen. Vor Einführung des 10-Minuten-Taktes hatten auch die S3 von Maisach und die S8 von Germering Züge über die

Sendlinger Spange, die man 2005 ebenfalls gestrichen hat. Es macht wohl wenig Sinn, dass von Buchenau zwei Züge über die Sendlinger Spange im Abstand von weniger als 30 Minuten verkehren, während die Linien S3 und S8 nicht über einen einzigen Direktzug über die Sendlinger Spange verfügen. Ich bin sicher, eine solche Angebotsanpassung würde die Attraktivität für alle drei S-Bahnlinien steigern.

Es tut mir aufrichtig leid, Herr Göttler, dass Sie die Diskussion im Landkreis Fürstentfeldbruck, obwohl Sie selbst dort leben, nicht mehr hören können. Solange Sie jedoch mit falschen Aussagen argumentieren, ist es doch klar, dass sich Pendler und Lokalpolitiker wehren.

Um es nochmals in aller Deutlichkeit klarzustellen: Die Bürgerinitiative entlang der S4 West haltet sich aus der Diskussion 2. Stammstrecke versus Südring bewusst heraus, wir haben Befürworter von 2. Stammstrecke und Ausbau des Südrings als Mitglieder. Unabhängig, welche Ausbaumaßnahme verwirklicht wird, kann der Nutzen einer solchen Baumaßnahme nur dann erfolgen, wenn auf den am stärksten belasteten Linien ein Angebotsausbau erfolgt. Leider sieht jedoch das Startkonzept zur 2. Stammstrecke (Mitfall 6T) für die S4, welche schon heute einen viel schlechteren Angebotsstandard aufweist, nur neu 70 statt bisher 64 Züge pro Tag und Richtung vor (eine marginale Verbesserung), während auf der S8 120 statt 78 Züge verkehren sollen. Notabene hat die S4 West ab Stadtgrenze mit 30 300 Fahrgästen 10% mehr Fahrgäste als die S8 West (27 400) und sogar 25% mehr Fahrgäste als die S3 West (22 400). Hören Sie also auf, die Fahrgäste der S4 West als Geisel für den Ausbau der 2. Stammstrecke zu nehmen. Der Ausbau der S4 West macht schon jetzt Sinn, und es ist höchste Zeit, die Planungsarbeiten, welche über Jahrzehnte verzögert wurden, endlich zügig voranzutreiben und schnellstmöglich für Bau und Finanzierung zu sorgen.

Mit freundlichen Grüßen