



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

Herrn  
Michael Schrodi  
Bürgerinitiative „S 4-Ausbau jetzt“  
c/o  
Föhrenstr. 1 b  
82194 Gröbenzell

**Telefon**  
089 2162-2521

**Telefax**  
089 2162-2760

Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht vom  
09.11.2011

**Bitte bei Antwort angeben**  
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom  
VII/2 – 7157 p/80/4

München,  
14.12.2011

## Kosten-Nutzen-Analyse S 4, Langzüge für S 4

Sehr geehrter Herr Schrodi,

ich danke Ihnen für Ihre Mail vom 9. November 2011. Bedauerlicherweise hat mich Ihr Schreiben vom 9. Oktober 2011 nicht erreicht.

Wie bereits im Schreiben vom 17. August 2011 ausgeführt, sind im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung umfangreiche Arbeiten notwendig. Der bisher erreichte Arbeitsstand entspricht dem vorgegebenen Zeitplan, so dass die Untersuchungsergebnisse in Kürze vorliegen werden. Ihre Sorgen hinsichtlich einer Verzögerung sind unbegründet.

Ab 11. Dezember 2011 werden auf der S 4 zusätzlich werktags um 6.14 Uhr ab Geltendorf in Richtung München sowie am Freitagnachmittag drei S 4-Züge stadtauswärts als Langzüge fahren. Damit verkehren in der nachfragestärksten Zeit zwischen 6.00 Uhr und 8.30 Uhr alle S 4-Züge als Langzüge. Ergänzend zu diesen S 4-Zügen verkehren nach wie vor vier Verstärkerzüge, die jedoch ab Pasing nicht über die bestehende Stammstrecke fahren können.

### 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@stmwvt.bayern.de  
**Internet**  
www.stmwvt.bayern.de

**Öffentliche Verkehrsmittel**  
U4, U5 (Lehel)  
17, 100 (Nationalmuseum/  
Haus der Kunst)

Mit diesen Verbesserungen steht für die Fahrgäste in der Hauptverkehrszeit ein größeres Platzangebot zur Verfügung. Die für Verkehrsmittel in Ballungsräumen zulässigen Werte wurden ohnehin stets eingehalten. Wichtig ist, dass die S-Bahn das Angebot auch ohne temporäre Einschränkungen bei der Zugkapazität fährt.

Die Deutsche Bahn steht in der Pflicht, für die wachsende Nachfrage bei der S-Bahn München ein angemessenes Platzangebot bereitzustellen. Dies schließt auch die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge für die Münchner S-Bahn ein. Forderungen, Neufahrzeuge anzuschaffen oder ganze S-Bahnlinien auf lokbespannte Züge umzustellen, betreffen damit zunächst einmal DB Regio als verantwortliches Verkehrsunternehmen. Beide Vorschläge bieten jedoch bei näherem Hinsehen keine kurzfristige Lösung.

Die Münchner S-Bahnfahrzeuge des Typs ET 423 werden nicht mehr hergestellt. Ein Nachfolgefahrzeug ist in Planung, aber noch nicht am Markt erhältlich und auch nicht zugelassen. Auch der Einsatz von lokbespannten Zügen im S-Bahn-Verkehr setzt voraus, dass die dafür verkehrlich und betrieblich geeigneten Fahrzeuge zur Verfügung stehen, was jedoch nicht der Fall ist.

Die S-Bahn München ist ein überaus sensibles System, das an der Grenze seiner Belastbarkeit betrieben wird. Trotzdem erreicht sie eine insgesamt hohe Betriebsstabilität. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass die S-Bahn München eine einheitliche Fahrzeugflotte hat, die auch im Störfall die erforderliche Flexibilität in den Fahrzeugumläufen gewährleistet, um so schnell wie möglich zum Regelbetrieb zurückzukehren. Dieser Vorteil würde durch die Schaffung einer gemischten Flotte aufgegeben.

Die Forderungen nach weiteren Leistungsverbesserungen sollten mit Sinn für das Machbare gestellt werden. Dabei sollte gewürdigt werden, dass der Großraum München über ein im nationalen und internationalen Vergleich gutes S-Bahn-System verfügt, das von den Kunden entsprechend angenommen wird. Es wäre verkehrt, dieses System schlecht zu reden.

Grundlegend wird es erst mit dem Bahnknoten-Konzept der Bayerischen Staatsregierung gelingen, die Weichen für einen nachfragegerechten Ausbau der S-Bahn München zu stellen. Zentrale und prioritäre Maßnahme des Bahnknoten-Konzeptes ist die Realisierung der 2. Stammstrecke. Sie ermöglicht im gesamten S-Bahnnetz Verbesserungen, so auch für die S 4 einen ganztägigen 15-Minuten-Takt, d.h. rund ein Drittel mehr Fahrmöglichkeiten im Vergleich zum aktuellen Fahrplan.

Um den Investitionsstau Verkehrswegebau aufzulösen, setzt sich die Bayerische Staatsregierung nachdrücklich für eine Aufstockung des Bundesverkehrsshaushaltes ein. Lösungsansätze für den zusätzlichen Finanzmittelbedarf sind in die laufende Diskussion eingebracht worden.

An der von Ihnen für den 25. oder 26. Januar 2012 geplanten Informations- und Diskussionsveranstaltung zur S 4 werden Vertreter der zuständigen Fachabteilung meines Hauses gerne teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Zeil