
12.12.2007

Antrag an den Bezirksausschuss Trudering-Riem:

Jetzt das Wichtige zuerst realisieren – zum Redesign der 2. S-Bahnstammstrecke

Der Stadtrat der Stadt München wird gebeten, bei seiner Beschäftigung mit der 2. S-Bahnstammstrecke am 23.1.2008 seine Haltung dahingehend zu modifizieren, dass

- der Bau der U5 nach Pasing und der U4 nach Johanneskirchen eindeutig gegenüber dem 2. Stammstreckentunnel priorisiert wird,
- die MExpress-Planungen nicht weiter verfolgt werden,
- auf den Freistaat in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden eingewirkt wird, dass mit höchster Priorität die S-Bahn-Außenäste und das Signalsystem so ertüchtigt werden, dass zumindest im XXL-Bereich ein sauberer 10-Minuten-Takt möglich ist. Im Osten sind die Stammstreckenkapazitäten hierfür schon heute ausreichend.
- der vorhandene Stammstreckentunnel mittels Bahnsteigtürsystemen leistungsfähiger und sicherer gemacht wird. Sollte der Freistaat zögern, geht die Stadt bei den Hochlast-U-Bahnhöfen Sendlinger Tor, Marienplatz und Odeonsplatz mit gutem Beispiel voran.
- am Südring die Voraussetzungen geschaffen werden, dass wenigstens eine S-Bahn-Linie im 20-Minuten-Takt fahren kann.

Begründung

Die am 12. Dezember 2007 von der Bayerischen Verkehrsministerin vorgestellte neue Version der 2. S-Bahnstammstrecke macht endgültig deutlich, dass die 2. Stammstrecke selbst bei optimistischen Annahmen ihre volle verkehrliche Funktion frühestens 2 Jahre **nach** den Olympischen Winterspielen 2018 entfalten wird – wenn sie denn überhaupt gebaut wird. Noch Anfang 2006 hat das Ministerium schriftlich im Landtag einen Bau-Beginn spätestens „Anfang 2007“ als festhingestellt.

Vor diesem Hintergrund muss die Haltung der Stadt München neu überdacht werden. Mit den o.e. Maßnahmen kann in Teilbereichen schon in 2 Jahren eine nachhaltige Verbesserung erzielt werden.

2. S-Bahnstammstrecke

Die U-Bahn-Verlängerungen sind ein besonders dringendes Anliegen. Die Streckengenehmigung für die U4-Ost liegt z.B. schon seit 1989 (!) vor. Die U5 würde den Haupt-ÖV-Knoten im Westen endlich abpuffern.

Die Ertüchtigungen der S-Bahn-Außenäste sind „Sowieso“-Maßnahmen, die auch bei der 2. Stammstrecke anfallen. Im Osten werden derzeit zweieinhalb S-Bahnlinien (S1, S7 und Verstärker-S2) am Ostbahnhof abgestellt, anstatt dass sie auf den Linienästen nach Ismaning (S7), Markt Schwaben (S2) und Ottobrunn (S6) eingesetzt werden, um den dringend notwendigen 10-Minuten-Takt zu bilden.

Und dass ein 15-Minuten-Takt kundenunfreundlich wäre, zeigt die neueste Marketinguntersuchung des MVV.

Bahnsteigtüren werden zur Zeit bei vielen U-Bahn-Systemen nachgerüstet, so wird z.B. das ganze Pariser Metrosystem nachgerüstet.

Ihr Hauptnutzen besteht in den folgenden Aspekten:

- Erhöhte Sicherheit
- Mehr Komfort
- Verbesserte Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit
- Erhöhte Zugsfrequenz
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Rentabilität
- Mehr Platz auf den Bahnsteigen
- Attraktivere Stationen

Alle diese Faktoren würden sich auch auf die bestehende Münchner S-Bahn-Stamm-Strecke, aber auch auf hochbelastete U-Bahn-Stationen positiv auswirken.

Alle in der letzten Zeit bekanntgewordenen Studien (siehe www.tunnelaktion.de) deuten darauf hin, dass der Südring nach dem weitgehenden Abwandern des Güterverkehrs auf dieser Spange mit wenig Aufwand wenigstens eine S-Bahn-Linie aufnehmen kann,

Initiative: Dr.-Ing. Georg Kronawitter