

---

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](http://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