

18.11.2008

Stellungnahme zum TOP 5.5. 2. S-Bahnstammstrecke

Nein zum Abschied vom 10-Minuten-Takt der S-Bahn

Ja zu raschen Verbesserungen im Osten

Vorbemerkung

Erst 2007 hat die MVV GmbH im Band 10 „Der Öffentliche Personennahverkehr und sein Markt im Großraum München“ seiner verkehrswissenschaftlichen Schriftenreihe Daten, Analysen, Perspektiven unter dem Kapitel „Schienen-Anbindung und kurzer Takt am attraktivsten.“ ausgeführt, dass in der „Gruppe der Mobilen“ bei einem 10-Minuten-Takt-Angebot mehr als drei Viertel (77 %) eine ÖV-Schienen-Anbindung nutzen, während bereits bei einer Taktverlängerung auf 15 bis 20 Minuten diese Rate deutlich auf 52% sinkt.

Dies ist umso plausibler, wie durch das dichtere U-S-Bahn-Netz immer häufiger Umsteigevorgänge mit entsprechenden Übergangswartezeiten erzwungen werden. Der 15-Minuten-Takt ist ein deutlicher Rückschritt für den Münchner Osten.

Folgerungen

Der BA 15 fordert vor diesem Hintergrund die Stadt München auf, folgende Hinweise bei der Formulierung ihrer Haltung zum Projekt Zweite S-Bahnstammstrecke zu berücksichtigen:

- Alle Planungen sind insbesondere auf den Außenästen im Osten weiterhin so auszulegen, dass im stadtnahen Bereich ein sauberer 10-Minuten-Takt technisch darstellbar ist, die ausschließliche Auslegung auf einen 15-Minuten-Grundtakt wird abgelehnt.
- Die von unserem BA seit 2006 formulierten Bedenken über die nachteiligen Folgen der laufenden S-Bahnplanungen werden auch in der neuen Fassung voll bestätigt: auf drei östlichen S-Bahn-Außenästen (Ismaning, Riem - Markt Schwaben, Perlach – Höhenkirchen) wird weiterhin aus baulichen Gründen der lang versprochene 10-Minutentakt nicht möglich sein. Insofern sind alle Versprechungen der Vorhabensträger, das Projekt 2. Stammstrecke würde so flexibel sein, dass man das Betriebskonzept – 10-Minuten-Takt oder 15-Minuten-Takt mit überlagertem Express-Takt - frei wählen kann, nunmehr reine Makulatur.
- Der für Trudering wichtige S-Bahn-Halt Gronsdorf verliert gerade in den Hauptverkehrszeiten seine 10-Minuten-Takt-Bedienung und wird nur mehr im 15-Minuten-Takt bedient.
- Der vorgesehene und baulich zementierte 15-Minuten-Grundtakt ist für Trudering-Riem gegenüber den heutigem Angebot ein deutlicher Rückschritt.

Außerdem kommen noch folgende Schwächen und Nachteile der neuen Planung hinzu:

- Nachteile am Ostbahnhof: die Umplanung der zweiten Stammstrecke im Bereich Ostbahnhof ist ausgesprochen fahrgastfeindlich, insbesondere was das Umsteigen zwischen den S-Bahnen im oberirdischen Teil und denen im Tiefbahnhof unterm Orleansplatz betrifft. Die Wege sind sehr lang und damit ist das Umsteigen für

immerhin 6.500 tägliche Umsteiger sehr unattraktiv. Damit werden die ohnehin unattraktiven Quasi-Tangentialbeziehungen (z.B. Gronsdorf – M-Ost – Perlach) im östlichen S-Bahn-Netz noch mehr geschwächt.

- die im Projektzeitraum ebenfalls zu erwartende Realisierung des Ringschlusses Erding ist im Betriebskonzept in keiner Weise berücksichtigt.
- Nach wie vor existieren viel zu viele Zwangspunkte, so dass es keine „sauberen“ Takte geben wird, sondern Hinketakte.

Der BA 15 geht zudem davon aus, dass aufgrund der massiv verschlechterten finanziellen Rahmenbedingungen und der chronischen Unterfinanzierung der Öffentlichen Verkehrshaushalte das Projekt als **Gesamtpaket** auf absehbare Zeit nicht realisierbar ist. Allerdings wären bereits mit **kleineren Maßnahmen aus dem Gesamtpaket** im Münchner Osten deutliche S-Bahn-Verbesserungen zu erzielen.

Der BA 15 erneuert daher mit Nachdruck seine Forderungen:

- signaltechnische Ertüchtigung aller S-Bahn-Äste, die vom Ostbahnhof wegführen durch Ausweitung der Linienzugbeeinflussung (LZB) bis Johanneskirchen, Riem, Trudering und Giesing. Hiermit können diese Abschnitte dichter befahren und auf ihnen Verspätungen abgebaut werden.
- Spurplanverbesserungen am Ostbahnhof – Hereinnahme von Gleis 6 in den S-Bahnbetrieb um den gefürchtete S-Bahnstau im Tunnel zu vermeiden (Durchsage: „Gleisbelegung am Ostbahnhof“)
- Nachrüsten der fehlenden Fahrtreppen am Bahnsteig 3 zum Zwischengeschoss um den Übergang U5 zur S-Bahn zu verbessern.

Der BA 15 fordert den Stadtrat auf, diese Aspekte zu würdigen und sich klar für die aufgezeigten Verbesserungen einzusetzen.

Initiative:

Dr. Georg Kronawitter, Dr. Stephanie Hentschel, Sebastian Schall, Dr. Margarethe Miehle