



SPD Fraktion im Bezirksausschuss 22 Aubing – Lochhausen – Langwied

Antragsteller
Reinhard Bernsdorf

Fraktionsmitglieder:
Brigitta Bacak
Reinhard Bernsdorf
Thomas Hampel, Fraktionssprecher
Sebastian Kratzer
Marianne Langer, stellv. Fraktionssprecherin
Tamara Randschofer

München, 20. Januar 2016

Stellungnahme /Antrag
zum Antwortschreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung
vom 23. Dez. 2015 bezüglich S-Bahn München

Antrag:

Das Stadtplanungs- und Baureferat wird gebeten die im Antwortschreiben erklärten Daten nicht ungeprüft einfach zu übernehmen, sondern auf Plausibilität zu überprüfen, ggf. abzuändern um dann die Aussagen neu zu formulieren und dem BA22 zuzuleiten.

Ferner wird gebeten, meinen Antrag vom 14. Oktober 2015 zum Thema S-Bahn mit diesem Antrag vom 20. Januar 2016 (inkl. der auszudruckenden, zitierten Links) und dem Antwortschreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 23. Dezember 2015 an den BA22 unserem Oberbürgermeister vorzulegen.

Begründung:

Selbstverständlich kann nach 15 Jahren Planungszeit des "S-Bahn-Tieftunnels" ein detailliertes Fahrplankonzept erwartet werden, zumal bereits zur Planauslage im Sommer 2005(!) ein konkretes Liniennetz vorgestellt wurde (ein solches ist nur mit einem hinterlegten Fahrplankonzept ermittelbar). Im Falle von Ausschreibungen müssen die Fahrplankonzepte schon ca. 3 Jahre zuvor detailliert feststehen – der Folgevertrag der S-Bahn München ab 01.01.2018(!) wird aufgrund des Planungschaos wohl nur ein Übergangsvertrag...

Vielmehr gilt nach mündlicher Rückfrage beim Freistaat Bayern weiterhin der Mitfall 6T (2009) als Arbeitsgrundlage unabhängig weiterer Gedankenspiele und dieser sieht vor:

- Die heutigen Außenäste der S6-West, S1-West, S2-Ost sowie die S-Bahn-Stationen Mammendorf, Malching, Ebersberg und Grafing Stadt werden von den S-Bahn-Stationen Hirschgarten, Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Isartor und Rosenheimer Platz gantztägig abgeschnitten; die S-Bahn-Stationen Herrsching, Seefeld-Hechendorf und Steinebach außerhalb der Hauptverkehrszeiten (d.h. während der meisten Betriebsstunden)

- Die Ausdünnung der S4-West von derzeit 6 Fahrten pro morgendlicher Spitzenstunde in Lastrichtung auf nurmehr 4 Fahrten

- Die S-Bahn-Stationen Lochhausen, Langwied, Neuaubing und Freiham(!) etc. nurmehr im 15- statt 10-Minuten-Takt zu Spitzenstunden fahren zu lassen – tagsüber wäre auch heute schon ein 10-Minuten-Takt möglich, sofern endlich der Wille dafür bestünde...

Heutzutage wird ein ganztägiger 10-Minuten-Takt erwartet, wie er auch bei den S-Bahnen Berlin und Hamburg Standard ist – oder auch bei der U6 Garching! Damit ist der 15-Minuten-Takt eine massive Verschlechterung gegenüber dem nachfrageseitig erwartetem Grundangebot.

Der ganztägige 15-Minutentakt unserer S-Bahn-Linien wäre durchaus zu begrüßen, da so eine Steigerung der Transportkapazität um 33 % erreicht werden würde, wäre da nicht die **nicht hinzunehmende Verschlechterung der Transportkapazität um 33 % zu den Hauptverkehrszeiten**. Dies wird aber immer wieder unter den Teppich gekehrt. Da aktuell schon die S4 an der Grenze der Transportbelastung steht, würde dies den Kollaps zu den Hauptverkehrszeiten bedeuten.

Die geplante Ausweitung von 20 auf 26 Mio. Zug-km der S-Bahn München wird bislang nur bei Realisierung des S-Bahn-Tieftunnels vorgesehen – alleine um den angeblich hohen Nutzeneffekt des Milliardenprojekts zu verdeutlichen; die Zug-km-Erhöhung könnte unter vertraglich guten Bedingungen bereits mit Neuvertrag zum 01.01.2018 auch ohne S-Bahn-Tieftunnel in Kraft treten, sofern dies nicht willkürlich behindert wird.

Einzelne Taktverstärker entfallen derzeit vor allem, weil die S-Bahn München Triebfahrzeugführer-Mangel hat (vgl. Lokalpresse 08/2015) – dies müsste auch der Stadt München bekannt sein. Im Falle von größeren Verspätungen würden bei JEDEM Betriebskonzept (d.h. auch bei einem Mitfall 6T oder Mitfall 7 o.ä.) zahlreiche Taktverstärker entfallen – dies nur auf einen 10-Minuten-Takt zu beziehen ist eine vorsätzliche Irreführung.

Die Aussage der Stadt München bzgl. Hbf U5/4, "die Umsteigesituation von der S-Bahn zur U4/5 wird sich durch die 2. Stammstrecke (...) deutlich verbessern" (Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung an den BA22 vom 23.12.2015) **ist nachweislich falsch**, denn mehr als 6(!) Monate zuvor hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) am 09.06.2015 rechtsverbindlich festgestellt:

"(...) hat der Vorhabenträger seinen Antrag dahingehend geändert, dass auf die ursprünglich geplante Anbindung der 2. S-Bahn-Stammstrecke an den U-Bahnhof Hauptbahnhof, oben (HO) der U-Bahnlinien U4/U5 verzichtet wurde und mit Schreiben vom 17.03.2015 entsprechend geänderte Planunterlagen eingereicht."

Siehe dazu:

http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/PF/Beschluesse/Bayern/23_MUE_S-BahnStammstrecke_II_PFA_1.pdf

(EBA, 09.06.2015; Kapitel B.1.4.11, Seite 142)

und das Schreiben der Stadtbaurätin Frau Prof.Dr.(I) Elisabeth Merk vom 27. 11. 2015: <http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/3895032.pdf>

Die Umsteigesituation am Hbf. zwischen der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und den U-Bahnen bleibt also identisch zu heute: Umsteigezeit 7 Min., da aus Sicherheitsgründen auf die ursprünglich geplante direkte Verbindung der 2. Stammstrecke mit den Gleisanlagen der U4/U5 - was für den Umsteigekomfort

wünschenswert wäre - verzichtet wird. Mangels direkter Umsteigemöglichkeit erhöht sich dadurch die Umsteigezeit! Auch bleibt die Anbindung am Hbf zur U1/U2 weiterhin ungelöst. Eine mögliche Anbindungslösung würde ein erneutes Planfeststellungsverfahren mit sich bringen.

Der S-Bahn-Tieftunnel sollte einst (Grundsatzentscheid 2001) "nur" 500 Mio. Euro kosten – nun sind es bereits über 3.000 Mio. Euro; alleine diese Kostensteigerung als auch die fehlenden Direktanbindungen am Hbf. zwänge eine seriöse staatliche Verwaltung, welche sich z.B. am Verwaltungsgrundsatz des effizienten Einsatzes der Haushaltsmittel orientieren muss, zu einer vollständigen ergebnisoffenen und transparenten Neubewertung des Vorhabens und seiner Alternativpakete.

Gerade erst 11/2015 musste das StMI in der Lokalpresse FFB auf Nachfrage eines Grünen-Landtagsabgeordneten zugeben, dass der Ausbau der S4-West nicht in der aktuellen GVFG-Anmeldung des Freistaats Bayern berücksichtigt werden konnte, um andere Projekte (d.h. den S-Bahn-Tieftunnel) nicht zu gefährden. Insofern ist die Aussage "die Infrastruktur ausreichend zu dimensionieren" völlig falsch gegenüber der Realität.

Siehe dazu den Münchner Merkur FFB vom 27.11.2015:

<http://www.merkur.de/lokales/fuerstenfeldbruck/fuerstenfeldbruck/s4-ausbau-faellt-foerderprogramm-5907482.html>

Reinhard Bernsdorf