

Reinhard Bernsdorf

Fraktion der GRÜNEN im BA 22

20.2.2013



Karin Binsteiner

Bezirksausschuss 22 Aubing, Lochhausen, Langwied

Stammstreckentunnel

Antrag:

1. Es erscheint dringend eine realisierbare, kostengünstigere und dennoch leistungsfähige Alternativlösung über den Südring auch ohne den Maximalausbau für den Fall der immer unwahrscheinlicher werdenden Finanzierung des 2. Stammstreckentunnels auszuarbeiten bzw. bei der Bayrischen Regierung und der Bahn anzustoßen. Ein Plan B sollte verfüg- und umsetzbar sein, für den Fall, dass Plan A (2. Stammstreckentunnel) ausfällt.
2. Wir möchten eine Stellungnahme bezüglich des durch den 2. Stammstreckentunnel erzwungenen 15-Minutentakts gegenüber einem 10-Minutentakt über den auszubauenden Südring.
3. Welche S-Bahnlinien würden durch den neuen 2. Stammstreckentunnel fahren? Da die Fahrzeit wegen erheblich weniger Haltestellen auf dem 2. Stammstreckentunnel kürzer ist, ist ein Wechsel der S-Bahnlinien aus Taktgründen vermutlich nicht sinnvoll bzw. nicht möglich.
4. Wie ändert sich die gesamte Reisezeit inklusive Abgangs- und Zugangszeiten vom Hbf / Bahnhofsvorplatz und vom Marienplatz/Mariensäule zum Bahnhof Pasing / Bahnhofsvorplatz bei Nutzung der Linien des 2. Stammstreckentunnels gegenüber dem heutigen Stand? Wie verschlechtert sich die Anbindung des Pasinger Bahnhofs an wichtige innerstädtische Umsteigepunkte wie Donnersbergerbrücke, Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz zur Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ) und Spätverkehrszeit (SVZ)?
5. Wir bitten um eine Stellungnahme zum geplanten Angebotskonzept des 2. Stammstreckentunnels (Mitfall 6T) und dessen Auswirkungen auf alle S-Bahnstationen im Bereich des BA 22 (S3, S4, S6, S8) zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ), Normalverkehrszeiten (NVZ) und Spätverkehrszeiten (SVZ).

6. Aus Unterlagen der Bayerischen Regierung zur möglichen Nutzung des 2. Stammstreckentunnels geht hervor, dass über den 2. Stammstreckentunnel möglicherweise auch Regionalzüge fahren können sollen.

Wir wünschen uns Erklärungen bei den offensichtlichen Problemen, die damit einhergehen:

- Fern- und Regionalzüge sind erheblich länger als S-Bahnen (Bahnsteiglänge)
- Fern- und Regionalzüge haben gegenüber S-Bahnen eine deutlich andere Einstiegshöhe
- Man unternimmt zumindest auf den Außenästen die Fern- und Regionalzüge vom S-Bahnverkehr zu trennen, damit diese sich nicht gegenseitig durch Verspätungen stören; hier würden sie wieder vereint
- Wie viele S-Bahnen und Fern- und Regionalzüge würden dann durch den 2. Stammstreckentunnel je Stunde insgesamt fahren können?

Begründung:

Weit mehr als ein Jahrzehnt beschäftigt die Bürger der 2. Stammstreckentunnel. Leider geht damit ein Stillstand an fast allen Problemstellen des Münchner S-Bahnsystems und auch der U-Bahn einher. Gleichzeitig steigt stetig die Bevölkerung der Großstadt München und deren näheren Umgebung ohne dass das öffentliche Verkehrssystem dem steigenden Bedarf in absehbarer Zeit angepasst werden kann.

Die Bayerische Regierung ist alleine verantwortlich für den Bau von S-Bahnlinien und den Planungen der Bahn. Teile der Münchner CSU fordern den Weiterbau der U-Bahn nach Pasing, den Vollausbau der Sendlinger Spange und ein Umdenken im Rathaus. Sie machen auch deutlich, dass die U5 nach Pasing eine Alternative zum 2. Stammstreckentunnel wäre, da sie dann eine Alternativverbindung von Pasing zum Ostbahnhof darstellt und natürlich auch u. a. den Hauptbahnhof und den Odeonsplatz Nähe Marienplatz anfährt.

Der 2. Stammstreckentunnel hilft allerdings dem Münchner Westen bei Störungen auf der Stammstrecke zwischen Laim und Pasing nicht, da diese Verbindung auch mit dem 2. Stammstreckentunnel ein Nadelöhr bleibt.

Auch die mögliche Einfädelung des Südrings über die vollausgebaute Sendlinger Spange auf die vorhandene Stammstrecke löst das Problem zwischen Laim und Pasing und damit für den Münchner Westen nicht.

Nur die Erweiterung auf zwei unabhängige Gleise bis Pasing der aktuell einspurigen Verbindung über die Sendlinger Spange löst das Nadelöhr auf.

Kein einziger Abschnitt der in vier Abschnitte aufgeteilten 2. Stammstrecke hat das Stadium einer abgeschlossenen Planfeststellung erreicht; im Gegenteil es kommen immer mehr technische Probleme, die auch noch kostensteigernd sein werden hinzu, von den finanziellen Problemen insgesamt ganz zu schweigen.