



SPD Fraktion im Bezirksausschuss 22
Aubing – Lochhausen – Langwied

Reinhard Bernsdorf

S-Bahnen nach Freiam- Nord, - Süd und Lochhausen (S4,S8 und S4)
Bezug Antwortschreiben der Stadtentwicklungsplanung vom 2. Juni 2014

Antrag:

Der MVV, MVG und die Stadt München werden gebeten zu den aufgeführten Widersprüchen Stellung zu nehmen.

Begründung:

Zur der Aussage des MVV

zur **Vorbemerkung** :

MVV: „Eine detaillierte Zuordnung der einzelnen Verkehrszeiten zu einzelnen Tageszeiten und die genaue Ausgestaltung des Verkehrsangebotes im Tagesverlauf ist jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erfolgt.“

Dieser Aussage wird widersprochen:

Bereits 2009 wurde eine exakte Verteilung der Zugfahrten auf HVZ, NVZ und SVZ je Linienabschnitt und der Fahrplanlagen festgelegt; die Originalunterlagen dazu liegen dem MVV und auch der Stadt München vor.

Zu 2:

Es ist völlig unrealistisch von einem möglichen Baubeginn für den 2. S-Bahntunnel im Jahre 2015 auszugehen.

Zu 3:

Unsere Aussage: Ein Streckenausbau der S4 würde einen ganztägigen 10- Minuten- Takt ermöglichen und dies wäre eine 50%-ige Verbesserung gegenüber dem geplanten 15- Minuten- Takt.

Zu 4:

Die Ausführungen stützen unsere Forderung, auch untermittags eine Taktverdichtung anzubieten.

Allerdings werden Express- S-Bahnen Probleme liefern, da keine zeitsparenden Überholmöglichkeiten vorhanden bzw. vorgesehen sind.

Zu 5:

Was nützt ein 15- Minuten- Takt tagsüber wirklich, wenn zur Hauptverkehrszeit ein 15- Minuten- Takt längst nicht ausreicht und der 10- Minuten- Takt Status Quo ist?

Zu 6:

Eine Umstellung des abendlichen Angebots der S4-West und S3-West vom heutigen 20- Minuten- Takt auf einen künftigen 30- Minuten- Takt ist eine deutliche Verschlechterung um 50%. Eine wünschenswerte Verdichtung auf einen 15- Minuten- Takt wäre wenigstens eine Verbesserung um 33% und damit wenigstens besser als nur ein "Status Quo"

Wir erwarten deutliche Verbesserungen des S-Bahn- Taktes und keine Verschlechterungen gegenüber dem jetzigen Zustand.

MVV: „Abschließend muss festgestellt werden, dass eine ökologisch sinnvolle Gestaltung des Mobilitätswachstums in der Metropolregion München nur möglich ist, wenn zusätzliche Kapazitäten im Kernbereich der S-Bahn geschaffen werden.“ Dieser Aussage kann man nur zum Teil zustimmen. Verbesserungen auch auf den Außenästen der S-Bahnen, die auch längst in Angriff genommen werden könnten, brächten deutliche Verbesserungen.

Ob der 2. Stammstreckentunnel wirklich dieser Forderung gerecht wird, muss man stark bezweifeln angesichts dessen Kostenentwicklung (über 2,5 Milliarden €).

Von der ursprünglichen Kostenschätzung von ca. 500 Mill. € für je den 2. Tunnel und dem S-Bahn- Südring ist man inzwischen sehr weit entfernt. Ferner ist die Finanzierung ungeklärt und keiner der 4 Planungsabschnitte des geplanten 2. S-Bahn- Tunnels ist bisher genehmigt. Mit weiteren Kostensteigerungen ist zu rechnen. Damit bleibt der S-Bahnausbau auf den Außenästen auf der Strecke.