



# 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, 14. Oktober 2015

## S-Bahn-München

### **Antrag:**

Der Münchner Stadtrat und die Stadtverwaltung mit Baureferat und Stadtplanung werden aufgefordert, darüber nachzudenken und neu darüber zu entscheiden, was die S-Bahn-München-Zukunftsplanungen für uns alle an Verbesserungen tatsächlich bringen soll. Zu beachten sind zumindest die in der nachfolgenden Begründung aufgeführten Tatsachen. Je nach Ergebnis muss ggf. mit der bayerischen Staatsregierung das Ergebnis besprochen werden.

### **Begründung:**

Aus der Rathausumschau vom 17. 9. 2015 Seite 8 kann man den Aussagen der Stadtbaurätin bezüglich 2. Stammstreckentunnel folgendes entnehmen:

„Wir erhalten für die S-Bahnen mit dem 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel ganztägig einen 15-Minutentakt.“ Also 4 S-Bahnen je Stunde und Linie und dies somit auch zu den Hauptverkehrszeiten. Dies ist eine Verbesserung in den Nebenverkehrszeiten und für die Linien, die bisher nur einen 20-Minutentakt haben. Zu den Nebenverkehrszeiten gab und gibt es keinen dringenden Handlungsbedarf.

Wir haben aber einen dringenden Handlungsbedarf zu den Hauptverkehrszeiten, doch anstelle des 10-Minutentakts (6 S-Bahnen je Stunde und Linie) haben wir dann nur noch einen 15-Minutentakt. Wir verlieren in diesen Zeiten also 33 % Transportkapazität und dies bei einer stetig wachsender Stadt.

Ferner ist die klare Absage zur Nutzung der vorhandenen Regionalzüge für den 2. Stammstreckentunnel in der Rathausumschau zu lesen. Die Begründung ist korrekt, denn die vorhandenen Regionalzüge sind deutlich zu lang für die geplanten S-Bahn-Haltestellen Marienplatz und Hauptbahnhof und deren Bahnsteige sind um 20 cm zu hoch. Für die "S-Bahn-ähnlichen Fahrzeuge" brauchen wir dann in der Region München neue, die sehr viel zusätzliches Geld kosten würden. Über die dann notwendigen Mittel wurde nie diskutiert. Wenn man weiß, dass schon heute die Mittel nicht ausreichen für neue zusätzliche S-Bahnzüge, dann muss klar werden, dass für diese „S-Bahn-ähnlichen Fahrzeuge“ keine Mittel vorhanden sind.

Warum ist bis heute kaum jemanden aufgefallen, dass die Planung für den 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel in Laim endet?

Es sollen über 3 Milliarden Euro ausgegeben werden und diese Strecke lässt den ganzen Münchner Westen auf dem bisherigen Engpass zwischen Pasing und Laim weiterbestehen.

Eine Störung in Laim, östlich Pasing oder zwischen Laim und Pasing legt - wie schon bisher - den ganzen Münchner Westen seitens S-Bahnen (S3, S4, S6, S8) lahm und S1 und S2 zusätzlich, wenn die Störung im Bahnhof Laim ist.

Wenn also eine 2. Tunnelstrecke als Alternative für den Störfall Sinn machen sollte, dann müsste zumindest diese Parallelstrecke bis Pasing führen und nicht in Laim bereits enden.

Mit der Inbetriebnahme des geplanten 2. S-Bahn-Tunnels fahren dann die S-Bahn-Linien abwechselnd durch den bisherigen und den neuen Tunnel, so dass viele Nutzer, die nicht an den Hauptbahnhof oder Marienplatz fahren wollen umsteigen müssen oder sie müssen mit einem ½ Stundentakt leben. Die Umsteigzeiten sind sowohl am Hauptbahnhof und Marienplatz von dem alten Tunnel zum neuen und umgekehrt sehr lang. Dies sind zusätzliche Reisezeiten.

Warum gibt es keine Planung für eine schnellere Zugfolge? Mit erwerbbarer zusätzlicher Technik (LZB) lässt sich die Zugfolge von 120 Sekunden (30 pro Stunde) auf 100 Sekunden (36 pro Stunde) verbessern. Dadurch könnten bis zu 20 % mehr S-Bahnen durch den vorhandenen Tunnel fahren ohne einen weiteren Tunnel zu einem Bruchteil der Kosten.

Die Entscheidung für den 2. S-Bahntunnel fiel vor etwa 15 Jahren auf der Basis eines Vergleichs mit dem S-Bahn-Südring. Beider Lösungen sollten damals je etwa 500 Mill. Euro kosten.

Heute sind wir bei über 3 Milliarden Euro für den 2. Stammstreckentunnel.

Beim Hauptbahnhof entfallen die direkten Umsteigewege laut Planfeststellung zwischen S-Bahn-Tiefenbahnsteig und U4/U5. Dies hat zur Folge, dass die Fahrgäste erst zum Sperrgeschoss hinauf und dann erst wieder hinuntersteigen müssen. Dies mindert den Nutzen des geplanten 2. Stammstreckentunnels erheblich, da viele Fahrgäste umsteigen müssen, weil es auf der Strecke zum Ostbahnhof nur noch die Haltestelle Marienplatz geben wird bzw. viel Haltestellen der alten Stammstrecke nicht angefahren werden können.

Reinhard Bernsdorf