



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 Randlshofer

München, 15. Februar 2017

U- und S-Bahnen im Münchner Westen

Antrag:

Wir bitten den Münchner Oberbürgermeister sich für die U-Bahn nach Freiham und bei der Bahn für erhebliche Verbesserungen bei den S-Bahnen im Münchner Westen einzusetzen.

Begründung:

Dass die Wohnbebauung im Münchner Westen sehr stark zunimmt und auch weitere Planungen in Angriff genommen werden ist notwendig, verstärkt aber die MIV und ÖPNV-Probleme in unserem Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied enorm. Zu diesem Stadtbezirk gehören noch Neuaubing, Westkreuz und **Freiham**.

Unser Stadtbezirk wird versorgt von den Linien S3 (Lochhausen, Langwied), S4 (Aubing, Leienfelsstraße), S6 (Westkreuz) und S8 (Neuaubing, Freiham).

In letzter Zeit wurden bereits größer Bauobjekt fertiggestellt, manche sind in Planung, weitere im Bau. Am stärksten wird sich zusätzlich die Bebauung von Freiham-Nord bereits innerhalb der kommenden 2 bis 3 Jahre und darüber hinaus auswirken.

Unsere **S4** gehört bereits heute zu den am stärksten belasteten S-Bahnlinien. Diese hat in den Hauptverkehrszeiten einen regelmäßigen 20-Minutentakt, der zu Spitzenzeiten eine sehr unregelmäßige Verstärkung zu 6 Fahrten pro Stunde wie bei einem 10-Minutentakt aber unregelmäßig erhält; diese Verstärkung führt aber nur bis Pasing und einer bzw. 2 zum Hauptbahnhof (nicht im Tunnel) verbunden mit Umsteigezeiten! Auf dieser Strecke fahren auf denselben Gleisen noch die Fern-, Regional- und Güterzüge. Diese Strecke ist vor Pasing auf kurzer Länge eingleisig und die Fern-, Regional- und Güterzüge queren die S-Bahnlinien vor Pasing, so dass sich Verspätungen auf alle Züge und S-Bahnen auswirken. Damit sollte klar sein, dass eine Verbesserung nur mit sehr hohen Investitionskosten (Überführungsbauwerk ca. 170 Mill. €) erreichbar wird. Die Bayerische Regierung hat den ehemals ins Auge gefassten 4-gleisigen Ausbau durch einen 3-gleisigen geplanten Ausbau ersetzt. Das Ergebnis der Prüfung dazu steht noch aus.

Unabhängig der weiteren Planungen zur S4-West wird eine Verbesserung für die S4 noch sehr viele Jahre dauern, da diese nach bisherigen Aussagen erst nach Fertigstellung des 2. S-Bahnstammstreckentunnels (ca. 10 Jahre Bauzeit) beginnen würden. Also kann mit einer Inbetriebnahme nicht vor 2035 gerechnet werden. Bis zu dieser Zeit sind aber alle Baumaßnahmen für Freiham-Nord, Neu- und Alt-Aubing längst abgeschlossen, bzw. schon viele Jahre früher in Benutzung.

Bis heute gibt es seitens der Bahn keine Antwort auf bereits zwei BA22-Anträge zum Vorschlag „Gröbenzeller Spange“, die die S4 zwischen Eichenau u. Pasing vom Fern-, Güter- und Regionalverkehr entlasten und erhebliche Kosten einsparen würde.

Freiham-Nord wird auch durch die **S8** (Freiham) versorgt. Die S8 hat in den Hauptverkehrszeiten einen 10-Minutentakt wobei die Verstärkerzüge gelegentlich ausfallen. Die Bahn plant eine Verlängerung des 2-gleisigen Ausbaus von Steinebach nach Seefeld-Hechendorf und Wendegleise in Weßling (bisher Germering) sowie einen kreuzungsfeien Ausbau der Streckenverzweigung südlich vom Westkreuz. Dies hat zur Folge, dass dann natürlich noch mehr Bürger die Verstärkerlinien benutzen werden, so dass dann auch die Verstärkerzüge in Freiham bereits voll sein werden. Da die S8 die Flughafenlinie ist und sich der viergleisige Ausbau Daglfing – Johanniskirchen möglicherweise um bis zu 20 Jahre verzögert (siehe Münchner Merkur vom 18.1.2017, ist diese durch viel Gepäck auch noch zusätzlich belastet, so dass auch die 20-Minutentaktzüge in den Hauptverkehrszeiten auch heute schon sehr voll sind.

Es ist fast unglaublich, aber nach Fertigstellung des 2. S-Bahntunnels erhalten wir zwar einen 15-/ 30 Minutentakt, das ist eine **Verbesserung zur Nebenverkehrszeit** aber eine **deutliche Verschlechterung in den Hauptverkehrszeiten** an den Stationen Langwied, Lochhausen, Leienfelsstraße, Aubing, Neuaubing **und zur Spätverkehrszeit** an den Stationen Langwied, Lochhausen, Leienfelsstraße und Aubing. Das ist unannehmbar.

Mögliche Express-S-Bahnen fahren in unserem Stadtgebiet durch und verbessern die Situation nicht.

Womit sollen die vielen Neubürger von Freiham-Nord und Neuaubing-West in den nächsten Jahren fahren?

Der Vorschlag lautet derzeit: Mit einer **neu zu bauenden Straßenbahn**, die ab Pasing dann nach Freiham verlängert werden soll.

Die **S4** benötigt von Aubing bis Pasing 4 Minuten und die **S8** benötigen von Freiham nach Pasing 6 Minuten.

Derzeit benötigt der Metrobus von Neuaubing nach Pasing 14 Minuten. Ab Freiham, dürfte sich die Fahrzeit auf insgesamt etwa 20 Minuten verlängern.

Selbst mit wenigen Haltestellen benötigt **eine Straßenbahn** von Freiham nach Pasing mindestens 12 - 14 Minuten. Dazu kommen noch Umsteigezeiten in die S-Bahn. Sie wird **somit eine niemals akzeptable Ergänzung für die beiden S-Bahnen**.

Eine Entlastung über die A99 und Bodenseestraße ist für sehr viele Jahre auch nicht in Sicht.

Auch unverständlich bleibt, wie man eine **U9** unterstützt durch städtische U-Bahn-Zuschüsse bis eventuell zur Vollzahlung allein nur durch die Stadt, die über eine Milliarde Euro kosten, **aber kaum mehr Menschen als bisher transportieren würde**. Eine starke Entlastung der belasteten U3 /U6-Linien kann man auch dadurch erreichen, dass man beginnt die Zeittakte der **U-Bahnen** von 120 Sekunden auf 96 oder 100 Sekunden zu ändern. Diese mögliche technische Änderung kostet nur einen Bruchteil einer U9!

Auch mit einer kostengünstigen Taktverdichtung auf der vorhandenen S-Bahn-Stammstrecke könnten deutlich mehr **S-Bahnen** durch den vorhandenen Tunnel fahren.

Was bringt der 2.S-Bahnstammstreckentunnel für den Münchner Westen:

- Fast nichts, denn die Neubaustrecke endet in Laim und jede Störung in Laim und zwischen Laim und Pasing **legt alle S-Bahnlinien des Münchner Westens lahm**. Dem Konzept des 2. Stammstreckentunnels fehlt die Weiterführung bis nach Pasing um eine echte Alternative bei Störungen zu haben.
- Probleme mit den unterschiedlich hohen Bahnsteigen für S-Bahnen und Regionalzüge sowie den längeren Regionalzügen.
- Am Hauptbahnhof wird die Umsteigezeit sehr viel länger als ursprünglich geplant.
- Der 2. Tunnel verzögert den dringend benötigten Ausbau der S-Bahn-Außenäste voraussichtlich um etwa 10 Jahre.

Reinhard Bernsdorf