



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

Künftige S-Bahn-Taktzeiten und die Nutzen-Kostenuntersuchung

Antrag:

Wir bitten die Stadtverwaltung die Veröffentlichung der Bayerischen Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr bezüglich 2. Stammstrecke München vom 26. Oktober 2016 und des geplanten S-Bahnausbaus zur Kenntnis zu nehmen.

Ebenso die Nutzen-Kostenuntersuchung der 2. S-Bahn-Stammstrecke München 2025 im Auftrag des MVV und der Bayerischen Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr.

Aus diesen Unterlagen geht eindeutig hervor, dass es nach Inbetriebnahme des 2. Stammstreckentunnels **statt eines 10/20-Minutentaktes einen 15/30-Minutentakt** geben wird. Dazu soll die Stadtverwaltung Stellung nehmen; insbesondere zu ihren bisher dem BA22 gegebenen widersprüchlichen Aussagen.

Begründung:

In der **Hauptverkehrszeit** geht die Transportkapazität für die S-Bahnen in unserem Stadtgebiet künftig um 33 % zurück. Abends werden die S-Bahn-Haltestellen der **S3** (Lochhausen, Langwied), **S4** (Leienfelsstraße, Aubing) und **S6** (Westkreuz) nur alle 30 Minuten statt bisher alle 20 Minuten angefahren.

Am 22.11.2016 hat die Bayerischen Staatsregierung angekündigt, dass sie zur Finanzierung des 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels die Regionalisierungsmittel für Taktverdichtungen bei S-Bahnen und Regionalzügen in Höhe von 1.063 Mill. € sowie Finanzausgleichsgesetzmittel umwidmen /zweckentfremden will. Deshalb steht zu befürchten, dass beim Betrieb der S-Bahnen dann eingespart werden muss. Dies könnte so z. B. dazu führen, dass die abendlichen Verstärkerzüge der S8 schon in Pasing anstelle in Germering wenden und damit auch in Neuaubing und Freiham abends nur alle 30 Minuten eine S-Bahn fahren würde.

Das im dargestellte Fahrplanangebot der **S4** West ist in der Haupt- und Nebenverkehrszeit nicht realisierbar, bestenfalls in der Spätverkehrszeit. Dafür müssten erst die Voraussetzungen geschaffen werden wie z. B. 3-gleisiger oder 4-gleisiger Ausbau mit ggf. Überführungsbauwerk westlich Pasing. Dafür gibt es bis heute weder eine Finanzierungs- noch eine Planfeststellungsgrundlage.

Die Investitionskosten für den 2. Stammstreckentunnel betragen 3.840 Mill. € anstelle der bisherigen 2,25 Mill. €. Daraus ergibt sich ein **Nutzen-Kostenfaktor von deutlich kleiner 1,0** (siehe Anlage Nutzen-Kosten Untersuchung ...)

Die Darstellung der Kosten sieht wie folgt aus:

Gesamtkosten 3.840 Mill € davon Baukosten 2.658 Mill. €, Planungskosten 520 Mill. € und Risikokosten 662 Mill. €. (Siehe dazu Anlage 2.Stammstrecke München).

Reinhard Bernsdorf