



im Bezirksausschuss
Trudering-Riem

DR. MAGDALENA MIEHLE
(SPRECHERIN)
HERMANN DIEHL
FRANK ESSMANN
MONIKA HERZOG
DR. GEORG KRONAWITTER
BERNHARD MATHIAS

MARIANNE MEGGLE
EVA MUHR
LARISSA NEUBAUER
SEBASTIAN SCHALL
STEPHEN SIKDER
OTTO STEINBERGER
STEFAN ZIEGLER

.2017

Antrag an den BA 15

2. S-Bahn-Stammstrecke: weiterhin attraktiven 10-Minutentakt auf der S-Bahn-Linie Ebersberg für Gronsdorf, Haar und weitere Stationen im XXL-Bereich anbieten

Der BA15 fordert den Stadtrat und den Oberbürgermeister auf, sich bei DB und dem Freistaat Bayern dafür einzusetzen, dass auf allen bisherigen Stationen des S-Bahn-Astes bis Ebersberg der seit 2004 eingeführte attraktive 10-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) auch nach Inbetriebnahme des 2. S-Bahntunnels erhalten bleibt.

Das trifft insbesondere auf die gut frequentierten S-Bahnstationen Gronsdorf, Haar, Vaterstetten und Baldham zu.

Eine von Vertretern der Staatsregierung gegenüber dem Landtag als Begründung genannte „systembedingte Einschränkung“ ist angesichts der gigantischen Steuermittel für dieses Projekt nicht akzeptabel. Dabei darf auch die Option eines Einsatzes von auf Stoßzeiten begrenzten Verstärkerzügen kein Tabu sein.

Um der Öffentlichkeit und dem Steuerzahler belastbare Informationen zu geben, bittet der BA 15 die LHM, in Abstimmung mit der DB und dem Freistaat folgendes zu beantworten:

- Wie hoch ist das tägliche Fahrgastaufkommen derzeit bei den von der Taktverlängerung von 10 Minuten auf 15 Minuten betroffenen Stationen Gronsdorf, Haar, Vaterstetten und Baldham ?
- Wie hoch ist das durchschnittliche derzeitige Fahrgastaufkommen aller S-Bahn-Stationen im heutigen XXL-Bereich des S-Bahnsystems?
- Wie können im Sinne einer fruchtbaren interkommunalen Zusammenarbeit die von der Kürzung betroffenen Gemeindebürgermeister/innen und Landräte an der Strecke nach Ebersberg für eine weitere Auslotung der Bedarfe zusammen mit der LHM ins Boot geholt werden?

Begründung

In der SZ vom 01.12.2017 ist komprimiert eine Berichterstattung über die Vorteile, aber auch Nachteile des Betriebskonzepts nach dem Bau der 2. Stammstrecke erschienen.

Dabei wurde nochmals vor dem zuständigen Landtagsausschuss bestätigt, dass wichtige Stationen des vielbefahrenen S-Bahnastes nach Ebersberg eindeutig zu den Verlierern des vorgesehenen Betriebskonzeptes gehören werden. In der so wichtigen HVZ bedienen künftig nur noch 4 statt 6 S-Bahn-Züge diese Stationen,

was einen Angebotsverlust von 33% darstellt. Dabei liegen gerade diese Stationen im bevölkerungsreichen „Speckgürtel“ der Stadt München in den Landkreisen München und Ebersberg.

Obwohl es seit Jahrzehnten zu den Grunderkenntnissen der Verkehrsforschung gehört, dass aus Fahrgastsicht in S-Bahnsystemen ein 10-Minutentakt die Attraktivitätsschwelle markiert, glauben die Planer des künftigen Betriebskonzepts, dass eine „systembedingte“ Absenkung der Attraktivität der S-Bahn-Bedienung gerade von Berufspendler hingenommen wird. Und das in einer Situation, wo es darauf ankommt, noch mehr Menschen vom MIV zum ÖV zu bewegen.

Ja wo leben denn diese Leute?

Die Mindestforderung des BA 15 für den für Waldtrudering zuständigen Bahnhof Gronsdorf ist, wenn nicht schon ein besseres, dann zumindest das **gleiche** Angebot wie **ohne** 2. Stammstrecke zu halten – gerade auch in Hinblick auf folgende Aspekte:

- Auf dem Gelände nördlich des Bahnhofs Gronsdorf, das sich im Eigentum der LHM befindet, ist erheblicher Zuwachs geplant: ein Schulzentrum mit Realschule, FOS/BOS und Pflegefachschule sowie auf der Restfläche Wohnbebauung. Da es sich um überregionale Schulformen handelt, ist eine gute attraktive ÖPNV-Anbindung Grundvoraussetzung.

- Die interkommunale Zusammenarbeit der LHM mit den Umlandgemeinden insbesondere der Nachbargemeinde Haar wird untergraben. Die Stadt braucht die Zusammenarbeit auch in Bezug auf Nahverkehr, um Lösungen beim Wohnungsbau, Schulen und Infrastruktur anzustoßen.

- Die betroffene Trasse nach Ebersberg ist mit viel Steuermittel bis nach Grafing Bf 4-gleisig ausgebaut worden, die 2-gleisige S-Bahn-Trasse ist vollkommen unabhängig von der 2-gleisigen Fernbahntrasse zu nutzen. Einer Taktverdichtung steht kein relevantes technisches Hindernis entgegen (zumal es ja auch jetzt schon läuft...).

- Die Strecke nach Ebersberg mit ihrem Fahrgastaufkommen gerade auch bis Zorneding gehört zu den meist nachgefragten S-Bahn-Strecken. Die Attraktivität des ÖPNVs steht und fällt mit der Durchführung des 10-Minuten-Taktes, der (auch statistisch) Voraussetzung ist für die Akzeptanz bei Fahrgästen, um vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen. Das ist erklärtermaßen auch das oberste Ziel der LHM. Mit der Verschlechterung büßt der ÖPNV zugunsten der Straße Fahrgastpotential ein.

Auch die „MVV-Landräte“ sprechen sich in ihrem Positionspapier klar für einen 10-Minutentakt aus (siehe

www.landkreis-muenchen.de/themen/mobilitaet/oePNV/positionspapier-der-verbundlandkreise/)

Initiative: Dr. Georg Kronawitter, Dr. Magdalena Miehle