



An den Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter  
Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

München, 12.09.2023

**Antrag: 2. Stammstrecke – Verbesserungspotential ausschöpfen / S-Bahn-Südring!**

Sollte entgegen jeder ökologischen und finanziellen Vernunft die 2. Stammstrecke wie bisher geplant realisiert werden, stößt der Oberbürgermeister folgende Verbesserungspotentiale an:

1. Beseitigung der von bahnunabhängigen Experten zu identifizierenden Planungsfehler am Projekt Zweite Stammstrecke in Form eines Tief隧nells.
  - 1.1 Es fehlt der Bau von vier direkten Fahrtreppen zwischen dem S-Bahnsteig Hauptbahnhof (Ebene -6) und der Schalterhalle, wobei jede Fahrtreppe einen Höhenunterschied von 41,04 m überwindet und 101 m lang ist.
  - 1.2 Da die Zweite Stammstrecke nicht innerhalb des 45-Grad-Schüttkegels der Frauenkirche verlaufen sollte, ist eine geänderte Trassenführung unter dem Promenadeplatz unter den Gleisen der Straßenbahnlinie 19 zu realisieren. Hierbei wird vom S-Bahnhof Marienhof ein zweiter Ausgang errichtet, der an der Ostseite des Promenadenplatzes an die Oberfläche führt. Die unteren Fahrtreppen führen dabei vom Bahnhof Marienhof (Ebene -6) in die Ebene -1 (Sperrengeschoss), von wo weitere Fahrtreppen aus an die Oberfläche zum Promenadeplatz führen.
  - 1.3 Der Bahnhof Marienhof wird um knapp 30 Grad im Uhrzeigersinn gedreht.
  - 1.4 Zwischen Marienhof und Ostbahnhof wird die Trassenführung dergestalt geändert, dass vom Marienhof ausgehend zunächst ein Rechtsbogen mit einem Radius von ca. 675 m errichtet wird, sodass ca. 200 m westlich des Isartors die Zweite Stammstrecke die Erste Stammstrecke unterquert. Im weiteren Verlauf schließt sich ein Linksbogen mit einem Radius von ca. 900 m an in dessen Verlauf die Zweite Stammstrecke der Auerfeldstraße folgend den Ostbahnhof erreicht, der an der Friedenstraße errichtet wird. Mit dieser Linienführung wird nicht nur das Problem der Haidhauser Bierkeller umgangen, sondern auch die Maximiliansanlagen in Ruhe gelassen. Außerdem kann dann durchgehend mit 120 km/h gefahren werden.
2. Da der Freistaat Bayern den Teilausbau des Südrings beim Bund angemeldet hat, um den Südring für den S-Bahn-Verkehr auszubauen, ist unverzüglich die Planung für den Teilausbau des Südrings aufzunehmen, sodass auf dem Südring ein 10-Minuten-Takt für den S-Bahn-Betrieb gefahren werden kann.

### 3. Fahrplan- und Betriebskonzept

Auf sämtlichen Außenstrecken wird der 10-Minuten-Takt im stadtnahen Bereich eingeführt. Hierzu sind sämtliche Außenstrecken - bis auf wenige Ausnahmen - zweigleisig auszubauen und zusätzlich die Neubaustrecken Neulustheim - Neufahrn Nord - Freising, Berg am Laim - Messe München - Markt Schwaben und die Gröbenzeller Spange nebst einem zusätzlichen Bahnsteig Pasing Gleis 11/13 zu errichten. Die Express-S-Bahnen und Regio-S-Bahnen entfallen.

Grundsätzlich bleibt es dabei, dass jeder S-Bahnhof im Gesamtnetz mindestens alle 20 Minuten mit jedem Bahnhof der Ersten Stammstrecke verbunden bleibt.

Das Fahrplankonzept sieht vor die 42 Züge wie folgt auf die drei Stammstrecken aufzuteilen:

Erste Stammstrecke	24 Züge pro Stunde und Richtung (2,5-Minuten-Takt)
Zweite Stammstrecke	12 Züge pro Stunde und Richtung (5-Minuten-Takt)
Südring	6 Züge pro Stunde und Richtung (10-Minuten-Takt)

Damit das Konzept funktioniert, ist die Zweite Stammstrecke baulich so auszuführen, dass die Beförderungszeit zwischen Leuchtenbergring und Laim auf der Zweiten Stammstrecke exakt 5 Minuten kürzer ist als auf der Ersten Stammstrecke. Um das zu erreichen, muss der Haltepunkt Hirschgarten von der Ersten Stammstrecke auf den Südring verlegt werden.

4. Damit unter dem Bau der Zweiten Stammstrecke nicht das übrige Bayern leidet, legt der Freistaat Bayern nach dem Vorbild der Schweiz einen Bahninfrastrukturfonds auf, der jährlich mit ca. 500 – 1.000 Millionen Euro aus Landesmitteln des Freistaat Bayerns gefüllt wird. Aus diesem Fonds dürfen sämtliche Schienenprojekte des Nahverkehrs, also auch Straßenbahnprojekte und U-Bahn-Projekte finanziert bzw. kofinanziert werden mit Ausnahme der Zweiten Stammstrecke, die der Freistaat Bayern gesondert finanzieren muss. Im Gesetz über die Finanzierung des Bayerischen Bahninfrastrukturfonds wird explizit festgelegt, dass die Zweite Stammstrecke nicht aus diesem Fonds finanziert werden darf.

#### **Initiative:**

Dirk Höpner  
Stadtrat