

Presseerklärung der CSU-Stadtratsfraktion am 13.Juli 2011

Nach dem Aus für Olympia 2018 – ÖPNV- Perspektiven bei erwartetem erheblichen Zuzug in den Großraum München

Schon jetzt ist das Münchner öffentliche Nahverkehrssystem an der Kapazitätsgrenze angelangt. Glaubt man den Prognosen des Planungsreferats, erwartet München und die Region bis 2025 ein Bevölkerungszuwachs von 203.300 Menschen (Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, Regionsdaten Region München 2010, 05/2011). Mit dem Zuzug und dem dadurch erforderlichen Wohnungsbau in Stadt und Umland muss eine Ertüchtigung des ÖPNV einhergehen, um dessen drohenden Kollaps abzuwenden.

Da die zweite Stammstrecke nach dem Olympia-Aus wahrscheinlich nicht bis 2018 fertig werden wird, sondern sich verzögert, sind Sofortmaßnahmen zur Stabilisierung des ÖPNV-Systems und des Bahnknotenpunktes München erforderlich. Die wesentlichen Festlegungen der CSU München zum Bahnknoten München hat die Partei nach intensivsten Diskussionen im März 2010 getroffen.

Was hat sich geändert seit März 2010? Die CSU hat folgendes wahrgenommen:

- Nov. 2010: Bekanntgabe der Fortschreibungsempfehlungen für den BVWP mit gravierenden Folgen für den Bahnknoten München (Verzögerung des Ausbaus wichtiger S-Bahnaußenäste S2-Ost, S4-West, gebrochene S-Bahnverkehre von der alten Stammstrecke zum Flughafen)
- Bildung von kommunalen Allianzen für die Außenäste der S2-Ost und der S4-West
- Vorlage der städtischen Machbarkeitsstudie zum Bahnübergang Fasanerie
- Diverse Planungsfehler beim 2. S-Bahntunnel erfordern zum Teil erhebliche Korrekturen
- Kritische Hauptbahnhofplanung
- Erhebliche Verzögerungen bei der Projektfinanzierung 2. S-Bahnstammstrecke (bis dato ungeklärt)
- Bessere Transparenz über die Störursachen bei der S-Bahn
- Absehbare Zuverlässigkeitssteigerung auf der alten Stammstrecke durch Einbau eines redundanten Rechnersystems im November 2011 – zusammen mit dem elektronischen Stellwerk Pasing
- Weigerung der DB AG, die Sendlinger Spange frühzeitig auf die S-Bahn-Trasse zu legen
- Wahrnehmung des faktischen Fahrzeugmangels bei der S-Bahn (Leidtragende sind die Fahrgäste auf der S4-West)
- Beschlusslage des Landtags für einen Flughafen-Express light über die S8-Trasse
- Vorstellung der „Gröbenzeller Spange“ durch Baumgartner und Kantke (Mai 2011) als Alternative zum viergleisigen S4-West-Ausbau
- Der zweite S-Bahntunnel bleibt ein reiner S-Bahntunnel, ungeeignet für den Regionalverkehr
- Sitzplatzgarantie für Pendler durch Einsatz von Doppelstockzügen bei der Züricher S-Bahn
- Offizielle Inbetriebnahme der ersten Doppelstock-S-Bahnen des neuen Typs MI09 in Paris auf der RER-Linie A (Zwei-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit)

Die Fahrgäste können auf Verbesserungen des ÖPNV nicht bis zum Jahr 202x warten. Daher ist zur Stärkung des Bahnknotens München die schnellst mögliche Umsetzung der folgenden Infrastruktur-Maßnahmen erforderlich:

I. Infrastrukturelle Maßnahmen

1. Die „Achillesferse“ des Münchner Schnellbahnsystems, nämlich die fehlende U-Bahnanbindung Pasing, eines der wichtigsten ÖV-Knoten in ganz Bayern, muss als erstes geheilt werden. Hierzu muss der Oberbürgermeister und Rot-Grün umgehend die Signale für den vom OB selbst versprochenen Weiterbau der U-Bahnlinie U5 von Laim nach Pasing auf grün stellen. Es ist ein offenes Geheimnis, dass im dafür zuständigen Baureferat alle Planungsarbeiten an dieser wichtigen U-Bahnlinie ruhen. München muss das ÖPNV-Schicksal der kompletten Westregion jetzt endlich selbst in die Hand nehmen, zumal bis zu 90 Prozent der Baukosten von Bund und Land erstattet werden. Der Oberbürgermeister Christan Ude solle sich an dem vorbildlichen U-Bahnbau unter der Ära OB Hans-Jochen Vogel ein Beispiel nehmen. Die Verlängerung der U5 nach Pasing in der Variante „Gleis 0/1“ (oberirdisch auf dem letzten Stück) zur Herstellung eines U-Bahn-Anschlusses für Bayerns drittgrößten Bahnhof und als vollwertige Störfallalternative zur S-Bahnstammstrecke ist also dringend erforderlich;
2. die Ertüchtigung der S-Bahnlinie-S8-Strecke zum Flughafen auf 160 km/h und die teilweise Trennung des Güterverkehrs (Umbau des S-Bahnhofs Daglfing, zusätzliches Gleis in Richtung Trudering) als Voraussetzung und zur Beschleunigung eines (vorübergehenden) Flughafenexpresses auf der S8-Strecke und zur Kapazitätserhöhung der Strecke;
3. S 4-West: Der viergleisige Ausbau der Strecke Pasing – Eichenau (mit optimiertem Umbau am Westkopf Pasing) zur Ertüchtigung für Express-S-Bahnen von Geltendorf sowie zur Entflechtung des Regionalverkehrs aus Richtung Buchloe; sofern die „Gröbenzeller Spange“ – ein Vorschlag von Baumgartner und Kantke für die Lösung der S4-West-Problematik nicht tatsächlich vorteilhafter wäre (kurzfristiger Klärungsbedarf).
4. die Realisierung sämtlicher netzergänzenden Maßnahmen entsprechend der Planung für den zweiten S-Bahntunnel zur Ertüchtigung der S-Bahn-Außenäste für 10-Minuten-/15-Minuten-/Expresstakt und zur Betriebsstabilisierung;
5. der modifizierte viergleisige Ausbau des S-Bahnhofs Laim (inkl. Überwerfungs-bauwerken und Umweltverbundröhre) und der Umbau am Nordwestkopf des Heimeranplatzes für die Realisierung der Sendlinger Spange und deren Anbindung an die S-Bahnstammstrecke zur Überleitung westlicher S-Bahnen nach Sendling und als Störfallalternative über den Südring;
6. der Bau eines Regionalbahnhofs Poccistraße als Regionalbahnhof München-Süd für die direkte Anbindung des östlichen Regionalverkehrs an die U3/U6 und den Münchner Süden;
7. die Höhenfreimachung von Bahnübergängen auf den hochbelasteten Streckenabschnitten der S1 und S8 im Stadtgebiet;
8. Ausdehnung des S-Bahn-spezifischen Signalsystem LZB in die Zulaufstreckenabschnitte zu den Stammstrecken-Knoten Pasing (4 Äste), Laim (2 Äste) und Ostbahnhof (5 Äste) zur Betriebsstabilisierung und –flexibilisierung
9. Verringerung der Personenunfälle durch eine elektronische Gleisbettüberwachung an neuralgischen (Tunnel-)Bahnhöfen nach dem Muster der Metro Kopenhagen und S-Bahn Taipeh

Die CSU legt Wert auf die Feststellung, dass jede der oben genannten Maßnahmen für sich einen Vorteil für Stabilität und Kapazität bringt.

Aufgrund der einleitend aufgeführten neuen Impulse seit Jahresbeginn 2010 schlägt die CSU-Stadtratsfraktion noch die folgenden weiteren Maßnahmen außerhalb der Infrastruktur vor:

II. Maßnahmen außerhalb der Infrastruktur

Die Frage des Fahrzeugkonzeptes und der Fahrzeugausrüstung wurde aus Sicht der CSU bislang

vernachlässigt. Es ging bislang nur um die Frage, welche Fahrzeugtypen außerhalb der gewohnten Münchner S-Bahntypen ET 423 den zweiten S-Bahntunnel befahren können. Das Thema der Fahrzeugausrüstung und die Art der Fahrzeuge und damit die Ausweitung der Sitzplatzkapazitäten ist aber wichtig für die Fahrgäste. Die CSU fordert daher:

1. Rasche Klarheit, wie der heutige und nach Inbetriebnahme des 2. S-Bahntunnels noch größere S-Bahn-Fahrzeugmangel beseitigt werden kann, nachdem der ET 423 aufgrund neuer Vorschriften zum Crashverhalten nicht mehr nachgebaut werden darf;
2. rasche Klarheit, inwiefern neue S-Bahnzüge im Sinne der Pariser MI09-Doppelstockzüge auch im Münchner S-Bahnsystem kurzfristig nicht behebbare Kapazitätsprobleme lösen könnten, insbesondere auf der S1-Strecke nach Freising, die auf unabsehbare Zeit als Mischverkehrsstrecke erhalten bleibt, obwohl sie vom Aufkommen her schon längst eigene S-Bahngleise und den 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit hätte bekommen müssen. Gleiches gilt im übrigen auch für die S4-West (Geltendorf);
3. durch den Einsatz von Doppelstockzügen könnte ggfs. eine Sitzplatzgarantie für S-Bahnberufspendler eingeführt werden.
- 4.