

30. August 2021

SPD/Volt legt 10-Punkte-Plan zur Verbesserung der S-Bahn München vor

Rund 840.000 Fahrgäste aus München und dem Umland sind jeden Werktag auf die S-Bahn München angewiesen. Doch ständige Zugausfälle, Verspätungen, volle Züge und suboptimale Umsteigeverbindungen stellen die Geduld der Pendlerinnen und Pendler oft auf die Probe. Der Hauptgrund dafür ist, dass der Freistaat seit Jahrzehnten den notwendigen Ausbau in die Infrastruktur verschlafen hat. Mit einem Zehn-Punkte-Plan setzen sich SPD und Volt auf Stadtrats- und Landtagebene nun für spürbare Verbesserungen im S-Bahn-Netz ein. Denn deutlich weniger Autoverkehr und damit effektiven Klimaschutz wird es in München nur geben, wenn der öffentliche Nahverkehr attraktiver wird – durch bessere Anbindungen, dichtere Takte und leistungsfähigere Strecken.

Dazu sagt **Florian von Brunn**, Vorsitzender der SPD-Landtagsfraktion:



„Der Verkehr verursacht den größten Teil der Treibhausgas-Emissionen in Bayern. Für erfolgreichen Klimaschutz ist ein viel schnellerer Ausbau der Münchner S-Bahn deshalb absolut notwendig. Schließlich befördert sie werktags fast zwei Drittel der Fahrgäste im bayerischen Regionalverkehr. Deshalb wollen wir als SPD im Landtag, dass die Kapazität kurzfristig erhöht, vor allem aber der Ausbau beschleunigt und besser geplant wird.“

Gemeinsam mit der SPD-Landtagsfraktion schlägt die SPD/Volt-Stadtratsfraktion folgende zehn Maßnahmen zur Verbesserung der S-Bahn München vor:

- 1. Eine Ringbahn für München:** Vor dem Hintergrund der ambitionierten Ausbau-Ziele für den ÖPNV in München stellt sich anders als zu Beginn des Jahrtausends nicht mehr die Frage, ob die 2. Stammstrecke oder der Südring verkehrlich sinnvoller sind. Um die jetzigen Strecken zu entlasten und weitere Kapazitäten zu schaffen, ist ein Ringschluss zusätzlich zum Bau der 2. Stammstrecke nötig. Dieser lässt sich am zügigsten realisieren, wenn Süd- und Nordring verknüpft und ausgebaut werden. Damit gäbe es eine durchgängige Strecke von Karlsfeld im Westen über das Forschungs- und Innovationszentrum von BMW und den Euro-Industriepark im Norden bis nach Johanneskirchen und den Ostbahnhof im Osten und weiter im Süden über Kolombusplatz und Poccistraße bis nach Laim.

Dazu sagt **Nikolaus Gradl**, verkehrspolitischer Sprecher der SPD/Volt-Stadtratsfraktion:

„Das heutige Netz ist zu stark auf das Stadtzentrum ausgerichtet. Das muss sich ändern: Wenn wir spürbar weniger Autos in der Stadt haben wollen, brauchen wir eine innerstädtische Ringbahn zusätzlich zur 2. Stammstrecke. Nur dann kann der ÖPNV auch langfristig das Rückgrat des Verkehrs im Großraum München bleiben.“



2. **Neue Haltestellen Berduxstraße und Großhesseloher Brücke:** Seit vielen Jahren schon bemüht sich die Münchner Stadtpolitik um eine zusätzliche Haltestelle Berduxstraße, um das neue Wohngebiet an der Paul-Gerhardt-Allee attraktiv an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden. Nachdem der Freistaat das Projekt jahrelang blockiert hat, fordern wir für die nächsten Planungsschritte ein beschleunigtes Verfahren. Denn die ersten Münchnerinnen und Münchner haben ihre Wohnungen an der Paul-Gerhardt-Allee bereits bezogen. Außerdem bietet sich ein weiterer Haltepunkt an der Großhesseloher Brücke an, um den Pendlerinnen und Pendlern am östlichen Isarufer eine Alternative zur stark ausgelasteten Tramlinie 25 und dem eigenen Auto zu bieten.

Dazu sagt **Christian Müller**, Vorsitzender der SPD/Volt-Stadtratsfraktion:

„Das Gerangel um die Haltestelle Berduxstraße zeigt im Kleinen das große Problem, das wir mit der Deutschen Bahn und dem Freistaat haben: Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs dauert einfach zu lange. Wenn wir bei jedem neuen Bahnhof – und wir werden noch einige davon brauchen – jedes Mal jahrelang verhandeln müssen, wird nichts vorangehen. Deshalb müssen Deutsche Bahn und Freistaat endlich zu Potte kommen.“



3. **Pünktliche Fertigstellung der 2. Stammstrecke:** 2026, dann 2028 und nun offenbar erst 2032: Immer wieder hat die Deutsche Bahn AG das Datum für die Fertigstellung der 2. Stammstrecke nach hinten geschoben. Bis heute gibt es weder von ihr noch vom bayerischen Verkehrsministerium eine konkrete Ansage, wann die ersten S-Bahnen durch die neue Röhre fahren sollen. Noch längere Bauarbeiten wollen wir in München nicht hinnehmen. Die ständigen Verzögerungen gefährden ernsthaft die angestrebte Verkehrswende, für deren Gelingen wir ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz brauchen, das zum Umstieg vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel animiert und nicht abschreckt. Außerdem sollen die Menschen in der Innenstadt nicht unnötig durch Lärm und Lastwagenverkehr belastet werden. Darüber hinaus verhindert die Großbaustelle am Marienhof die zeitnahe Umgestaltung des Tals und der Maximilianstraße.
4. **Barrierefreier Ausbau und sichere Umgestaltung der S-Bahn-Haltestellen:** Daglfing, Johanneskirchen oder der Leuchtenbergring – diese Bahnhöfe zählen zu den sieben S-Bahn-Haltestellen in München, die nach Auskunft der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht zu erreichen sind. Bei weiteren sieben Haltestellen ist zwar der Bahnsteig erreichbar, doch eine Stufe verhindert dort den barrierefreien Zustieg in die S-Bahn, etwa in Moosach und Solln. Wir fordern den Freistaat auf, diesen Missstand sofort zu beheben. Gleiches gilt für schlecht beleuchtete Bahnsteige und Unterführungen oder sanierungsbedürftige, schlecht einsehbare Bahnhöfe, die der Freistaat auf Münchner Stadtgebiet seit Jahren verwaarlosten lässt. Zustände wie an der Donnersbergerbrücke oder in Berg am Laim sind nicht hinnehmbar und müssen verbessert werden.
5. **Einführung eines durchgängigen 10-Minuten-Taktes:** Wir fordern einen 10-Minuten-Takt für die gesamte S-Bahn München werktags von sechs bis 21 Uhr. Außerhalb dieses Zeitraums ist mindestens ein flächendeckender 20-Minuten-Takt anzustreben. Diese Forderung gilt auch, wenn die 2. Stammstrecke fertiggestellt ist. Hier sieht die Deutsche Bahn derzeit einen 15-Minuten-Takt vor – das ist aus unserer Sicht zu wenig. Das Betriebskonzept muss so angepasst werden, dass ein 10/20-Takt realisiert werden kann.

6. **Verbesserung der Pünktlichkeit:** Verspätungen von S-Bahnen sind darin begründet, dass die Deutsche Bahn die Infrastruktur nicht zeitgemäß ausgebaut hat. Auf vielen Streckenabschnitten steht für die S-Bahnen nur ein Gleis zur Verfügung, das oft auch von Regionalzügen befahren wird. Verspätungen im Regionalverkehr wirken sich auf den Nahverkehr aus. Wir fordern, Ausbaumaßnahmen nicht nur anzukündigen, sondern auch umzusetzen. Zudem würde ein konsequenterer Einsatz von S-Bahnen mit 210 Metern Zuglänge (Langzüge) in den Hauptverkehrszeiten die Pünktlichkeit verbessern, da so der gesamte Bahnsteig zum Ein- und Aussteigen zur Verfügung stünde und sich die Fahrgäste besser verteilen könnten. So entstünden zusätzliche Zeitpuffer, die Verspätungen auf der Stammstrecke reduzieren würden. Leider hat der Freistaat bis heute nicht genügend Langzüge angeschafft, obwohl die Kapazitätsprobleme seit Jahren bekannt sind. Das muss er nachholen.
7. **Viergleisiger Ausbau im Münchner Osten nur im Tunnel:** Der Bau des Brennerbasistunnels ist ein wichtiger Baustein, um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Als Teil des Nordzulaufs zum Tunnel ist München vom Ausbau der 9400 Kilometer langen Nord-Süd-Verbindung direkt betroffen. Doch die Deutsche Bahn will die nötigen Maßnahmen hier anders als etwa im Raum Rosenheim nur oberirdisch durchführen. Wir fragen: Sind die Menschen im Inntal der DB mehr wert als die Leute in München? Und wir fordern: Der viergleisige Ausbau der Strecke Daglfing – Johanneskirchen muss zum Schutz der Münchnerinnen und Münchner vor Lärm und Emissionen ausschließlich im Tunnel erfolgen. Darüber hinaus darf beim Projekt „Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ nur eine Variante realisiert werden, die die berechtigten Belange der Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt. Wichtig ist, die Bürgerschaft eng in die Entscheidungen einzubeziehen.
8. **Gleis-Ausbau bei der S4 und S7:** Statt eines dreigleisigen Ausbaus der S4-Strecke nach Geltendorf fordern wir einen viergleisigen Ausbau zwischen Pasing und Buchenau, der einen 10-Minuten-Takt ermöglichen würde. Zwar hat die Staatsregierung inzwischen eingelenkt und will beim dreigleisigen Ausbau die Option einer Erweiterung offenhalten. Dann aber hätten die Anwohnerinnen und Anwohner innerhalb weniger Jahre gleich zwei Baustellen vor ihrer Haustür. Auf Bundesebene hat man inzwischen den viergleisigen Ausbau in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Beim geplanten zweigleisigen Ausbau der S7 fordern wir den Freistaat Bayern auf, bei der Verknüpfung der S-Bahn-Linie mit der U5 in Neuperlach-Süd mit der MVG eine einvernehmliche Lösung zu finden, die einen direkten Umstieg ohne Umwege ermöglicht.
9. **Zeitgemäße Radabstellanlagen an allen S-Bahn-Haltestellen:** Deutsche Bahn und Freistaat sind dort für die Errichtung von Radabstellanlagen verantwortlich, wo lediglich ein S-Bahn-Halt besteht und keine U-Bahnen verkehren. In der Praxis aber verlangen DB und Freistaat von der Stadt, auch an reinen S-Bahnhöfen Abstellanlagen zu errichten und hohe Mieten zu zahlen, wenn diese sich auf Bahngrund befinden. Ein krasser Widerspruch zur „Bike+Ride“-Offensive der Bahn. Aus unserer Sicht ist es vorstellbar, dass die Stadt an Ausbauprojekten mitwirkt, auch wenn sie formal nicht dafür zuständig ist. Voraussetzung ist jedoch ein Entgegenkommen von Bahn und Freistaat. Sie müssen sich finanziell beteiligen und auf Mietforderungen verzichten.
10. **Autozug-Terminal am Ostbahnhof erhalten:** Der neue Bahnhof für die 2. Stammstrecke am Ostbahnhof soll nicht länger unter dem Orleansplatz, sondern unter der Friedenstraße gebaut werden. Das gefährdet das dortige Autoreisezug-Terminal, das seit 2006 von train4you genutzt wird. Damit würde das vorletzte der noch zwei verbliebenen Autoreisezug-Terminals in Süddeutschland verschwinden. Es halten sich Gerüchte, dass die DB auf eine Wertsteigerung des Grundstücks hofft und gewinnbringend verkaufen möchte. Öffentliche Verkehrsinfrastruktur ist aber kein Spekulationsobjekt: Die Deutsche Bahn muss ihre Pläne offenlegen und den aktuellen Autoreisezug-Standort am Ostbahnhof erhalten.