

# **Das Entwicklungspotential der Münchner S-Bahn jetzt nutzen!**

## **Thesen, Forderungen und Vorschläge des Fahrgastverbandes PRO BAHN**

**– März 1999 –**

- Die S-Bahn ist und bleibt das Gerüst des Öffentlichen Verkehrs im Münchener Umland.
- Notwendige Verbesserungen dürfen nicht verschleppt werden.
- Attraktiver Öffentlicher Verkehr liefert einen Beitrag zu vernünftigen Siedlungsstrukturen.
- Die S-Bahn ist auch ein innerstädtisches Verkehrsmittel.
- Die S-Bahn-Südumfahrung wird als wichtigste Einzelmaßnahme die Nahverkehrsstruktur im Raum München drastisch verbessern.
- Andere Maßnahme dürfen aber nicht zurückgestellt werden, sondern müssen zügig realisiert werden.
- Neue S-Bahn-Züge müssen fahrgastfreundlich sein.
- Qualität von Angebot und Umfeld und die Qualitätskontrolle müssen besser werden.

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



Die S-Bahn bildet seit über 25 Jahren das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in der Region München. Sie verbindet Stadt und Umland und ist gleichzeitig ein wichtiges innerstädtisches Verkehrsmittel. Die Fahrgastprognosen wurden bereits im Jahr der Eröffnung übertroffen, mittlerweile benutzen über 700.000 Fahrgäste jeden Tag die S-Bahn.

- **Notwendige Verbesserungen dürfen nicht verschleppt werden.**

Damit der Öffentliche Verkehr auch außerhalb Münchens wieder die Aufgabe, Triebfeder der Siedlungsentwicklung zu sein, wahrnehmen kann, muß das S-Bahn-System auf einen adäquaten Entwicklungsstand gebracht werden. Ausbaumaßnahmen sind seit Jahren überfällig oder werden nur in einem sehr schleppenden Tempo angegangen. Bestes Beispiel hierfür sind die – man muß wohl eher sagen zerredeten als diskutierten – signaltechnischen Verbesserungen auf der Stammstrecke. Daß bei entsprechendem politischen Willen Ausbau- und sogar Neubaumaßnahmen auch im S-Bahn-Bereich zügig durchgeführt werden können, zeigt das Beispiel der Neufahrner Spange.

- **Attraktiver Öffentlicher Verkehr liefert einen Beitrag zu vernünftigen Siedlungsstrukturen.**

Im Gegensatz zur Aufbauphase des S-Bahn-Netzes zeichnet sich die Siedlungsstruktur im Umland heute durch zunehmenden Wildwuchs und überspitztes Konkurrenzdenken zwischen Gemeinden aus. Es ist dringend notwendig, auch den Öffentlichen Verkehr hier wieder verstärkt als Gestaltungsmittel einzusetzen. Der Ausbau der S-Bahn kann hier jedoch nur eine Komponente sein. Noch stärker sind derzeit die Orts- und Regionalbuslinien vernachlässigt. Erst wenn S-Bahnhöfe, Ortszentren und andere wichtige Ziele auch ohne Auto erreichbar sind, gibt es eine Chance, das der Druck des Individualverkehrs nicht mehr ungebremst zunimmt. Die Münchner Innenstadt ist für viele Umlandbürger heute einfacher ohne Auto zu erreichen als das eigene Ortszentrum oder gar Einkaufsmöglichkeiten im Nachbarort. Eine gute Möglichkeit zur besseren Vernetzung bieten auch die bereits an verschiedenen Stellen vorgeschlagenen Stadtbahnssysteme.<sup>1</sup>

- **Ein übertriebener Ausbau von Park+Ride-System wird von PRO BAHN abgelehnt.**

Bereits 1994 wurde in einer Studie nachgewiesen, das P+R-Plätze sowohl zu Einnahmeverlusten als auch zu Mehrkosten führen.<sup>2</sup>

Insbesondere große P+R-Anlagen schwächen die Funktion von Regionalbuslinien als Zubringer zu U- und S-Bahn und verhindern so, daß vernünftige Angebotsstrukturen im Öffentlichen Verkehr aufgebaut werden können. Bei den verkehrenden Buslinien verringern sich die Fahrgeldeinahmen und müssen durch höhere

---

<sup>1</sup>Edmund Lauterbach, Andreas Barth: Stadtbahn – Ein ergänzendes Verkehrssystem für München und sein Umland; PRO BAHN Oberbayern 1997

<sup>2</sup>Dipl.-Ing. Utz Senger, Dipl.-Geogr. Andreas Könnecke, Dipl.-Ing. Burghard Vieth, Dipl.-Ing. M. Dinter: Verkehrliche Auswirkungen von P+R-Großanlagen: Ergebnisse am Beispiel des nordwestlichen Korridors im Ballungsraum Rhein-Main; in: Der Nahverkehr 3/94

Zuschüsse kompensiert werden. Durch die Tendenz im Freizeit- und Gelegenheitsverkehr dem teuren MVV-Bartarif auszuweichen wird die Unausgeglichenheit in der Auslastung des Öffentlichen Verkehrs zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeit verstärkt. Diese gefährliche Tendenz wird durch die Sprünge an den Tarifgrenzen noch unterstützt. Hier – wie auch an der MVV-Außengrenze – wird P+R dazu mißbraucht, um strukturelle Defizite in der Konstruktion des Münchner Verkehrsverbunds zu überdecken – auf Kosten der Anwohner von P+R-Anlagen und ihrer Zufahrtsstraßen sowie zu Lasten der Fahrgastzahlen zahlreicher Regionalbuslinien.

- **Die S-Bahn ist und bleibt das Gerüst des Öffentlichen Verkehrs im Münchener Umland.**

Trotz notwendiger Verbesserungen in anderen Bereichen ist die S-Bahn jedoch nach wie vor das Gerüst, welches das Gesamtsystem Öffentlicher Verkehr am Leben erhält. Daher bleibt der weitere Ausbau der Außenäste zur Grundversorgung der Bevölkerung und als attraktive Alternative zum Auto unverzichtbar. Eine Taktverdichtung auf allen Außenstrecken erfordert aber auch Maßnahmen im Münchner Stadtgebiet. Für die Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf allen Linien gilt der Bau der S-Bahn-Südumfahrung oder eines zweiten Innenstadttunnels als Voraussetzung.

- **Die S-Bahn-Südumfahrung wird als wichtigste Einzelmaßnahme die Nahverkehrsstruktur im Raum München drastisch verbessern.**

Die S-Bahn-Südumfahrung soll im Bahnhof Laim abzweigen und über die Stationen Friedenheimer Straße (neu), Heimeranplatz (U4/5), Poccistraße (U3/6) und Kolumbusplatz (U1/2) zum Ostbahnhof verkehren. Über die genaue Lage neuer Bahnhöfe wird noch zu diskutieren sein. So kann ein Bahnhof südlich der Landsberger Straße anstatt unmittelbar an der Friedenheimer Brücke für die dortige Wohn- und Gewerbebebauung vorteilhafter sein. An anderen Stellen wie Poccistraße und Kolumbusplatz sind vor allem möglichst gute Umsteigeverbindungen zur U-Bahn und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln wichtig. Ein wichtiger Effekt der Südumfahrung ist die Erhöhung der Zuverlässigkeit im gesamten S-Bahn-Netz. Störungen im Tunnel, die in ihren Auswirkungen jeweils Tausende von Fahrgästen betreffen können und deren Folgewirkungen bis in das Fernverkehrsnetz der Bahn hineinreichen, können durch eine Umfahrungsstrecke besser kompensiert werden. Ein Totalausfall oder ein schwer durchführbarer eingleisiger Notbetrieb könnte verhindert werden.

- **Die S-Bahn ist auch ein innerstädtisches Verkehrsmittel.**

Bei der Bewertung der Südumfahrung oder ähnlicher Maßnahmen darf man nicht übersehen, daß das S-Bahn-System unabhängig von Aufgabenträgerschaft durch den Freistaat Bayern auch eine wichtige Rolle als innerstädtischer Verkehrsträger spielt. Die innerstädtische Funktion ist von der regionalen nicht zu trennen, da die gleiche Linie gleichermaßen Stadtgebiete und Umland miteinander verbindet. Ein Leugnen dieser Rolle, um scheinbare Vorteile in der Kostenverteilung wahrzunehmen, ist kontraproduktiv und hat in der Vergangenheit zu Fehlentscheidungen geführt.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup>Andreas Barth, Thomas Kantke, Edmund Lauterbach, Peter Morath: Erschließung von Pasing und Freiham; PRO BAHN Oberbayern – Stadt- und Kreisgruppe München; 2. Auflage August 1997

Für die S-Bahn-Südumfahrung werden bereits seit Jahren Untersuchungen angestellt. Außer der Tatsache, daß sie endlich Taktverdichtungen auf allen Zulaufstrecken ermöglicht, werden durch sie neue Querverbindungen innerhalb Münchens und vom Umland neue umsteigefreie Relationen geschaffen. So würde beispielsweise die Reisezeit vom Kolombusplatz zum Ostbahnhof von 20 Minuten auf 5 Minuten verkürzt; aus dem Umland werden unter anderem das Kreisverwaltungsreferat und das Stadtwerke-Servicezentrum an der Poccistraße ohne Umsteigen zu erreichen sein. Ein zweiter Innenstadtunnel könnte keine so attraktive Lage wie der bestehende Tunnel erhalten und würde damit die vorhandenen Umsteigeknoten nur wenig entlasten, andererseits jedoch deutliche Mehrkosten gegenüber der Südumfahrung verursachen.

**Fazit: PRO BAHN spricht sich eindeutig für die S-Bahn-Südumfahrung aus.**

- **Andere Maßnahme dürfen aber nicht zurückgestellt werden, sondern müssen zügig realisiert werden.**

Auch wenn die Südumfahrung bis auf weiteres die wichtigste Maßnahme im S-Bahn-Netz sein wird, können bereits vorher Verbesserungen durchgeführt werden. So kann die Sendlinger Spange, eine Verbindung von Pasing über Harras nach Deisenhofen, den tangentialen Verkehr stärken. Mit Hilfe der bereits beschlossenen und kurzfristig zu realisierenden Ertüchtigung der Stammstrecke muß die Taktfolge auf den wichtigsten S-Bahn-Außenästen sobald als möglich verdichtet. Hierbei ist zu beachten, das auch die Fahrzeuge zur neuen Signaltechnik passen müssen.

- **Neue S-Bahn-Züge müssen fahrgastfreundlich sein.**

Große Erwartungen werden in die neue Fahrzeuggeneration gesetzt, die in den nächsten Jahren einen Großteil der alten S-Bahn-Züge ersetzen wird. Hier ist zu hoffen, daß die DB bei der Innenausstattung mehr auf Fahrgastwünsche eingeht, anstatt sich ausschließlich von Vandalismusresistenz und Marketing leiten zu lassen. Wie bei anderen Punkten, stellt sich auch bei Fahrzeugausstattung und -zustand die Frage, ob der Freistaat Bayern gewillt ist, gegenüber der Deutschen Bahn AG eine strikte Qualitätskontrolle durchzuführen, oder ob weiterhin darauf verzichtet wird vorzugeben, mit welchem Standard durch Steuergelder finanzierte Verkehrsleistungen erbracht werden.

- **Qualität von Angebot und Umfeld und die Qualitätskontrolle müssen besser werden.**

Insbesondere der Reinigungszustand der Fahrzeuge und die Zustände an den Bahnhöfen und in ihrem unmittelbaren Umfeld werden immer wieder kritisiert. Hier könnte für vergleichsweise geringe Summen – zumindest im Vergleich mit Strecken- und Fahrzeuginvestitionen – eine deutliche verbesserte Außenwirkung erzielt werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, daß die Deutsche Bahn AG das von ihr geschaffene System besser in den Griff bekommt. Vieles von dem, was in den letzten Monaten im S-Bahn-System und darüberhinaus im Nahverkehr der

Deutschen Bahn zu beobachten war, läßt auf organisatorische Mißstände auf allen Ebenen der DB schließen. Unabhängig davon, ob dies in verfehlten Reformanstrengungen, Stellenkürzungen, Ausbildungsdefiziten oder Motivationmangel begründet ist, wurde außer dem Unternehmen Deutsche Bahn auch das System S-Bahn und der Öffentliche Verkehr insgesamt durch diese Vorfälle beschädigt.

PRO BAHN erwartet, daß alle Beteiligten sich bemühen, weiteren Schaden abzuwenden und die angerichteten Beschädigungen durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren. Die Qualitätskontrolle muß auf allen Ebenen – sowohl innerhalb der Unternehmen als auch zwischen Aufgabenträger und Betreibern – verbessert werden. Sie kann sich nicht nur auf Kontrolle des Leistungsangebots beschränken, sondern muß beispielsweise auch Reinigung, Fahrgastinformation und Störungsmanagement umfassen. Im Fall des S-Bahn-Systems ist hier eindeutig der Freistaat Bayern und die Bayerische Eisenbahngesellschaft gefordert.

Herausgeber: PRO BAHN Oberbayern e.V.  
Schwanthaler Str. 74  
80336 München  
Tel.: 089 / 53 00 31  
Fax.: 089 / 53 75 66  
<http://www.pro-bahn.org/oberbayern/>