

Chance für mehr Fahrgastnutzen in nur drei Jahren

Mehr Stabilität und bessere Takte für das Münchner S-Bahn-Netz

Wer ist und was will SIQ?

Die S-Bahn-Initiative Qualität (SIQ) hat sich 2020 aus sechs verschiedenen Verbänden gegründet, die seit vielen Jahren für Verbesserungen im Nahverkehrsnetz des Großraumes München eintreten. Die **fehlende Zuverlässigkeit** ist das Hauptproblem im S-Bahn-Netz. Daher steht die S-Bahn-München unter dauerhafter öffentlicher Kritik.

Politisch wird zwar auf Neuinvestitionen, wie die 2. Stammstrecke, verwiesen, die Fertigstellungstermine für die versprochenen Infrastruktur-Vorhaben verschieben sich aber immer wieder um Jahre nach hinten. Die Fahrgäste können daher aktuell allenfalls in **10 Jahren** mit deutlichen Verbesserungen rechnen.

Die Initiative SIQ meint: Solange können die Fahrgäste nicht warten! Und: Angesichts des seit Jahren anhaltenden Stillstandes im S-Bahn-Netz stellt sich die Frage, ob mit der bestehenden Infrastruktur nicht tatsächlich **mehr Fahrgastnutzen** erreichbar ist.

SIQ hat deshalb die hauptsächlichen **Schwachstellen für die Pünktlichkeit** analysiert. Entwickelt wurden Lösungsansätze, um durch eine Reihe von Linienumorganisationen mehr Stabilität zu erreichen.

Probleme, die einer Lösung bedürfen, sind vor allem:

► **Verspätungen im Regionalverkehr** werden auf die S-Bahn übertragen, wenn die Züge die gleichen Gleise nutzen.

► **Verspätungen im S-Bahn-Netz**, die durch zu wenig Ausweichstellen auf eingleisigen Strecken entstehen, bewirken auf der Stammstrecke einen Domino-Effekt. Auch andere Linien erhalten so zusätzliche Verspätung.

► Die **dichte Belegung der Stammstrecke** mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit bewirkt schon bei geringfügigen Fahrplanabweichungen bei wenigen Zügen Folgeverspätungen. Diese können wegen der Zugdichte nur in geringem Umfang ausgeglichen werden.

Lösungsansätze für mehr S-Bahn-Qualität

Das sind die wichtigsten organisatorischen Änderungen, die SIQ vorschlägt:

► Die **Linie S7** wird wegen ihrer großen Störanfälligkeit neu konzipiert: Der Westast Richtung Wolfratshausen endet und beginnt im Hauptbahnhof, Umstieg an der Donnersbergerbrücke möglich. Der östliche Linienast der S7 würde durch neue Verknüpfung durch die S4 bedient.

► Die **Linie S1**, ebenso für hohe Störanfälligkeit bekannt, erhält Fahrzeitpuffer. Gleichzeitig sollen die Regionalzüge zwischen München und Freising zwei Minuten länger fahren und als zusätzlichen Nutzen einen Stopp in Feldmoching erhalten.

► Auf der **S-Bahn-Stammstrecke** soll zur Stoßzeit die Zugzahl um 20 Prozent redu-

ziert werden. Das schafft eine Pünktlichkeitsreserve. Durch Verlängerung von Zügen bliebe das Platzangebot gleich.

Drei Ausweichrouten dienen der Netzstabilisierung

Um bei Störungen mehr Ersatzmöglichkeiten anzubieten, sollen drei Ausweichrouten angeboten werden.

► **Nordring:** zusätzlicher Linienast im Zuge der S8 im Berufsverkehr zwischen Johanneskirchen und Karlsfeld. Mit neuen provisorischen Stationen.

► **Südring:** Regionalzüge sollen im 20-Minuten-Takt fahren. An den U-Bahn-Haltes Poccistr. und Kolombusplatz entstehen neue provisorische Stationen.

► **Hbf - Deisenhofen:** Die Meridian-Linie wird auf den 20-Minuten-Takt erweitert und bekommt einen provisorischen Halt an der Meterschwaige.

Bessere Takte für die Fahrgäste

Dichtere Takte bedeuten mehr Akzeptanz: So soll durch Umorganisation ein erweiterter 10-Minuten-Takt für die Linienäste nach Dachau, Olching, Grafing, Buchenau, Germering, Markt Schwaben, Deisenhofen und Ottobrunn ermöglicht werden.

Gleichzeitig ist zwischen 6 und 21 Uhr nunmehr ein durchgehender 20-Minuten-Takt für alle S-Bahn-Außenstrecken vorgesehen (Altomünster im 30-Minuten-Takt).

Realisierung in drei Jahren

Weil nur wenige Provisorien als Investitionen notwendig würden, ist die Umsetzung keine Frage des finanziellen und technischen Investitionsaufwandes. Komplexe Bauplanungsprozesse fallen damit weg. Statt dessen zielen die Vorschläge primär auf organisatorische Änderungen und auf eine **Ausschöpfung vorhandener Ressourcen**. So sollte eine Realisierung in drei Jahren möglich sein. Dazu sollte es drei "Jahrespakete" geben.

Wichtige aktuelle Aufgabe: Öffentlichen Nahverkehr aufwerten

Für schnelle Änderungen gibt es für SIQ aktuell gute Gründe: Durch die Corona-Krise sind zu einem nicht unerheblichen Teil Fahrgäste vom öffentlichen Nahverkehr zum Autoverkehr abgewandert. Diese gilt es, wieder zu gewinnen.

Mehr noch: Um die ehrgeizigen Klimaziele in der Region zu erreichen, geht es auch darum, deutlich mehr Pendler, die schon viele Jahre das Auto nutzen, zum Umstieg auf die Bahn zu bewegen. Am besten sollte dies durch mehr Qualität des Angebots gelingen. Natürlich ist auch der Ausbau der Infrastruktur der Bahn dringendes Gebot. Aber allein auf längerfristige Milliarden-Investitionen zu warten, wäre nach Ansicht der SIQ nur der zweitbeste Weg.

Initiatoren und Unterstützer

Aktion Münchner Fahrgäste
BUND Naturschutz Bayern e.V. Kreisgruppe München
Green City e.V.
Münchner Forum e.V.
Verein der Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau
Verkehrsclub Deutschland Kreisverbände München, Freising/Erding/Dachau, Fürstenfeldbruck/Starnberg e.V.

Qualitätsschub für die Münchner S-Bahn

Schnelle Veränderungen, mehr Fahrgastnutzen



Aktion Münchner Fahrgäste



Herausgeber

SIQ S-Bahn-Initiative Qualität
c/o Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband München e.V.
Breisacher Str. 12
81667 München

Telefon: 089/2011898

E-Mail: kontakt@vcd-m.org

Foto: VCD München
Kartengrundlage: OpenStreetMap



