

Ein 10-Minuten-Takt zwischen Ostbahnhof und Ismaning ist auch ohne 2. Stammstrecke möglich:

Was viele Verkehrsexperte schon lange von den Dächern pfeifen. Ein 10-Minuten-Takt zwischen Ostbahnhof und Ismaning ist auch ohne 2. Stammstrecke möglich. Voraussetzung ist jedoch ein 4-gleisiger Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen. Siehe SZ vom 29.4.2015:

<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/s-bahn-alle-zehn-minuten-nach-unterfoehring-1.2458758>

Noch vor drei Jahren waren die Signale der Bayerischen Staatsregierung völlig anders: "Aus Sicht des Freistaats ist der Ausbau der S-8-Trasse nur sinnvoll, wenn auch die geplante zweite S-Bahn-Stammstrecke kommt. Deren Finanzierung ist ebenso ungeklärt." Siehe SZ vom 7.2.2012: <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/freising/s-bahn-anbindung-tunnel-zum-flughafen-beschlossen-1.1296684>

Allerdings ist der 4-gleisige Ausbau nicht Teil des 13-Punkte-Sofortprogramms. In dieses hat es nur der Ausbau der Flughafenlinie zwischen Ostbahnhof und Flughafen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h geschafft. Dafür soll angeblich 2015 das Planfeststellungsverfahren durch die Deutsche Bahn eingereicht werden. Siehe Antwort der Staatsregierung vom 6.2.2015:

http://www1.bayern.landtag.de/ElanTextAblage_WP17/Drucksachen/Schriftliche%20Anfrage/n/17_0004971.pdf. Das Beispiel der Sendliner Spange zeigt jedoch, dass diesen Versprechungen kein Glauben geschenkt werden kann.

Hiess es am 6.9.2012 noch, dass eine Inbetriebnahme von Teilmassnahmen der Sendlinger Spange bis 2015 möglich sei (siehe Antwort der Staatsregierung von 16.11.2012:

http://www1.bayern.landtag.de/ElanTextAblage_WP16/Drucksachen/Schriftliche%20Anfrage/n/16_0014854.pdf), erfahren wir nun, dass das Planfeststellungsverfahren noch immer nicht eingereicht wurde (ebenfalls im Dokument vom 6.2.2015).

Dr. Ralf Wiedenmann