

19.05.2007

Entwurfsvorschlag für die Stellungnahme des BAs Trudering-Riem:

Statt Stammstrecken-Fiasko: ein integriertes U- und S-Bahnausbahnkonzept für die Metropolregion München

Vorbemerkung

Der BA 15 Trudering-Riem bedankt sich beim Planungsreferat, der MVV GmbH, dem Baureferat HA U-Bahnbau und der MVG mbH für die z.T. ausführliche, faktenreiche Stellungnahme insbesondere zu den innovativ angelegten BA-Anträgen 02-08 / B 01225 und 02-08 / B 01695.

Insbesondere stellt er mit Genugtuung fest, dass seine Kernaussagen bestätigt wurden:

- Ein Mischbetrieb von U- und S-Bahn ist grundsätzlich in München möglich, ein entsprechendes von der U-Bahn hergeleitetes bimodales Fahrzeug würde auch im S-Bahn-Bereich den Anforderungen der BOStrab genügen (Baureferat, S.49) .
- Da auf den heutigen 10-Minuten-Takt-Linien der S-Bahn in der Regel statt 3-teiliger Lang- ohnehin nur 2-teilige-Vollzüge verwendet werden, ist die Beförderungskapazität von 912 Plätzen pro C-Wagen durchaus vergleichbar mit den 1088 Plätzen pro ET-423-Vollzug.
- Die verkehrliche Bedeutung der 1. S-Bahnstammstrecke hat seit 1987 um etwa **10 Prozent** abgenommen, obwohl die S-Bahnauslastung im Gesamtsystem im gleichen Zeitraum kontinuierlich gewachsen ist. Und: der S-Bahnzuwachs findet vor allem an den Stationen der Außenäste statt (MVV, S.47).
- Grund für den **Bedeutungsverlust** der S-Bahnstammstrecke ist insbesondere der Ausbau des U-Bahn-System in Verbindung mit zusätzlichen U-S-Bahn-Verknüpfungen außerhalb der Stammstrecke (Trudering, Feldmoching, Neuperlach Süd, ab 2010 Moosach)

Leider enthält die Vorlage aber immer noch Grund-Aussagen, die **gravierend falsch** sind. Die wichtigste betrifft die Leistungsfähigkeit der vorhandenen S-Bahn-Stammstrecke:

Komplex 1: 1.S-Bahn-Stammstrecke

Falsch: „Die Kapazität der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke lässt sich nicht mehr erweitern, da die maximale Leistungsfähigkeit mit 30 Zügen pro Stunde (=120s Zugfolgezeit) und Richtung ausgeschöpft ist.“ (PIRef, S6)

Richtig: Unter Einsatz von Bahnsteigtüren, des Automatischen Fahrbetriebs AFB (wie bei der Münchner U-Bahn), der Ausdehnung der Linienzugbeeinflussung LZB bis zum Leuchtenbergring bzw. bis Westkreuz und Beseitigung des Spurplanpfusches (sic!) am Ostbahnhof (es können nicht zwei Wendezüge hintereinander fahrlängemäßig abgefertigt werden!) ist eine bei U-Bahnen seit Jahrzehnten übliche Kapazität von **40 Zügen pro Stunde** (=90s Zugfolgezeit) und Richtung möglich. Bei neueren Pariser Metro-Linien („MÉTÉOR“) wird sogar eine Zugfolgezeit von 85 s erzielt. Es sei daran erinnert, dass schon die Berliner S-Bahnen zur Olympiade 1936 im 100s-Takt fuhren (=36 Züge pro Stunde)! Diese S-Bahnen waren auch Grundlage der ersten Planung des Münchner Schnellbahnsystems noch unter Reichsbahn-Ägide 1938.

Was bedeutet das? Bei 40 Zügen könnten 6 S-Bahnlinien im 10-Minuten-Takt und 1 S-Bahnlinie im 20 Minuten-Takt durch den Tunnel geschleust werden. Da aber weder bei der S6 noch bei der S7 ein 10-Minuten-Takt zeitlich absehbar ist, reicht es auf Jahrzehnte hinaus, 5 Linien im 10-Minuten-Takt und 2 Linien im 20-Minuten-takt durch den Tunnel zu schicken.

Fazit: Die LHM unterlässt es ab sofort, das falsche Argument der angeblich auf 30 Züge begrenzten max. Kapazität des vorhandenen S-Bahntunnels weiterhin zu verbreiten.

Die LHM wirkt vielmehr auf den Freistaat Bayern ein, dass die vorhandene S-Bahn-Stammstrecke im oben beschriebenen Sinne optimiert wird.

Erforderliche Zuglängen / Fahrgastkapazitäten

MVV-Untersuchungen 1998/1999 bestätigten auch für den Großraum München einen **bundesweiten** Trend (KONTIV-Untersuchungen), wonach aufgrund geänderter Arbeitsbedingungen die Verkehrs-Nachfrage in Ballungsgebieten insbesondere in den morgendlichen Spitzenzeiten in den letzten dreissig Jahren **kontinuierlich abgenommen** hat. D.h. insbesondere, dass bei einer Bedienung im 10-Minuten-Takt 2-teilige Vollzüge vollkommen ausreichend sind und Langzüge die absolute Ausnahme darstellen.

Komplex 2: U-Bahn-Verknüpfung mit S-Bahn

Es ist durch die Fakten bewiesen, dass ein guter Übergang zur U-Bahn S-Bahn-Kapazitäten entlasten kann. Zudem entsteht dadurch ein vollwertiger Ersatz im Störfall.

Leider wird dieser äußerst fruchtbare Aspekt von der Stadt München derzeit nicht berücksichtigt und auch in der Beschlussvorlage totgeschwiegen.

Insbesondere wird nicht thematisiert, dass der wichtige ÖV-Knoten Pasing auch nach Realisierung der 2.Stammstrecke nicht über eine vollständige 2.Schnellbahnerschließung verfügt, da diese ja vor Laim endet. Blitzeinschläge, Notarzteinsätze, Bombenfunde, Fehler in den Elektronikstellwerken, Streiks u.a.m. könnten dazu

führen, dass beide S-Bahn-Tunnels nicht mehr betrieben werden können. Über 150.000 S-Bahn-Fahrgäste in Pasing wären weiterhin betroffen.

Aus unserer Sicht bleibt daher die **U-Bahn-Anbindung des S-Bahn-Knotens Pasing** unverzichtbar. Die U-Bahneinführung hat dabei so zu erfolgen, dass der Übergang U-S-Bahn optimal gestaltet ist. Es bietet sich an, die U-Bahngleise unter Gleis 5 und Gleis 6 der S-Bahn zu legen und für die U-Bahn Außenbahnsteige vorzusehen, die direkt über Lifte und Fahrtreppen mit den S-Bahnsteigen verbunden sind.

Die U-Bahn ist betrieblich absolut unabhängig von der S-Bahn, sogar das Personal ist in unterschiedlichen Gewerkschaften organisiert (Transnet vs. Verdi). Insofern ist eine optimale Redundanz im S-Bahn-Störfall gegeben.

Komplex 3: Struktur-Defizite auf den S-Bahn-Außenstrecken

Das eigentliche Problem der heutigen S-Bahnstruktur ist nicht die fehlende Kapazität auf der Stammstrecke, sondern ist die Summe der strukturellen Defizite auf den Außenästen.

Dies lässt sich am besten anhand der Einführung des 10-Minuten-Taktes ablesen: Normalerweise müsste man annehmen, dass die aufkommenstärksten S-Bahn-Linien als erste über einen 10-Minuten-Takt während der HVZen verfügen. Mitnichten!

So sind mit der S1-Nord (35.500 FG/Tag) und der S8-West (34.000 FG/Tag) die zwei stärksten S-Bahn-Äste nicht in den 10-Minuten-Takt eingebunden! Auch die beiden nächstplatzierten Äste, die S8-Ost (31.500) und die S2-Ost (31.500) lassen den 10-Minuten-takt schmerzlich vermissen. **D.h. die vier aufkommenstärksten S-Bahn-Äste der Metropolregion München verfügen nicht über einen 10-Minuten-Takt!**

Näheres zeigt die folgende Tabelle:

Streckenbelastung 2001/2 der S-Bahnäste an der Stadtgrenze (Quelle: MVV)							
Linie	Endstation	Stadtgrenze	%-Wert	Maxwert	%-Wert	Takt-10	U-Bahn-Verknüpfung
S1-Nord	Freising	32.500	100%	35.500	100%	Nein	U2 (Feldmoching) + U3 (Moosach)
S2-West	Petershausen	20.000	62%	31.000	87%	Ja	
S4-West	Mammendorf	20.000	62%	29.000	82%	Ja	
S8-West	Geltendorf	28.000	86%	34.000	96%	Nein	
S5-West	Herrsching	24.500	75%	25.500	72%	Ja	
S6-West	Tutzing	24.000	74%	24.000	68%	Nein	
S7	Wolfratshausen	16.500	51%	27.500	77%	Nein	U3 (Siemenswerke) + U6 (Harras) + U4/5 (Heimeranplatz)
S5-Ost	Holzkirchen	22.000	68%	24.000	68%	Ja	U2 (Giesing) + U5 (Ostbahnhof)
S6-Ost	Kreuzstraße	19.500	60%	23.500	66%	Nein	U5 (Neuperlach) + U2 (Giesing)
S4-Ost	Ebersberg	28.500	88%	29.500	83%	Ja	U2 (Trudering) + U5 (Ostbahnhof)
S2-Ost	Erding	27.500	85%	31.500	89%	Nein	U5 (Ostbahnhof)
S8-Ost	Flughafen	25.500	78%	31.500	89%	Nein	U5 (Ostbahnhof)
Summe:		288.500		346.500			

Fazit: Beginnend bei den aufkommenstärksten S-Bahn-Ästen sind zeitnah die baulichen, signaltechnischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Einführung eines 10-Minuten-Taktes zu schaffen. Bei der S2-Ost ist hierzu keine Erweiterung der Stammstreckenkapazität nötig, da die S2-West schon bis zum Ostbahnhof im 10-Minuten-Takt fährt.

Antrag des BAs an den Stadtrat

- 1) Das Ergebnis der Planfeststellung für die 2.S-Bahn-Stammstrecke wird abgewartet
- 2) Die Stadt München lässt in Analogie zur Münchner AirportExpress-Studie eine Studie anfertigen, wie unter Einsatz von Bahnsteigtüren, des Automatischen Fahrbetriebs AFB (wie bei der Münchner U-Bahn), der Ausdehnung der Linienzugbeeinflussung LZB bis zum Leuchtenbergring bzw. bis Westkreuz und Beseitigung der Spurplanengpässe am Ostbahnhof und ggfs. anderswo die Leistungsfähigkeit der 1.Stammstrecke deutlich gesteigert werden kann (theoretisches Ziel: 42 Züge pro Stunde und Richtung)
- 3) Die Planungen für die U-Bahn-Vollendung nach Pasing mit dem Nebeneffekt einer Vermeidung des Baus der 2.S-Bahn-Stammstrecke werden wieder aufgenommen, für eine optimale Anbindung an die S-Bahn in Pasing modifiziert und so schnell wie möglich realisiert.
- 4) Es ist an den Freistaat heranzutreten, wie und wann der 10-Minuten-Takt und die dazu notwendigen Ausbaumaßnahmen bei den S-Bahn-Außenstrecken insbesondere bei den vier aufkommenstärksten Ästen S1-Nord, S8-West, die S8-Ost und S2-Ost realisiert werden,
- 5) Die Ergebnisse der aktuellen Studie von Baumgartner, Kantke und Schwarz über eine aufwandsreduzierte Aktivierung des Südrings (www.tunnelaktion.de/alternativen/Alternativkonzept-BKS.pdf) sind durch das Planungsreferat zu bewerten und in die Beschlussvorlage einzuarbeiten.

Quellen:

- Beschlussvorlage
- 1.Nahverkehrsbericht der LH München (Dez. 2006)