

Zweiter S-Bahn-Tunnel oder S-Bahn-Südring: Was ist besser für München?

Kurzvortrag am 1.4.2009

bei der Veranstaltung von Münchner Forum und Green City

www.vr-transport.de/archiv/mforum.pdf

Schornstraße 10
81669 München
Tel. 26023655
Vieregg@vr-transport.de
Roessler@vr-transport.de



**VIIEGG
RÖSSLER
GmbH**

Chart 2: Gliederung des Vortrags

- Planungsgeschichte Zweiter Tunnel vs. Südring
- Aktuelle Planung Zweiter Tunnel vs. Südring
- Nutzen Zweiter Tunnel vs. Südring
- Neu-Erschließung von Stadtteilen durch den S-Bahn-Südring
- Wohnumfeldverbesserung, Lärmschutz
- Dezentralisierung der Umsteigevorgänge zwischen S- und U-Bahn
- Express-S-Bahn incl. Airport-Express und Zweiter S-Bahn-Tunnel

Chart 3: Ursprüngliche Planung des Südring-Ausbaus im reinen Linienbetrieb

**Baukosten (2001):
520 Mio EUR**

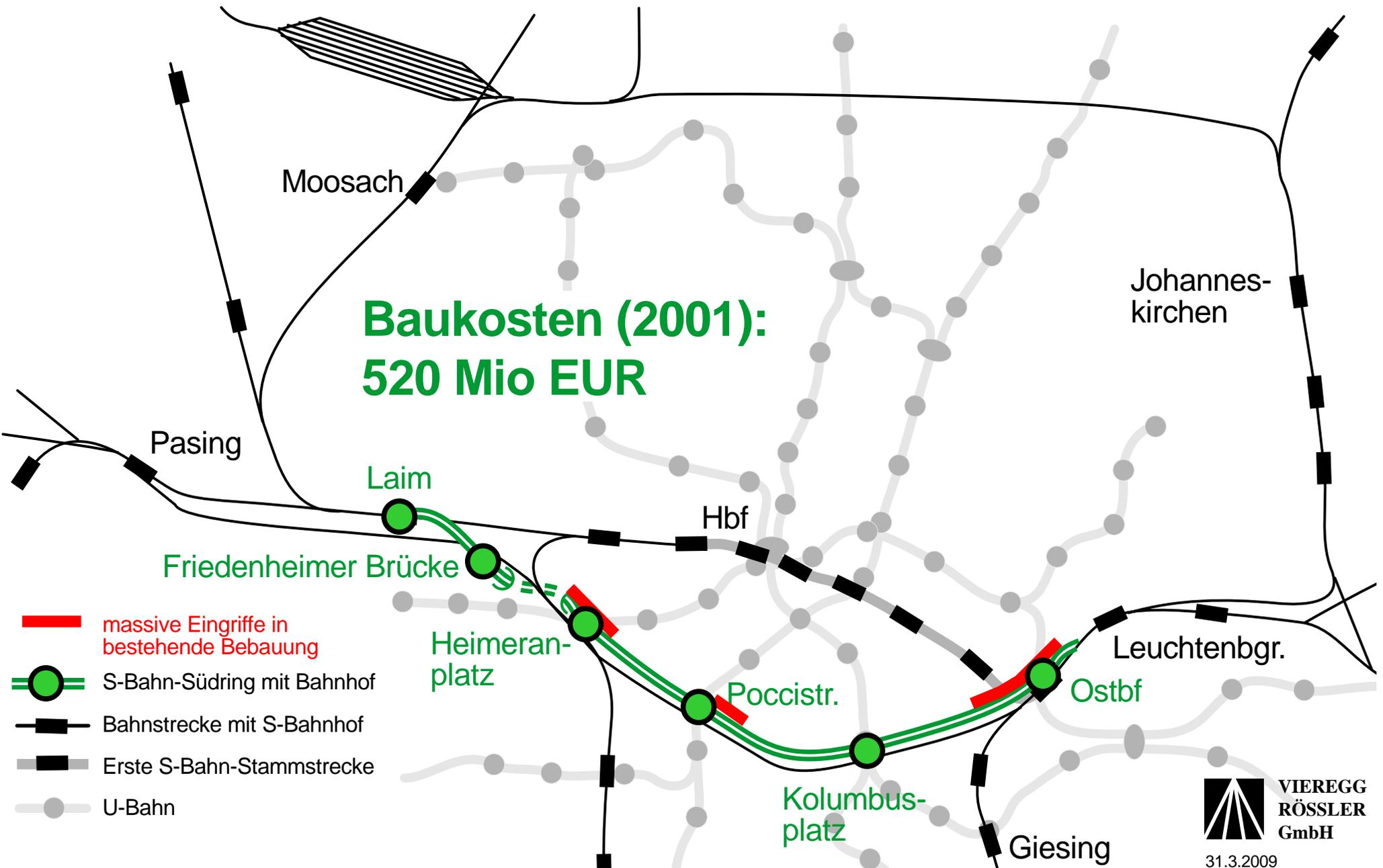


Chart 4: Ursprüngliche Planung des 2. S-Bahn-Tunnels

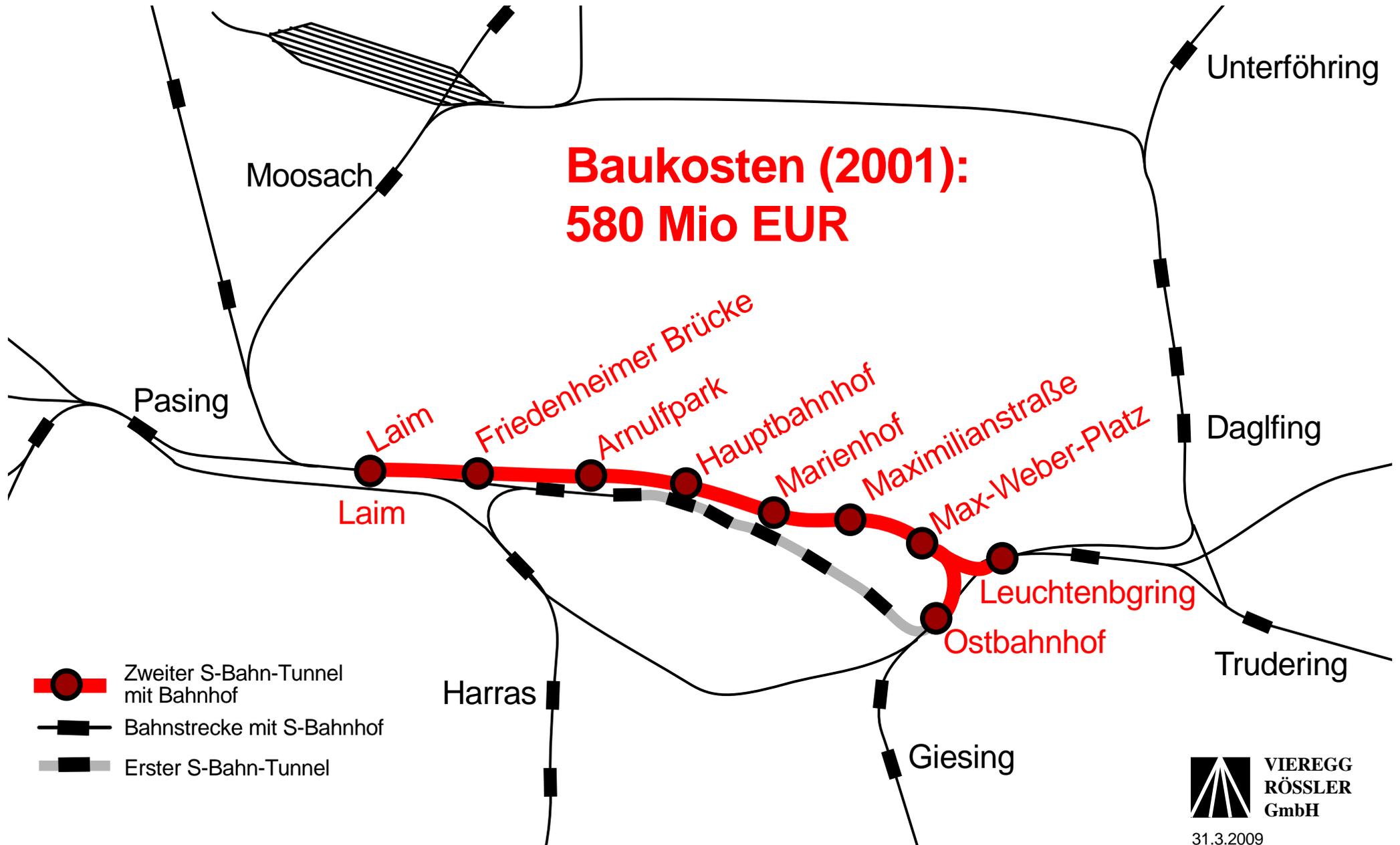


Chart 5: Aktuelle Planung des 2. S-Bahn-Tunnels

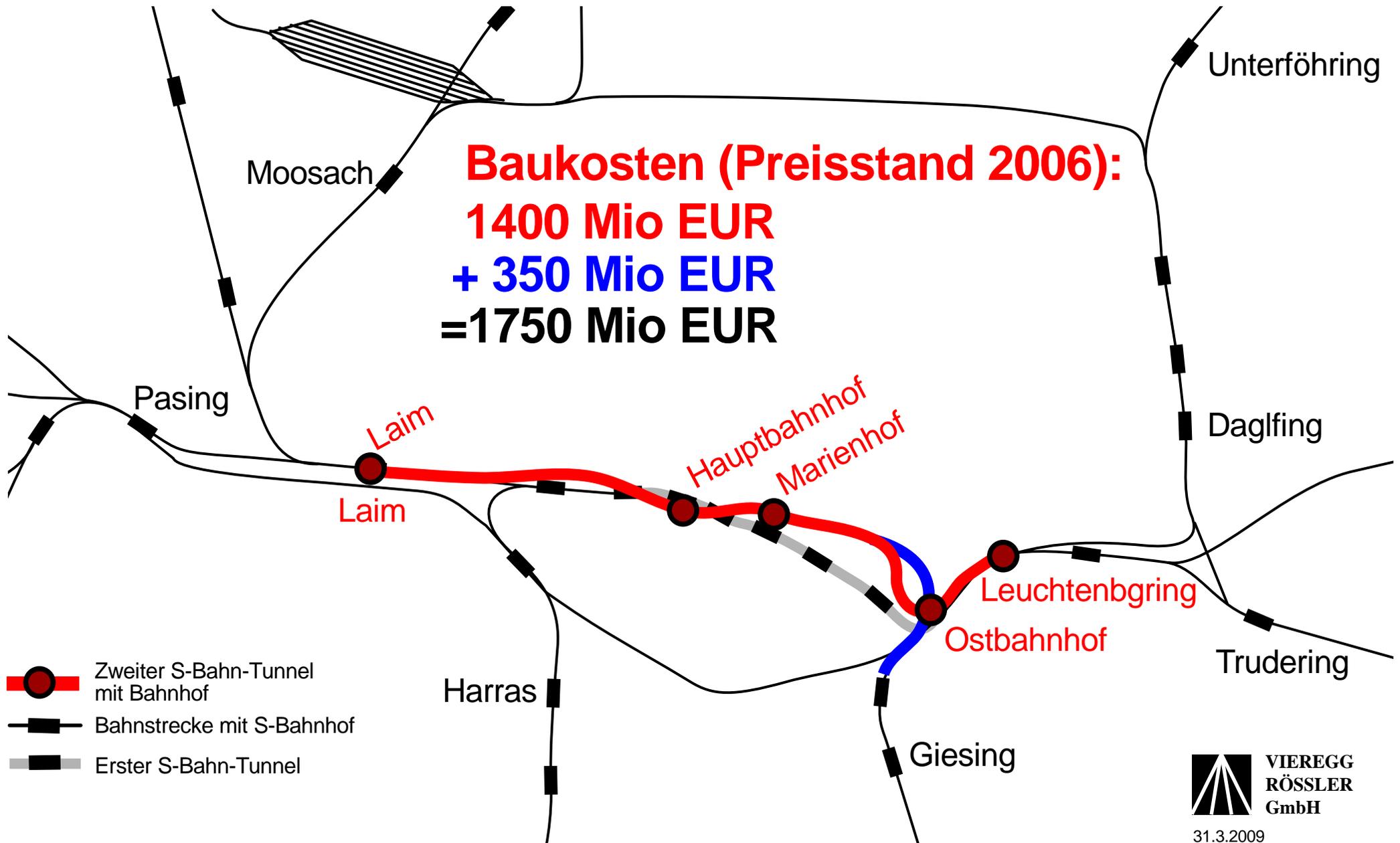


Chart 6: Kombiniertes Südring-Ausbau für S-Bahn und Fernbahn im Richtungsbetrieb

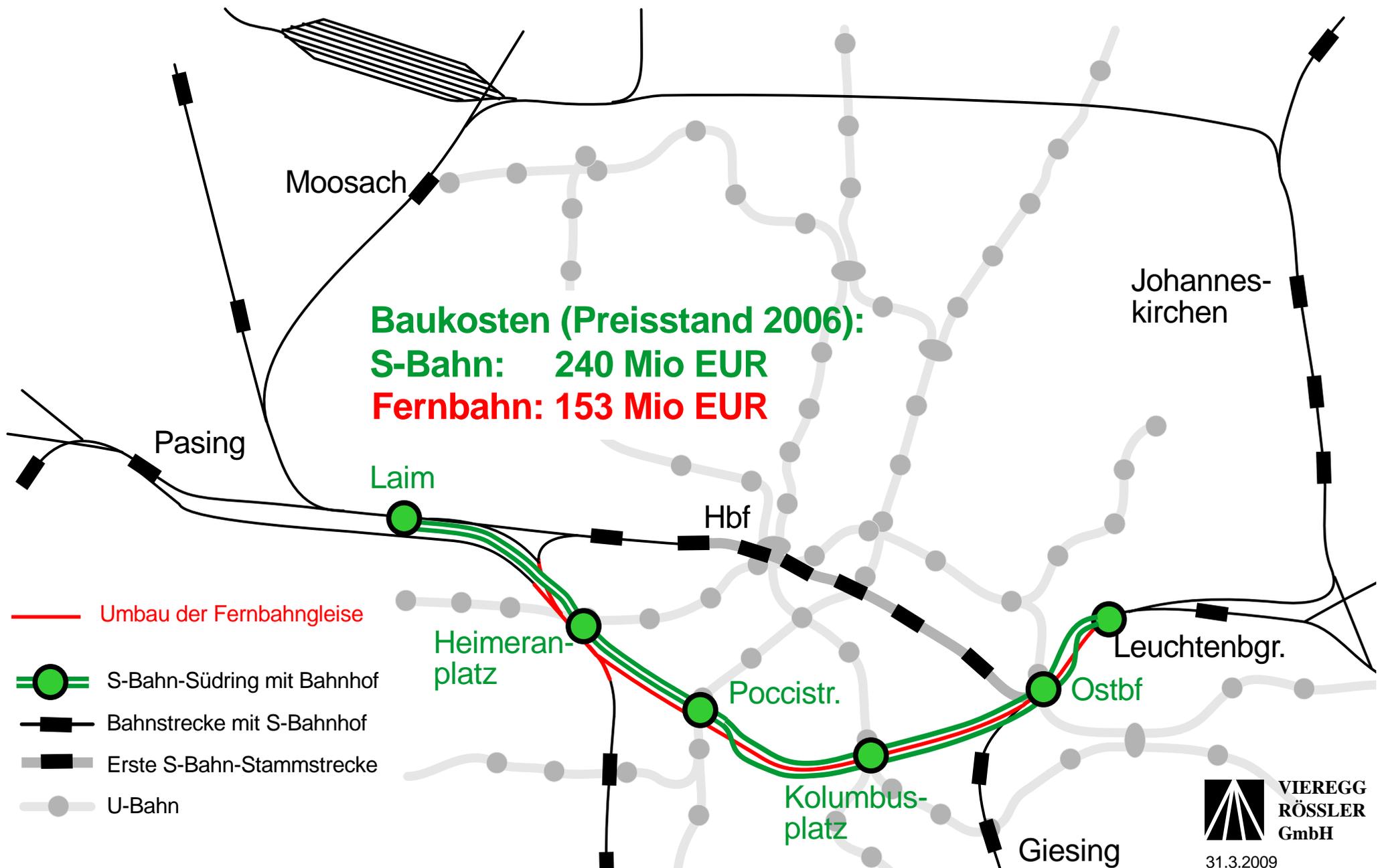
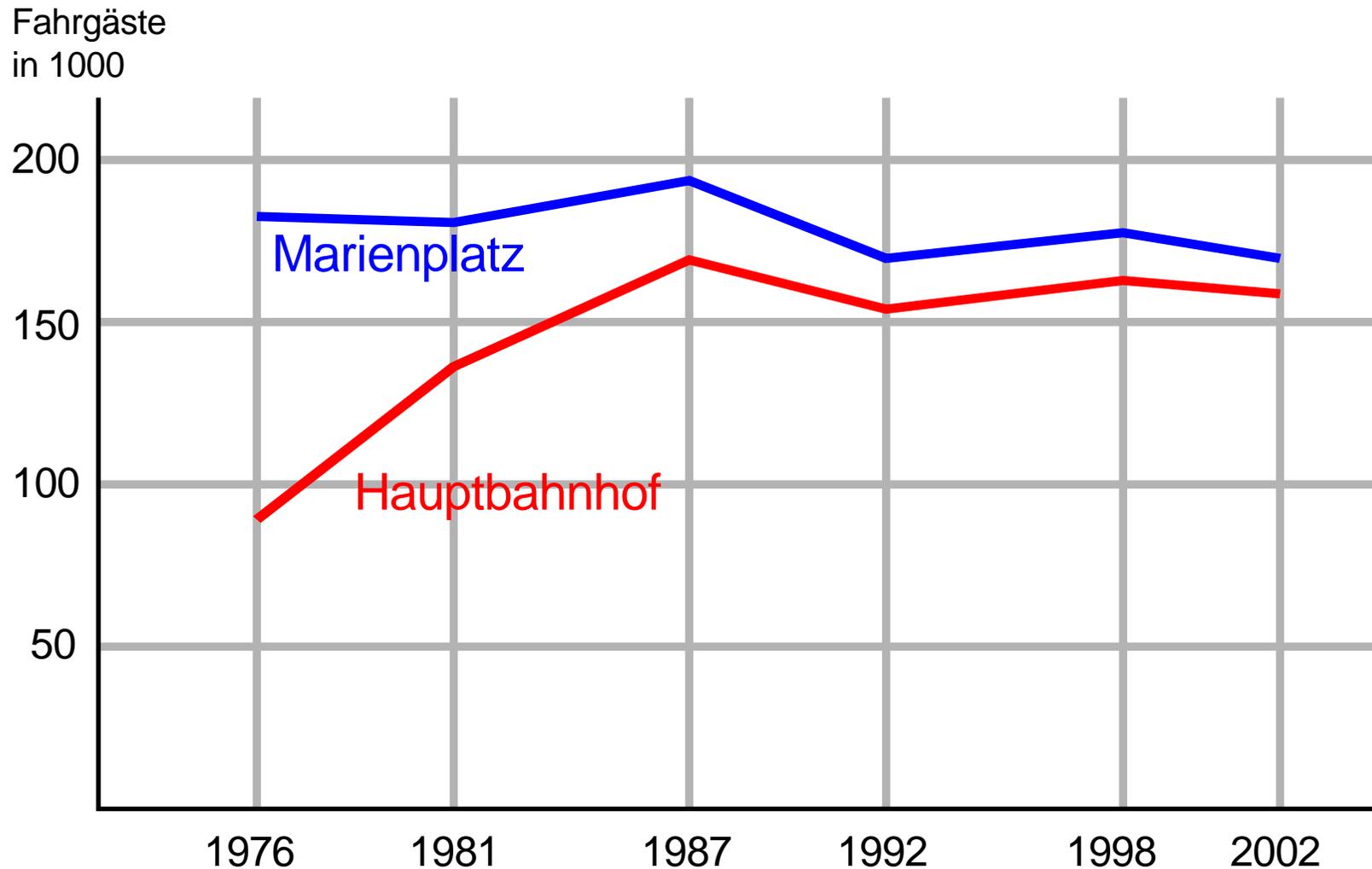


Chart 7: Entwicklung der Fahrgastzahlen an den S-Bahn-Stationen Hauptbahnhof und Marienplatz



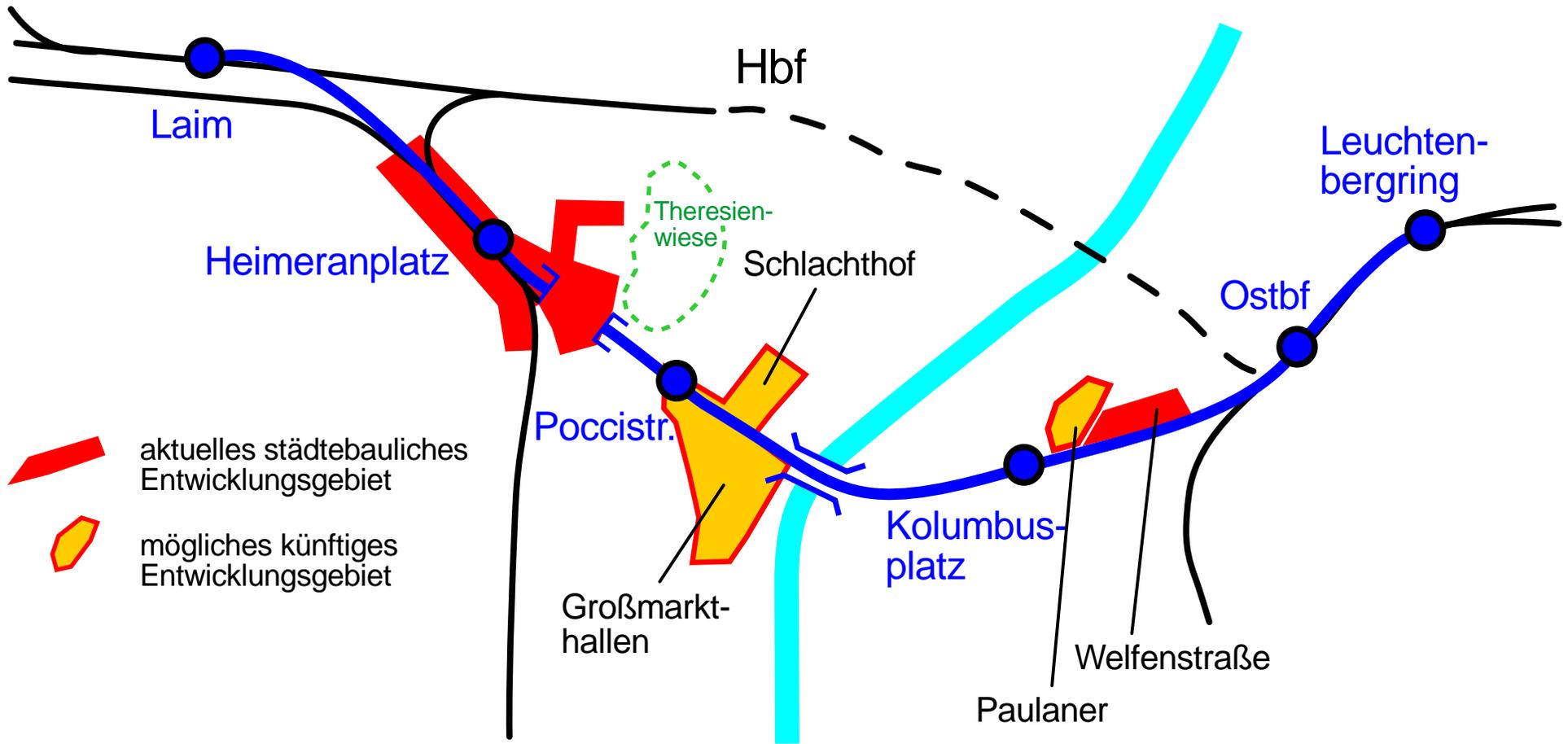
Quelle: MVV, Nahverkehrsbericht der LH München, November 2006

Chart 8: Prognostizierte Zunahme des Fahrgastaufkommens durch den Zweiten S-Bahn-Tunnel vs. S-Bahn-Südring

| | | |
|-----------------------------------|--|---|
| Zunahme Fahrgastaufkommen pro Tag | Zweiter S-Bahn-Tunnel +25.000 | S-Bahn-Südring +21.800 |
| Zwischenstationen | Hauptbahnhof Marienhof | Heimeranplatz Poccistraße Kolumbusplatz |
| | Prognosegrundlage: Tieflage beider Stationen nur 16 m statt 40 bzw. 38 m | |

- ➔ deutlich geringere Zunahme des Fahrgastaufkommens bei der aktuellen Planung des Zweiten S-Bahn-Tunnels wegen der größeren Tieflage der Bahnhöfe
- ➔ voraussichtliche Zunahme des Fahrgastaufkommens durch den Zweiten S-Bahn-Tunnel nicht höher als beim S-Bahn-Südring
- ➔ **Nutzen des Zweiten S-Bahn-Tunnels NICHT HÖHER als Nutzen des S-Bahn-Südrings**

Chart 9: S-Bahn-Südring und städtische Entwicklungsflächen



 aktuelles städtebauliches Entwicklungsgebiet
 mögliches künftiges Entwicklungsgebiet

- ➔ S-Bahn-Südring ist Reaktion auf stattfindende städtebauliche Entwicklung
- ➔ S-Bahn-Südring kann Impuls für städtische Entwicklung geben

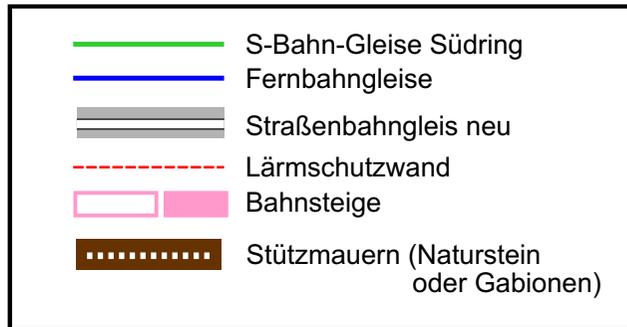
Chart 10: Reisezeitverkürzungen von den Südring-Bahnhöfen nach Laim und München Ost gegenüber 1. Stammstrecke

| | Fahrzeiten (in Minuten) | | Einsparung (in Minuten) |
|----------------------------|----------------------------|---------|----------------------------|
| | heute | künftig | |
| Poccistraße - Laim | 18* | 5 | 13 |
| Poccistraße - Ostbahnhof | 15 | 5 | 10 |
| Kolumbusplatz - Laim | 16* | 7 | 9 |
| Kolumbusplatz - Ostbahnhof | 14 | 2 | 12 |

Ermittlung der heutigen Fahrzeiten:
Durchschnittswert nach Elektronischer Fahrplanauskunft (EFA)

* ab Dezember 2009 (mit neuer S-Bahn-Station Hirschgarten)

Chart 11: Südring-Ausbau im Bereich Kolombusplatz



Ausbau des Eisenbahn-Südrings für Fern-, Regional- und S-Bahn
Lageplan im Maßstab ~~1:1.000~~

München, den 30.07.2008 *M. Vieregg*

Kartengrundlage: Google Maps

VIERGEG RÖSSLER GmbH

Alle Urheber- und Nutzungsrechte an der Planung der Ausbaustrecke Laim - Heimeranplatz - Ostbahnhof verbleiben bei den Autoren, insbesondere die Rechte zur planerischen und baulichen Verwertung. Andernfalls bedarf es der schriftlichen Zustimmung der Autoren.

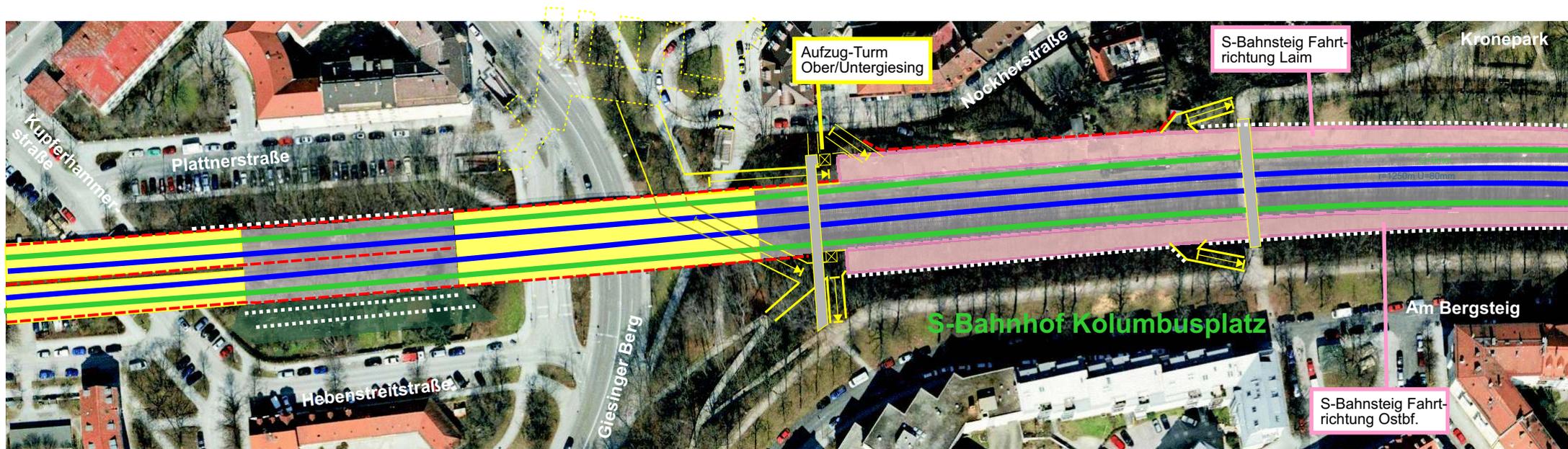
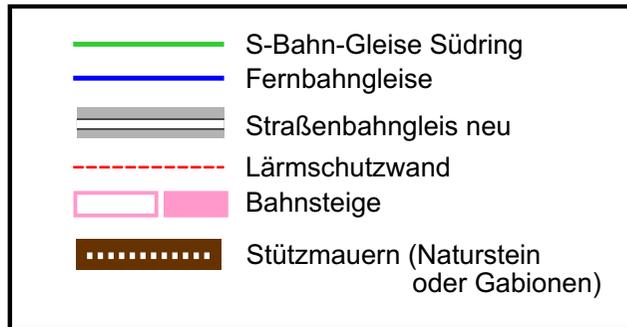


Chart 12: Südring-Ausbau im Bereich Nockherberg



Ausbau des Eisenbahn-Südrings für Fern-, Regional- und S-Bahn
Lageplan im Maßstab ~~1:1.000~~

München, den 30.07.2008 *M. Vieregg*

Kartengrundlage: Google Maps

VIIEGG RÖSSLER GmbH

Alle Urheber- und Nutzungsrechte an der Planung der Ausbaustrecke Laim - Heimeranplatz - Ostbahnhof verbleiben bei den Autoren, insbesondere die Rechte zur planerischen und baulichen Verwertung. Andernfalls bedarf es der schriftlichen Zustimmung der Autoren.

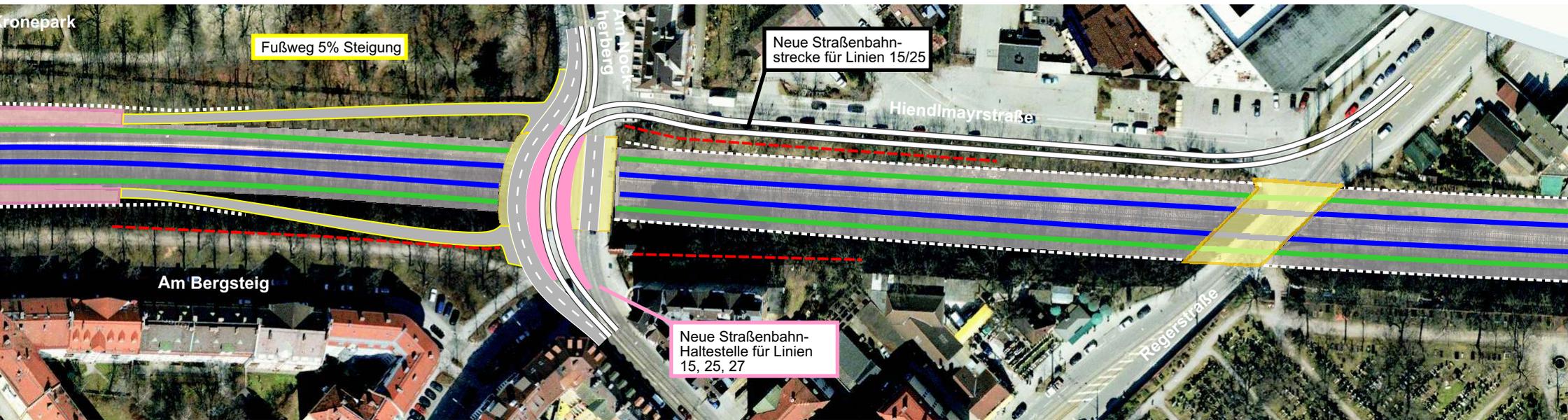
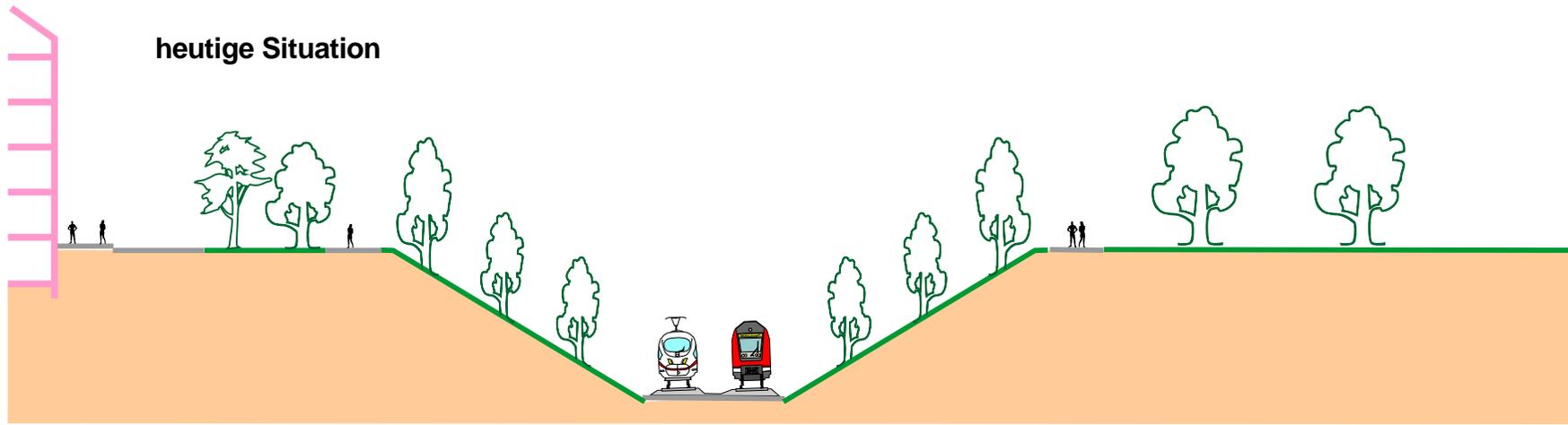


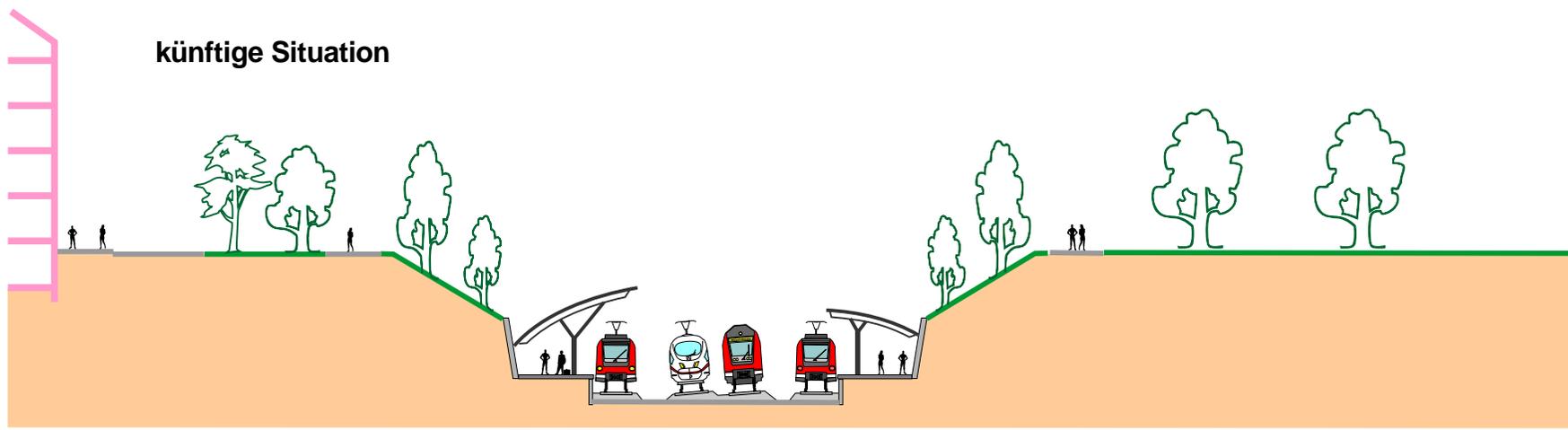
Chart 13: Südring-Ausbau: Querschnitt im Bereich des S-Bf Kolumbusplatz

Blick von Osten nach Westen



Haus Straße Am Bergsteig

Kronepark



Haus Straße Am Bergsteig

Bahnsteigdach dient zugleich als Lärmschutzwand

Bahnsteigdach

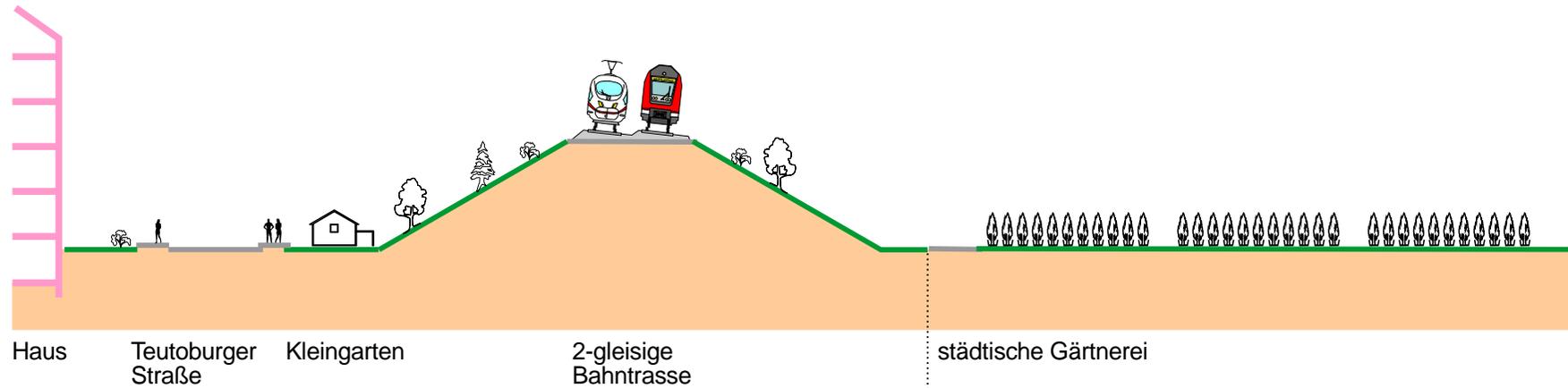
Kronepark

Maßstab 1:500

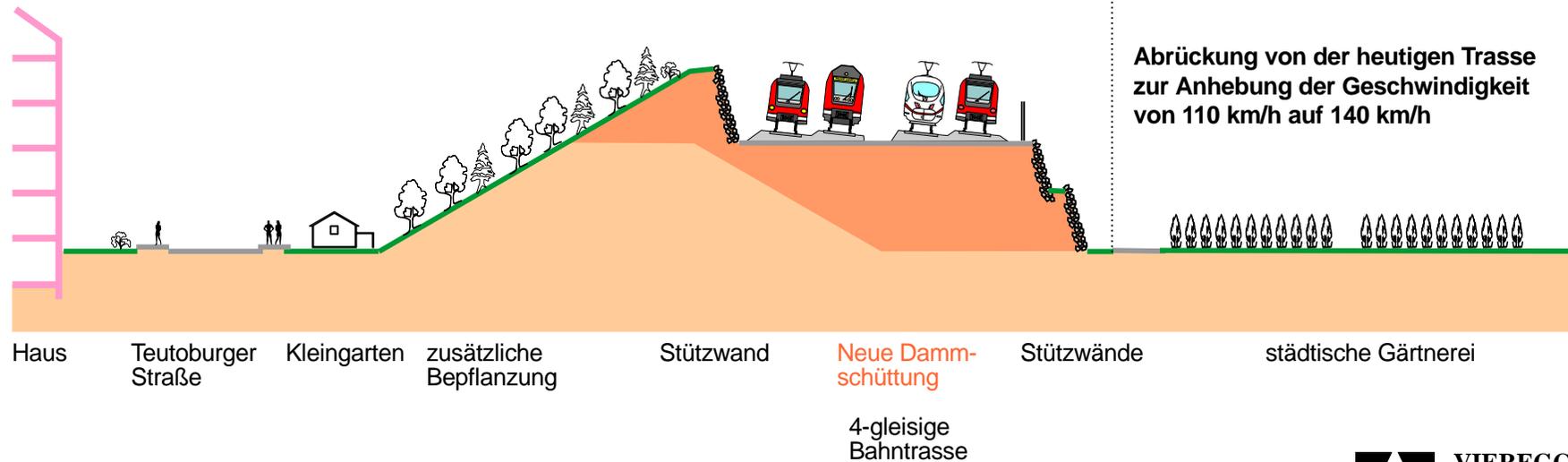
Chart 14: Südring-Ausbau: Querschnitt im Bereich Teutoburger Straße

Blick von Osten nach Westen

heutige Situation



künftige Situation



Maßstab 1:500

Chart 15: Vergleich Berlin - München: Anzahl der Kreuzungsbahnhöfe im S- und U-Bahnnetz

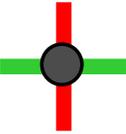
| | München | Berlin | Faktor |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|
| Anzahl Fahrgäste S+U-Bahn pro Tag | 1,7 Mio | 2,5 Mio | 1 : 1,5 |
| Anzahl Kreuzungsbahnhöfe im Netz | 16 | 53 | 1 : 3,3 |

Umsteigebahnhöfe beim S-Bahn-Südring:

- Laim wird vom Verzweigungs- zum Kreuzungsbahnhof
- Heimeranplatz: Zusätzliches Umsteigen zu S7 und zu U4/U5
- Poccistraße: Umsteigen zu U3/U6 und zu Regionalzügen
- Kolumbusplatz: Umsteigen zu U1/U2

Chart 16: Mögliche S-Bahn- Stammstrecken: Zwei S-Bahn-Tunnels durch die Innenstadt

-  1. Stammstrecke
-  2. Stammstrecke

 Umsteige-Bahnhof im
S-Bahn-Stammstreckennetz
(S-Bahn/S-Bahn,
S-Bahn/U-Bahn)

 Eisenbahnstrecke

 U-Bahn

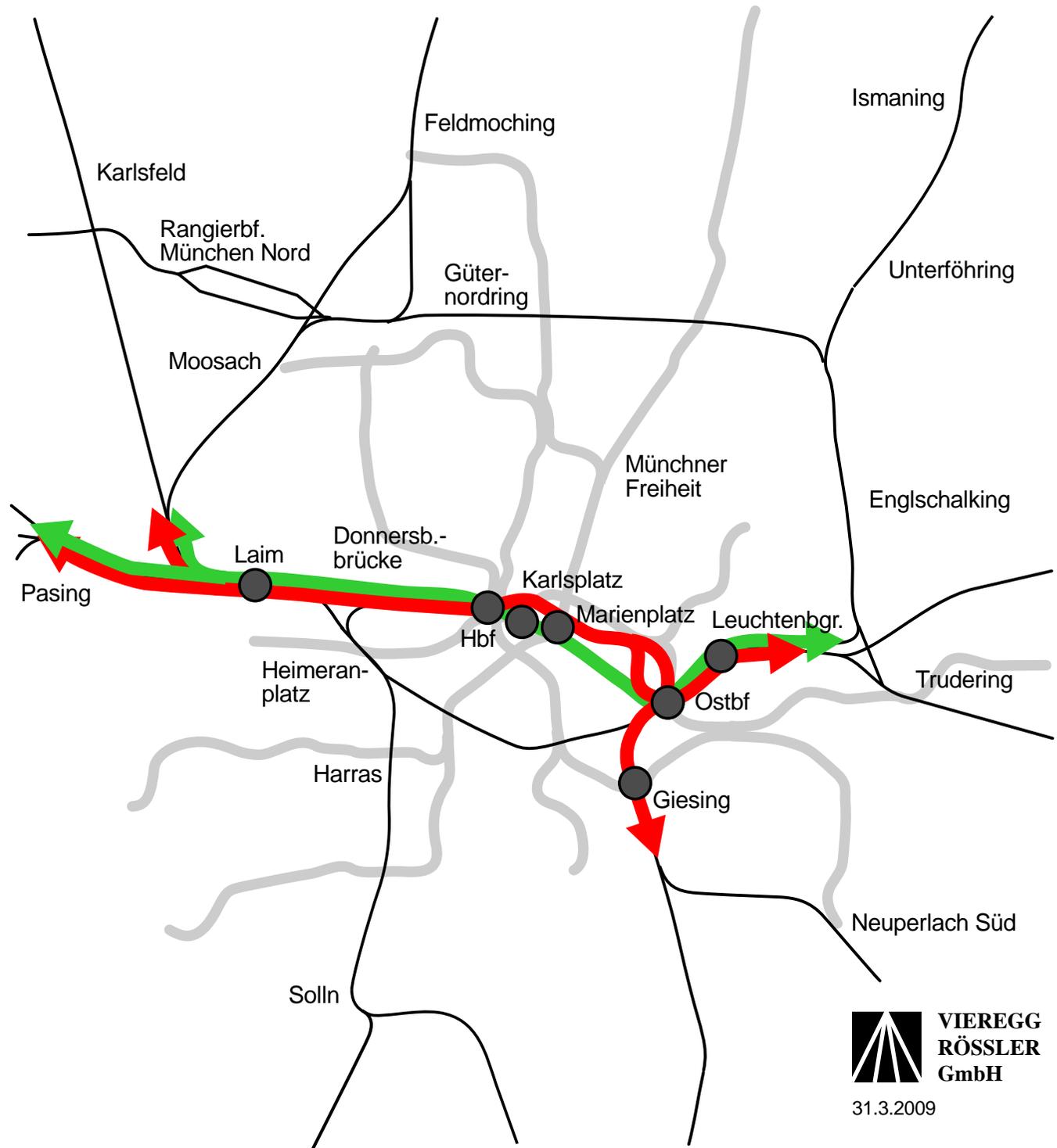
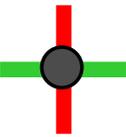


Chart 17: Mögliche S-Bahn- Stammstrecken: Bestehender Tunnel plus S-Bahn-Südring

-  1. Stammstrecke
-  2. Stammstrecke

 Umsteige-Bahnhof im
S-Bahn-Stammstreckennetz
(S-Bahn/S-Bahn,
S-Bahn/U-Bahn)

 Eisenbahnstrecke

 U-Bahn

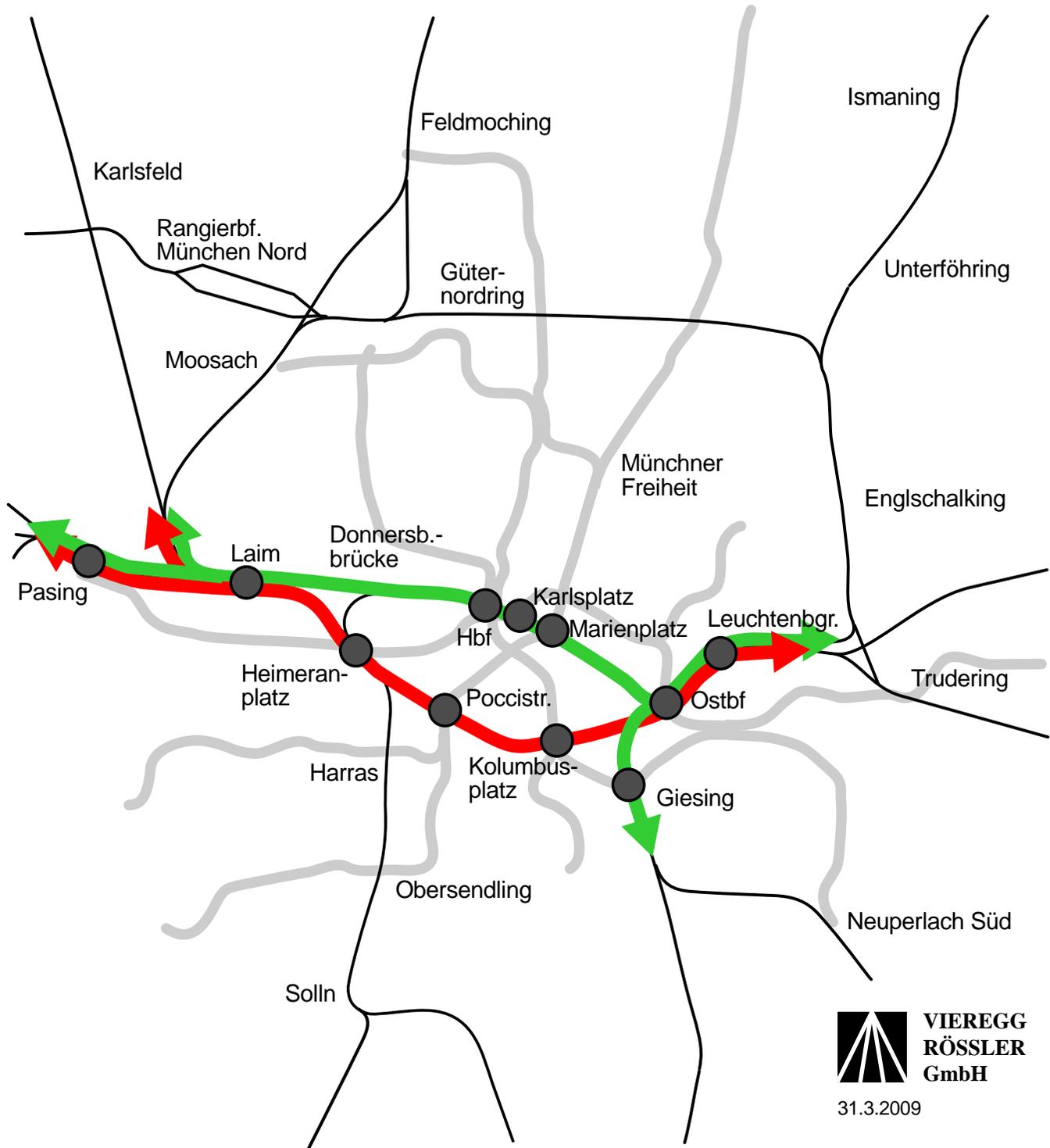


Chart 18: Express-S-Bahn incl. Airport-Express und Zweiter S-Bahn-Tunnel

- Express-Betrieb auf Außenästen ist varianten-neutral
- Express-Linien auf Außenästen können den Zweiten Tunnel oder den heutigen Tunnel oder den Südring befahren
- Express-Linien fördern die Stadtflucht
- Express-Linien generieren zusätzlichen Verkehr
- Für Airport-Express über den Münchner Osten ist Zweite S-Bahn-Stammstrecke nicht notwendig wegen "Linienüberhang" ab Ostbahnhof