

Umgestaltung des Schnellbahnnetzes in der Region München

Autor: Anton Sölch
Arbeitstyp: Seminararbeit
Fachbereich: Raumplanung, Technische Universität München
Leitung: Dr. Richard Michael
Erstellung: Februar 1996

Gliederung

1. Einführende Erläuterungen zum Öffentlichen Personennahverkehr

- 1.1 Erschließung des Großraumes München
- 1.2 Defizite des Schnellbahnnetzes

2. Ausbaualternativen für die S-Bahn innerhalb der Stadt

- 2.1 Verbesserung des Signalssystems
- 2.2 Erhöhung der Kapazität der Züge
- 2.3 Ein zweiter Tunnel durch die Innenstadt
- 2.4 Der Nordring
- 2.5 Der Südring

3. Schienenverkehr in der Region München

- 3.1 Grundsätzliche Problematik
- 3.2 Anbindung des Flughafen München II an das Schienennetz
 - 3.2.1 Anbindung an das S-Bahnnetz
 - 3.2.2 Anbindung an das Fernbahnnetz
- 3.3 Das City-Bahn-Konzept für den regionalen Bahnverkehr

4. Literaturverzeichnis

-

1. Einführende Erläuterungen zum Öffentlichen Personennahverkehr

1.1 Erschließung des Großraumes München

Im Großraum München verkehren im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verschiedene Verkehrsmittel. Das Stadtgebiet ist durch Straßenbahn, Omnibus, U-Bahn und S-Bahn insgesamt gut und flächendeckend erschlossen. Dagegen ist das Verkehrsnetz der Region München mit Schnellbahn, Regionalbussen und Regionalzügen der Deutschen Bahn nicht flächendeckend (vgl. Abb. 1 und 2). Vor allem das S-Bahnnetz weist Defizite auf.

1.2 Defizite des Schnellbahnnetzes

Der Verdichtungsraum München zeichnet sich durch ein dichtes radial auf München zulaufendes S-Bahnnetz aus (siehe Abb. 2). Die Grundlage für das heutige Schnellbahnnetz waren der Gesamtverkehrsplan und der Stadtentwicklungsplan von 1963. Dabei sollte die S-Bahn mit ihrer hohen Reisegeschwindigkeit und ihrem großen Leistungsvermögen die Hauptverbindung zwischen Umland und Stadt übernehmen, zwischen denen zunehmend mehr Pendelverkehr auftrat. Am 28.5.1972 nahm die S-Bahn ihren Betrieb auf. Rund 2,3 Millionen Einwohner, davon ca. 1,1 Millionen Einwohner aus der Münchner Region, konnten seitdem ca. 405 km S-Bahn-Strecken nutzen. Negativ wird die Region München aber vor allem durch fehlende oder unattraktive Querverbindungen von Massenverkehrsmitteln im Umland charakterisiert." (Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München 1990; S. 9)

Anfangs waren für die S-Bahnen 250000 Reisende je Tag vorhergesagt. Tatsächlich benutzten bereits 1972 430000 Reisende je Tag die S-Bahn, und 1989 waren es schon 645000 Reisende je Tag. Der

Ausbau des S-Bahn-Systems hielt mit dieser Entwicklung nicht Schritt, "so daß heute die Attraktivität des ÖPNV durch Überlastungserscheinungen geschmälert wird." (LH München 1995, Analysen zur Stadtentwicklung; S. 111) Die S-Bahn ist am Rande ihrer Leistungsfähigkeit angekommen. In den Spitzenverkehrszeiten kommt es vor allem auf der S-Bahnstammstrecke zwischen Pasing und dem Ostbahnhof und in den westlichen Außenlinien zu Engpässen beim Platzangebot, was zu Komforteinbußen für die Fahrgäste führt. Auch die Langzüge sind zumeist überlastet. Ein Ausbau des S-Bahn-Systems ist dringend notwendig, die Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf den Außenstrecken wird von vielen Seiten gefordert. Sonst läuft München Gefahr, daß der relativ hohe Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs im Berufsverkehr von rund 32 Prozent zurückgehen wird. Dabei ist zu beachten, daß die Leistungsfähigkeit der Stammstrecke zwischen Pasing und dem Ostbahnhof nahezu ausgeschöpft ist. Dieser Abschnitt weist eine so hohe Zugfolge auf, daß Leistungssteigerungen kaum mehr möglich sind. Mehrere alternative Planungen könnten Entlastung für das S-Bahn-Netz bringen.

2. Ausbaualternativen für die S-Bahn innerhalb der Stadt

2.1 Verbesserung des Signalsystems

Eine Verbesserung des Signalsystems durch Einsatz der Linienzugbeeinflussung (LZB) könnte eine Steigerung der Leistungsfähigkeit erbringen. Diese LZB war nach 1972 schon einmal getestet worden, doch war der leistungssteigernde Effekt wegen der damals nicht so leistungsfähigen Technik nicht besonders groß. Heute lassen sich mit einer LZB unter Wahrung zeitlicher Toleranzen und wegen der Tatsache, daß die Aufenthaltszeiten am Bahnsteig nicht verkürzbar sind (sie werden in der Stoßzeit eher überschritten), maximal etwa 33 Fahrplantrassen in der Stunde erzielen. Davon werden von der S 1 bis S 8 beim 20-Minuten-Takt bereits 24 Trassen verbraucht. Von den neun noch verfügbaren Zusatztrassen sind drei unbedingt für verspätete Züge freizuhalten, sonst würden von einer solchen Verspätung alle anderen Züge über einen langen Zeitraum negativ beeinflusst werden." (Korhammer 1990; S. 32) Es stehen also nur noch sechs Trassen auf der Stammstrecke zur Verfügung. Weitgehend entfallen müßte auch das Schwächen und Verstärken der S-Bahn-Züge am Ostbahnhof, da die künftige Belastung der Gleise dies nicht mehr zuläßt. Durch eine so dichte Belastung der Stammstrecke ist ein pünktlicher Ablauf kaum möglich. Daher kann ein 10-Minuten-Takt für alle Außenstrecken durch eine LZB nicht verwirklicht werden.

2.2 Erhöhung der Kapazität der Züge

Im Jahr 1989 wurde ein Probebetrieb mit entliehenen Doppelstockwagen der Niederländischen Eisenbahnen durchgeführt, um ihre Eignung und Akzeptanz durch die Benutzer zu testen. Diese wurden schon bald wegen ihrer guten Ausstattung und ihrer bestechenden Laufruhe zu Publikumslieblichen und waren deshalb zumeist hoffnungslos überfüllt. Dabei zeigte sich, das Doppelstockprinzip daß wegen des größeren Platzangebotes eine fühlbare Leistungssteigerung bringen könnte. Dieses wird jedoch durch die erheblich längeren Aufenthaltszeiten am Bahnsteig, die der Fahrgastwechsel wegen der auf die Hälfte reduzierten Anzahl der Türen erfordert, wieder stark eingeschränkt. Deshalb eignen sich diese Wägen nur für den Regionalverkehr.

2.3 Ein zweiter Tunnel durch die Innenstadt

Eine Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke ist nach Korhammer auf längere Sicht nur durch einen zweiten Tunnel durch die Innenstadt möglich. "Die Trassierung erscheint von Laim, wo die Verknüpfung mit der bisherigen Stammstrecke erfolgen könnte, über Karlsplatz-Nord - Promenadeplatz - Maximilianstraße - Max-Weber-Platz mit Anschluß nach Berg am Laim und zum Ostbahnhof möglich." (Korhammer 1990; S. 32) Er begründet dies damit, daß diese Route im Schwerpunkt des Fahrgastaufkommens liege. Dadurch wäre die Aufteilung der acht S-Bahn-Linien möglich und könne die erwünschte und erforderte Kapazität erbringen. Als zukünftige Verknüpfungspunkte sind die Flächen der Rangierbahnhöfe Laim und München-Ost nutzbar.

Ein solcher Tunnel würde jedoch erhebliche bauliche Probleme mit sich bringen. Die Innenstadt wäre auf Jahre durch weitere Baustellen blockiert und verunstaltet. "Außerdem würden damit keine zusätzlichen Einzugsbereiche für die S-Bahn erschlossen." (Infratest 1991; S. 20) Diese Planung ist des weiteren wegen der hohen Kosten kaum realisierbar. Neben den Kosten für den Bau der Anlagen und für die Beschaffung neuer Fahrzeuge würden v.a. die hohen Folgekosten für den Unterhalt dieser nahezu parallel zur Stammstrecke verlaufenden Trasse anfallen. Aufgrund leerer Stadt- und Staatskassen und des jährlichen MVV-Defizits ist mit einer Realisierung nicht zu rechnen.

2.4 Der Nordring

Eine bessere Ausbaualternative zur Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke und zur möglichen Einführung eines 10-Minuten-Taktes wäre eine zusätzliche nördliche Schleife. Die Anlagen des Bundesbahn-Nordringes stellen eine tangentielle Schienenverbindung dar, die das bestehende radiale Netz der S-Bahn-Linien ergänzen und zur Umfahrung oder Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke Laim - Ostbahnhof verwendet werden kann. Diese Route könnte von Pasing über Allach-Ludwigsfeld (S 2), Milbertshofen, Freimann, Johanneskirchen, Daglfing (beide S 8) zum Ostbahnhof führen (vgl. Abb. 3 und 4). ~~Im~~ Zusammenhang mit der Umstrukturierung von Gewerbe- und Militärfächen ergeben sich entlang des S-Bahn-Nordringes erhebliche Entwicklungspotentiale." (LH München 1995, Themenheft C 3; S. 22) Solch eine nördliche tangentielle Schienenverbindung als ergänzendes Element des U- und S-Bahn-Netz wäre eine große Chance für den Münchner Norden.

Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt derzeit nicht, den Nordring für die Einrichtung eines S-Bahn-Betriebes zu aktivieren. Außerdem ist der Ausbau des Nordrings auf absehbare Zeit wenig wahrscheinlich, weil die vorhandenen Trassen nur wenig Wohn- oder Gewerbegebiete berühren und daher das Fahrgastaufkommen relativ gering ausfallen dürfte." (Infratest 1991; S. 19) Auch sind die Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem U-Bahn-System ungünstig. Derzeit laufen keine städtischen Voruntersuchungen (vgl. LH München 1995, Analysen zur Stadtentwicklung; S. 114), weshalb eine Realisierung in absehbarer Zeit unwahrscheinlich ist.

2.5 Der Südring

Am wahrscheinlichsten erscheint aus heutiger Sicht eine Südringtangente, deren Ausbau über den Südbahnhof technisch möglich ist.. Zum einen würden dabei zusätzliche Stadtgebiete mit der S-Bahn erschlossen. Außerdem gibt es an den drei Bahnhöfen Heimeranplatz, Poccistraße und Kolumbusplatz Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn. Bei dieser Südring-Variante würden die Züge vom Westen kommend hinter Laim auf den Südring abzweigen und dann über die drei genannten Bahnhöfe zum Ostbahnhof fahren. Dort würden sie wieder auf den bisherigen S-Bahnstrecken weitergeführt werden (vg. Abb. 3 und 4). Die Südumfahrung wird bereits konkret auf ihre technische Machbarkeit hin untersucht. Sie ist neben dem Ausbau der S-Bahn-Außenäste eine Voraussetzung zur Einführung des 10-Minuten-Taktes auf allen S-Bahnstrecken in der Hauptverkehrszeit. Hierfür ist ein durchgängiger viergleisiger Ausbau für die Nutzung des Südrings erforderlich.

Jedoch ist eine wirkliche Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke nicht gesichert, da der Großteil der Fahrgäste die Innenstadt zum Ziel hat. "Eine Taktfolge mit zehn Minuten wäre beim Südring wohl für das zu erwartende Reisendenaufkommen ausreichend, auch wenn man an neu entstehende Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn denkt." (Korhammer 1990; S. 31). Außerdem hätte eine Ableitung weiterer S-Bahn-Züge auf den Südring hätte sicherlich einen erheblichen Umsteigeverkehr an den Verknüpfungspunkten zur Folge. Dieser zusätzlichen Belastung wären die Bahnsteiganlagen des Ostbahnhofs wohl nicht mehr gewachsen.

3. Schienenverkehr in der Region München

3.1 Grundsätzliche Problematik

Innerhalb der Stadt München wird der Öffentliche Verkehr sehr begünstigt. Der Bau neuer U-Bahn-Strecken und die Beschleunigung mehrerer Trambahn-Linien zeugen von einer positiven Einstellung der Stadt gegenüber dem ÖPNV. Hinter der Stadtgrenze ist die Situation eine andere. Obwohl das Umland stärker wächst als die Stadt, geht der S-Bahn nur sehr schleppend voran. Außerhalb des S-Bahn-Bereiches werden fast keine Investitionen im ÖPNV getätigt. Dadurch begünstigt steigt die Zahl der Pendler, die täglich mit dem eigenen PKW zwischen Heim und Arbeitsplatz fahren. "Aufgrund einer deutlich positiven Wirkung des auf München radial zulaufenden S-Bahnnetzes und des Fehlens ähnlicher, geschweige gleichwertiger Verbindungen im Umland, vor allem unter den Mittelzentren, kann die Schlußfolgerung nur sein, wenn sich Verkehrs- und Umweltsituation nicht weiter verschlechtern sollen in der Region München, daß langfristig im Umland leistungsfähige transversale Verkehrsverbindungen zu schaffen sind" (Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München 1990; S. 10). Wenn man die Anteile der Berufseinpender nach München betrachtet, denen das S-Bahnnetz zur Verfügung steht, erkennt man, daß vor allem die fehlenden attraktiven ÖPNV-Alternativen für den hohen PKW-Anteil verantwortlich sind. Der Anteil der Berufseinpender nach München, die das Auto trotzdem täglich benutzen, ist bei diesen mit 56 % wesentlich geringer als der regionale Durchschnitt von 66 %. Ähnlich ist der öffentliche Verkehrsmittel benutzende Anteil mit 43 % wesentlich höher als der Regionsdurchschnitt von 30 %.

Die heutige Verkehrsproblematik wird sich ohne regionalplanerisches Eingreifen noch weiter verschärfen. Eine Grundlage für das regionale Siedlungskonzept ist u.a. der Ausbau von tangentialen Entwicklungsachsen (z.B. Freising - Flughafen - Erding), da in der Region München aufgrund der Bahnlinien ein sternförmiges Strukturmodell entstanden ist (vg. Abb. 2). "Die jetzt zusätzlich erforderlichen Tangentialverbindungen können langfristig eine Stärkung polyzentrischer Strukturen begünstigen" (LH München 1995, Themenheft D; S. 14). Das regionale Siedlungskonzept kann deshalb nicht ohne ein integriertes regionales Verkehrskonzept auskommen. "Bausteine für ein integriertes Verkehrskonzept bilden u.a. der ÖPNV-Ausbau im Umland und in der LH München (mit neuen Tangentiallinien und Taktverdichtung)" (LH München 1995, Themenheft D; S. 15). Einer der Schwerpunkte einer sozial- und umweltverträglicheren Siedlungs- und Verkehrspolitik für die Region München muß eine "Konzentration der Investitionsmittel auf ein Schnellbahnnetz mit hoher Bedienungsfrequenz, das vor allem die Erreichbarkeit im Nahverkehr verbessert und Tangentialverbindungen schafft" (Michael o.A.; S. 23), werden. Da die S-Bahn überwiegend Gleise gemeinsam mit regulären Reisezügen benutzt, führt dies zu gegenseitigen Behinderungen. Erst der Bau eigener S-Bahn-Gleise ermöglicht eine Taktverdichtung des S-Bahn-Betriebes und damit eine störungsfreie Führung des S-Bahn-Verkehrs. Dies betrifft v.a. den Bau eigener S-Bahn-Gleise auf den Strecken der S 4 (Ost), S 1 (Nord) und S 2 (Nord) sowie die zweigleisige Streckenführung der S 1 (Ost) und S 2 (Ost) (vgl. Regionalplan 1992, S. 2-3).

Bisher hatten die Stadt München und die Bahn die Baukosten zu tragen. Dabei stellt die Finanzierung beim Ausbau der S-Bahn und die nachfolgenden Betriebskosten ein Grundproblem dar. Ursache des Problems war ein "Beschluß der Bundesregierung aus dem Jahr 1983, wonach die Bundesbahn im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs nur dann Investitionen vornehmen kann, wenn sich dadurch das Defizit der Deutschen Bundesbahn nicht vergrößert." (Infratest 1991; S. 20) Daher wurden nur punktuelle Maßnahmen - z.B. die S-Bahn zum Flughafen - eingeleitet. Jetzt gibt es eine Neuregelung über die Finanzierung der Folgekosten. Die Kosten sollen jetzt auf Freistaat, Stadt und acht Kreise als Gesellschafter übertragen werden, wobei die Kreise nur eingeschränkte Mitbestimmungsrechte haben. Also sollen die betroffenen Landkreise und Gemeinden zukünftig die Mehrkosten für Taktverdichtung oder neue Strecken anteilig mittragen.

Weitreichende Bedeutung für die Entwicklung des Verdichtungsraumes München haben regionale und lokale Entwicklungsfaktoren wie der Ausbau der städtischen und regionalen Infrastruktur, dabei v.a. die verkehrliche Erschließung. Diese Entwicklungsfaktoren sollen zu einer zunehmenden Verschmelzung von Stadt und Umland als einheitlichen Wirtschafts- bzw. Lebensraum führen. In den Randbereichen bestehen derzeit im Vergleich zur engeren Verdichtungszone des großen Verdichtungsraumes München wesentlich ungünstigere Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs im MVV-Raum ist jedoch erforderlich, um die bestehende Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen zu decken und den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Verkehrsaufkommen insgesamt weiter zu erhöhen. Außerdem bestehen in den Randbereichen des MVV-Verkehrsraumes Bahnlinien, deren Benutzung zum MVV-Tarif bisher nicht möglich ist. Eine Übernahme dieser Linien in den MVV-Tarifbereich führt zu einer größeren Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs und macht die Fahrt mit diesem zugleich preiswerter. Auch für eine Förderung der "Standortqualitäten der Gewerbebetriebe im ländlichen Raum ist der Anschluß an das S-Bahn-Netz des Verdichtungsraumes für die zentralen Orte der Randbereiche zu verbessern." (Regionalplan 1992; S. 5)

3.2 Anbindung des Flughafen München II an das Schienennetz

3.2.1 Anbindung an das S-Bahnnetz

Am 17.5.1992 wurde der neue Flughafen München II im Erdinger Moos in Betrieb genommen. Von Anfang an wurde ein S-Bahn-Anschluß an die Stadt München realisiert. Direkt unter dem Flughafenterminal liegt ein zweigleisiger S-Bahn-Tunnelbahnhof. Eine zweigleisige Neubautrasse führt zum einstigen S-Bahn-Endpunkt Ismaning. Seit Betriebsbeginn verkehrt eine eigene Flughafen-Linie (S 8) von Pasing über den Marienplatz und Ostbahnhof im 20-Minuten-Takt (vgl. Abb. 1, 2, 4, 5b). Die Fahrzeit vom Flughafen zum Ostbahnhof beträgt 30 min., zum Hauptbahnhof 39 min, nach Pasing 48 min (vgl. Abb. 6). Die Kapazität dieser Strecke reicht trotz steigender Fluggastzahlen – 1994 wurden 13,5 Mio. Fluggäste gezählt – noch aus. Rund 40 % des gesamten Personenaufkommens von und zum Flughafen werden mit dem ÖPNV bewältigt. Allerdings ist die Bahnanbindung am neuen Flughafen insgesamt schlechter als die Anbindung an das Straßennetz. Insbesondere der Fernverkehr wird über die Straße abgewickelt.

Innerhalb des Stadtgebietes von München bestehen sowohl im Straßenverkehr als auch im Schnellbahnverkehr massive Verkehrsprobleme. Deshalb "ist es nicht sinnvoll, den Flughafenverkehr an einem einzigen Punkt in das Stadtgebiet einzuführen und erst innerhalb der Stadt zu verteilen." (Bayer.

Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen 1992; S. 19) Also soll der Verkehr schon am Flughafen auf mehrere Verkehrswege aufgeteilt werden, die in die verschiedenen Teile des Stadtgebietes führen. Im Regionalplan München (1992) ist mit der Verknüpfung des Flughafens an die westliche Stadthälfte über eine Verbindung zur S 1 ein zweiter Anschluß vorgesehen (vgl. Abb. 4 und 5b). Dazu ist eine etwa sieben Kilometer lange zweigleisige Neubaustrecke zwischen dem Flughafen und Neufahrn mit einer neuen Isarbrücke nötig. Die Fahrzeit nach Laim wird 32 min. betragen, zum Hauptbahnhof 39 min. Weiterer Streckenausbau mit zusätzlichen Gleisanlagen würde einen 20-Minuten-Takt einer eigenen Expres-S-Bahn-Linie zwischen dem Flughafen und Pasing in 25 min. bzw. dem Hauptbahnhof in 28 min. ermöglichen (vgl. Abb. 6). An einer Realisierung wird derzeit gearbeitet.

Mittel- und längerfristig sieht die Konzeption zur vernetzten Anbindung des Flughafens München an den Nahverkehr eine Verbindung zwischen dem Flughafen und Erding, den sogenannten Ringschluß, vor (vgl. Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr 1992; S. 40). Dieser erfordert eine Neubaustrecke von ca. 13 km Länge von Erding (S 6) zum Flughafen (vgl. Abb. 4 und 5b). Eine solche Schienenverbindung "würde die Voraussetzungen für Betriebsansiedlungen im östlichen Flughafenbereich verbessern und damit zu einer Erhöhung des Arbeitsplatzangebots beitragen können." (Regionalplan 1992; S. 3) Dadurch kann das Entwicklungspotential des ländlichen Raumes aktiviert und zugleich die Erreichbarkeit des Flughafens insgesamt verbessert werden.

3.2.2 Anbindung an das Fernbahnnetz

Ähnlich wie z.B. in Frankfurt ist vorgesehen, IC- oder ICE-Züge zum Flughafen München fahren zu lassen. Die Anbindung des Flughafens an das Fernbahnnetz der Deutschen Bahn ist aus verkehrspolitischen Gründen für eine effektive Arbeitsteilung der Verkehrssysteme notwendig. Durch die Einführung der Fernverkehrsstrecken in den Flughafen von Osten kann, unter Verwendung der für den Schnellbahnverkehr erforderlichen Netzergänzungen, ein Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr geschaffen werden, der neben dem S-Bahn-Bahnhof im Flughafengebäude liegen soll. Die Planungen sind bereits in Angriff genommen worden. Zwei Trassen sind konkret geplant, zum einen die Einbindung vom Westen her über den Flughafen in die Bahnstrecke München - Mühldorf - Freilassing, des weiteren ist ein Anschluß zwischen Flughafen und der Bahnstrecke München - Landshut vorgesehen (vgl. Abb. 5c und 7a). Dabei wird auch ein verbessertes Nahverkehrsangebot angestrebt. Bei einer Osteinführung der Bahnstrecke München - Landshut in den Flughafen kann der nordöstlich von Freising gelegene Raum direkter als über Freising an den Flughafen angebunden werden. Durch die Anbindung der Landshuter Strecke ist die Führung ausgewählter Züge der Interregio-Linie München - Landshut - Hof - Leipzig/Dresden durch den Flughafen möglich. Mit der Verbindung zur Mühldorfer Strecke ist die direkte Führung einer Ost-West-Linie des IC/ICE-Systems (Salzburg - Flughafen/München - Augsburg) möglich.

Als dritte Trasse wäre eine Verbindung zur ICE-Strecke München - Nürnberg von großer Bedeutung. Doch "muß die Heranführung der Strecke Ingolstadt - Nürnberg als nicht realisierbar angesehen werden. Stattdessen wird vom Gutachter, bei einer Führung der ICE-Verbindung von Nürnberg über Ingolstadt, deren westliche Einführung in den Bahnhof Pasing als Alternative in Betracht gezogen." (Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen 1992; S. 20) Da aber eine Entwicklungsachse mit Schienenverknüpfung von den zwei Oberzentren Ingolstadt und Landshut geplant ist (vgl. Abb 7a), schlägt Raumplaner Dr. Michael von der TU München eine alternative Verknüpfung vor: Durch zwei zusätzliche Trassen (Ingolstadt - Flughafen sowie Dachau - Ismaning) wäre der Flughafen an die Route München - Nürnberg gut angegliedert. Außerdem wären Ingolstadt und Landshut mittels der relativ kurzen Neubaustrecke ausreichend miteinander verknüpft (vgl. Abb. 7b).

3.3 Das City-Bahn-Konzept für den regionalen Bahnverkehr

Aufgrund der Unattraktivität der Regionalzüge der Deutschen Bahn, der langen Fahrzeiten im regionalen Nahverkehr, Zuschüssen wie Kilometerpauschalen etc. und dank der guten Erreichbarkeit der Stadt mit dem PKW nimmt der belastende automobiler Tagespendlerverkehr seit den achtziger Jahren v.a. aus Gebieten außerhalb des S-Bahn-Bereichs (z.B. Landsberg, Rosenheim und Garmisch-Partenkirchen) stark zu. Während die S-Bahn ein zeitgemäßes Nahverkehrsangebot darstellt, senkt sich an den S-Bahn-Endstationen ein Vorhang, hinter dem "der sowieso spärliche öffentliche Nahverkehr immer noch weiter reduziert" (Pro Bahn e.V. 1990; S. 14) wird. Auf vielen Strecken bestehen oft erhebliche Angebotslücken. Deshalb wurden schon mehrfach S-Bahn-Verlängerungen gefordert, allerdings ohne wirkliche Erfolgsaussicht. Außerdem sind viele Bahnstrecken schon an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt, da trotz steigendem Verkehr der Ausbau bisher unterblieben ist. Dem Pendler wird oft bis zu einer Stunde Fahrzeit ohne einen Sitzplatz zugemutet, da auch der Wagenpark der Bahn zur Bewältigung des Verkehrs nicht ausreicht. Auch gibt es bisher kaum Bestrebungen, das Angebot im Bezirksverkehr auszubauen.

Eine Verlängerung der S-Bahn wäre unnütz, da sie schon im stadtnahen Bereich ausgelastet ist. Sie würde den zusätzlichen Verkehr nicht mehr verkraften, außerdem wäre die Fahrzeit durch weitere Zwischenhalte zu lang. Ebenso ist eine Verbesserung des Zubringerverkehrs zur S-Bahn aus Kapazitätsgründen keine Lösungsmöglichkeit. Deshalb regt der Fahrgastverband Pro Bahn e.V. eine schnell zu realisierende und trotzdem tiefgreifende Modernisierung des Bezirksbahnverkehrs in Form eines City-Bahn-Systems, das alle Strecken des Münchner Bezirksverkehrs umfaßt (Ziele vgl. Abb. 8), an. Dieses System wurde bereits mit großem Erfolg in Köln, Hamburg und Hannover getestet. Die Strecken, auf denen die City-Bahn verkehren soll, sind bereits alle vorhanden. Es sind lediglich Ausbau- aber keine Neubaumaßnahmen erforderlich (vgl. Abb. 9).

Das City-Bahn-System würden aus zwölf Linien bestehen, deren Einzugsbereich rund 80 km um München herausreicht. Moderne Züge würden an mehreren Bahnhöfen bis zur jeweiligen S-Bahn-Endstation halten, ab dort würden die Züge bis München durchfahren bzw. nur noch an wichtigen Umsteigestationen halten. Die Fahrzeiten wären im Vergleich zur S-Bahnabsolut konkurrenzfähig, teilweise (trotz längerer Strecken) kürzer (vgl. Abb 10). Weitere Vorteile für den Fahrgast wären ein besseres Fahrplanangebot, kürzere Wartezeiten, weniger Umsteigen, besseres Platzangebot, höhere Pünktlichkeit, einprägsamer Taktfahrplan, höherer Komfort und günstiger Fahrpreis. "Das S-Bahn-System würde also nicht ersetzt, sondern überlagert und entlastet. (Pro Bahn e.V. 1990; S. 1).

4. Literaturverzeichnis

- Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Hrsg.) (1992): "Fachübergreifendes Konzept für das Umland des Flughafens München"; München
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.) (1992): "Region im Wandel - Informationen zur Entwicklung des Flughafens München und seines Umlandes"; München
- Infratest Sozialforschung (Hrsg.) (1991): "Die Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt"; München
- Korhammer, Klaus-Dieter (1990): "Drehscheibe des Südens - Eisenbahnknoten München"; München: Hestra-Verlag
- Landeshauptstadt München (Hrsg.) (1995): "Perspektive München: Analyse zur Stadtentwicklung"; Referat für Stadtplanung und Bauordnung; München
- Landeshauptstadt München (Hrsg.) (1995): "Perspektive München: Schriftenreihe zur Stadtentwicklung, Themenheft C 3 - Verkehr in München"; Referat für Stadtplanung und Bauordnung; München
- Landeshauptstadt München (Hrsg.) (1995): "Perspektive München: Schriftenreihe zur Stadtentwicklung, Themenheft D - Perspektiven für die Region München"; Referat für Stadtplanung und Bauordnung; München
- Michael, Richard (o.A.): "Warum die Verkehrsflut in der Region München weiter steigt"; München
- Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (Hrsg.) (1990): "Dokumentation und Analyse der Regionalentwicklung Nr. 1 - Pendleraufkommen und Pendlerbeziehungen in der Region München"; München
- Pro Bahn e.V. (Hrsg.) (1990): "City-Bahn-System für Oberbayern"; München
- Regionaler Planungsverband München (Hrsg.) (1992): "Regionalplan München, Stand 1.3.1992"; München

Top