



**Stellungnahme zur Fortschreibung
des Nahverkehrsplanes
der Landeshauptstadt München
2011**

VCD-Kreisverband München

1. Grundsätzliches

Der VCD als Interessenvertreter der Fahrgäste möchte sich auch 2011 an der Diskussion um die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes einbringen. Wir konzentrieren uns dabei schwerpunktmäßig auf jene Infrastrukturmaßnahmen, zu denen unsererseits Abweichungen zum bisher erkennbaren Konsens bestehen oder aber darüber hinausgehende Überlegungen bestehen.

Der VCD begrüßt generell die Bemühungen der Verwaltung, des Stadtrates und der MVG, die Schieneninfrastruktur als Kernbereich des ÖPNV stetig auszubauen. Dies dient dem Ziel, den Modalsplit zugunsten des Umweltverbundes zu verschieben.

Stärkere Schwerpunktsetzung auf zentrumsnahe Kapazitätsengpässe

Der VCD erwartet sich nach Sichtung der zur Diskussion stehenden Unterlagen und Beiträge eine stärkere Schwerpunktsetzung auf die Beseitigung zentrumsnaher Kapazitätsengpässe. Während die MVG zunehmend Überlastungen in der Frequentierung der zentrumsnahen Schienenstrecken konstatiert, bestehen die meisten infrastrukturellen Planungswünsche in den zentrumsferneren Bezirken der Stadt.

Reaktion auf schwierige Finanzausstattung erforderlich

Der VCD vermisst zudem Alternativen zu sehr kostenintensiven Ausbauprojekten. Dies ist insbesondere wichtig, weil zunehmend festzustellen ist, dass die vorhandene Finanzausstattung der öffentlichen Hand mit solchen Vorhaben zum großen Teil auf längere Zeit überfordert sein wird. Hier wären eine stärkere Ausrichtung auf Paralleluntersuchungen kostengünstiger Alternativen aus unserer Sicht sehr angebracht. Insbesondere denken wir hier an das derzeit nicht finanzierbare Vorhaben des zweiten Stammstreckentunnels der S-Bahn.

Auch wenn hier formal der Freistaat und die Deutsche Bahn Planungsträger sind, steht die Stadt München vor der Aufgabe, mit den Planungsträgern in Kooperation ein verzahntes und abgestimmtes Nahverkehrsangebot zu schaffen. Insbesondere fehlt dem VCD der Ansatz, wie die U-Bahn stärker eingebunden werden kann, um Pendlerströme aus dem Umland in der Stadt möglichst entflechtet weiterzuverteilen.

1. U-Bahn

1.1 Verlängerung der U5 nach Pasing

Bezug: Bericht 3.2.1 Seite 6/7

Der VCD begrüßt die Untersuchung zur oberirdischen Einschleifung in den Bahnhof Pasing. Berücksichtigt werden sollte hier auch die Option, die U5 auf den bestehenden S-Bahn-Trassen hinaus weiter in Richtung Westen weiterzuführen. Wünschenswert wäre hier in jedem Falle, ein bahnsteiggleiches Umsteigen zur S-Bahn zu ermöglichen.

Verknüpfung von S- und U-Bahn ist Faktor für mehr Wirtschaftlichkeit

Die Option zur Verknüpfung mit der S-Bahn sollte schon deshalb Berücksichtigung finden, weil damit eine wirtschaftliche Auslastung der U4/U5 West am ehesten möglich ist. Die U4/5 West verfügt derzeit über einen Querschnitt von ca. 70.000 Fahrgästen pro Werktag und ist damit im Vergleich zu den meisten anderen stadtnahen U-Bahn-Trassen sehr gering frequentiert.

Konkurrenzwirkung zur S-Bahn-Stammstrecke zu beachten

Die Konkurrenzwirkung zur S-Bahn-Stammstrecke ist in jedem Fall ein ernst zu nehmender Faktor. Mit durchgebundenen U-Bahn-Zügen über Pasing hinaus Richtung Westen kann dem Effekt der stark asymmetrischen Verteilung der Fahrgastströme Richtung München Zentrum entgegengewirkt werden.

1.2 U-Bahn-Ausbau Richtung Norden

Bezug: Bericht 3.2.1 Seite 9

Nur wenig Potenziale für Netzerweiterung erkennbar

Der VCD sieht derzeit keinen Bedarf für weitere Untersuchungen zu Netzerweiterungen von U1 und U3. Die bereits getätigten Untersuchungen, auf welche Bezug genommen wird, zeigen, dass über das derzeitige Netzangebot hinaus kaum weitere schnellbahnnetzwürdige Potentiale bestehen.

Berücksichtigt werden muss zweifellos das Problem zunehmender Kapazitätsengpässe auf der U3/U6 im Bereich Münchner Freiheit - Marienplatz und die perspektivische Schaffung einer Direktverbindung zwischen Hauptbahnhof und Münchner Freiheit (siehe dazu auch Abschnitt 3.3).

1.3 Verlängerung der U4 Ost nach Engelschalking

Bezug: Bericht 3.2.1 Seite 7

Befürwortung, aber keine Dringlichkeit

Der VCD gibt hier auf Grund der Netzwirkung (Entflechtung der Verkehrsströme über einen Schnellbahnknoten Engelschalking) der U-Bahn-Netzergänzung den Vorzug vor der Tramverlängerung - sieht aber keine besondere Dringlichkeit.

Der Wegfall eines Zwischenhaltes zwischen Arabellapark und Engelschalking wäre aus Wirtschaftlichkeitsgründen vertretbar. Weil über den derzeitigen Endpunkt Arabellapark hinaus für eine Trassenverlängerung bereits erhebliche Vorleistungen erbracht worden sind, wäre ein Umschwenken auf eine Tram-Planung hier nicht sinnvoll.

2. S-Bahn und Regionalzugverkehr

2.1 Viergleisiger Ausbau S2 Ost München - Markt Schwaben

Bezug: Bericht 3.2.1 Seite 14

Messeverschwenkung nachteilig für Mehrheit der Fahrgäste

Der VCD begrüßt den Ausbau der S-Bahn-Trasse auf durchgängig 4 Gleise generell - für eine Messe-Verschwenkung sehen wir jedoch keinerlei wirtschaftlich motivierte Begründung. Nur bei Veranstaltungen besteht hier erkennbarer Mehrbedarf. Die zusätzlichen Aufwendungen infrastruktureller wie betrieblicher Art einschließlich der Fahrzeitverlängerung für die S-Bahn-Fahrgäste des Umlandes stehen für den VCD in keinem gesunden Verhältnis.

2.2 Viergleisiger Ausbau S4 West Pasing - Eichenau

Bezug: Bericht 3.2.1 Seite 14

"Gröbenzeller Spange" als kostengünstigere Alternative

Der VCD begrüßt den Ausbau der S-Bahn-Trasse auf durchgängig 4 Gleise generell, bittet aber darum, dass hier kostengünstigere Alternativen in die Prüfung des Vorhabens einbezogen werden. Eine solche Alternative besteht darin, die Fern- und Regionalzüge von Eichenau über einen zu reaktivierenden Bypass über Gröbenzell abzuleiten ("Gröbenzeller Spange"). Der Regional- und Fernverkehr - insbesondere Güterzüge - könnten über diese Trasse verlagert werden. Schwerwiegende Eingriffe in die trassennahen Wohnquartiere in Aubing, welche durch die Trassenverbreiterung entstehen, könnten somit ausgeschlossen werden.

2.3 Südring

Bezug: Bericht 3.2.1 (Regionalzugverkehr allgemein) Seite 11/12

Höhere Erschließungs- und Verknüpfungswirkung durch neue Haltepunkte

Der VCD plädiert für die Einrichtung von zwei Haltepunkten auf dem Südring: Kolumbusplatz (U1/U2) und Poccistraße (U3/U6). Diese Haltepunkte könnten von den Regionalzügen der Linienzweige Rosenheim und Mühldorf bedient werden. Insbesondere im Berufsverkehr wären somit günstige Verknüpfungen zu den direkt erreichbaren U-Bahn-Linien hergestellt. Damit ließe sich auch die S-Bahn-Stammstrecke entlasten, weil Fahrgäste im Berufsverkehr Ziele im Süden Münchens mit deutlich geringerem Zeitaufwand erreichen.

Günstige Bedingungen für S-Bahn-ähnlichen Verkehr

Mit der Neuvergabe der Regionalverkehre Richtung Rosenheim bestellt die BEG ab 2013 hier deutlich mehr Verkehrsleistung. Nunmehr verkehren in der Normalverkehrszeit 3 Regionalzüge pro Stunde und Richtung über den Südring.

Mit S-Bahn-ähnlichen Fahrzeugen werden für die zusätzlichen Halte auch günstige Bedingungen geschaffen. Die geringe Fahrzeitverlängerung, welche durch die Bedienung der zusätzlichen Haltepunkte entsteht, ist nach Ansicht des VCD im Vergleich zum verkehrlichen Nutzen gut vertretbar.

Entlastungswirkung für die U3/U6

Vorteile bietet die relativ unaufwändige Einrichtung von Halten auf dem Südring unbedingt auch für die städtischen Verkehrsmittel. Somit wird u.a. von der Poccistraße eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof geschaffen, welche die Linien U3/U6 entlasten würde, die im Abschnitt Goetheplatz - Sendlinger Tor bereits partiell die angestrebte Auslastung von maximal 65 Prozent überschreiten.

3. Tram

3.1 Linie 15/25

Bezug: Bericht 3.2.3 Seite 16

Verlängerung nach Berg am Laim (S-Bahnhof)

Weil bereits vorhandene ungenutzte Gleistrassen nutzbar sind, plädiert der VCD für die Verlängerung der Tram 15/25 nach Steinhausen und darüber hinaus nach Berg am Laim (S-Bahnhof). Allein die Verknüpfungswirkung zur S-Bahn könnte hier den Ausschlag für eine vertretbare Nutzung der Linie über die Berufsverkehrsspitze hinaus geben.

3.2 Linie 17

Bezug: Bericht 3.2.3 Seite 16

Verlängerung nach Obermenzing

Der VCD empfiehlt die Untersuchung der Verlängerung der Tram 17 zwischen Amalienburgstraße und Obermenzing. Als Vorteil wird dabei vor allem die Erschließung neuer Direktziele des westlich gelegenen Stadtgebietes und die Verknüpfungswirkung zur S2 angesehen, die in diesem Verkehrsgebiet eine deutliche Verbesserung der ÖPNV-Situation leisten würde.

3.3 Linien 23/24

Bezug: Bericht 3.2.3 Seite 15

Zwischenlösung ohne U-Bahn-Anbindung

Der VCD empfiehlt, auch eine Zwischenlösung auf Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit zu prüfen: Die Verlängerung der Linie 23 über Schwabing Nord hinaus nur bis in den Bereich Bayernkaserne / Heidemannstraße zu führen. Die Anbindung der U-Bahn-Stationen Am Hart und Kieferngarten (Linie 24) wäre weiterhin über eine Buslinie als vertretbar anzusehen - hier ist eine für die Tramführung vorteilhafte Wohnbebauungsdichte derzeit nicht erkennbar. Überdies ist eine Sogwirkung durch die Nähe zu den U-Bahn-Stationen zu berücksichtigen:

Die Fahrgäste benutzen hier vorzugsweise das schnellere und von der Reichweite her attraktivere Verkehrsmittel U-Bahn.

Verlängerung Richtung City - Aufgabe des Inselbetriebes

Der VCD schlägt als zu untersuchende Variante ebenso eine Weiterführung der Linie 23 zwischen Münchner Freiheit und Theatinerstraße. vor. Die Tram, welche in der Leopoldstraße dichtere bzw. andere Halte als die U-Bahn erhalten könnte, wäre eine Entlastung zur U3/U6 - beide Linien stoßen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Ebenso würde mit dieser Lösung eine durchgehende Verbindung von der Parkstadt Schwabing in die City geschaffen. Netztechnisch wäre somit die Aufgabe des Inselbetriebes und eine sinnvolle Integration der Linie 23 in das Gesamtnetz erreicht. Zur Weiterführung der Linie bietet sich im Bereich Nationaltheater entweder eine Linienführung Richtung Stachus (Hbf) oder Richtung Maxmonument an.

3.4 Neu: Südtangente

Weitere Isarquerung

Der VCD empfiehlt, eine Südtangente zwischen Ostbahnhof (bzw. Marx-Weber-Platz) und Obersendling zu untersuchen, welche einen Anschluss vom Osten her an die Westtangente über die Brudermühlbrücke herstellt. Die Südtangente könnte die Trasse der Linie 15/25 zum Teil mitnutzen, im Minimum zwischen Ostfriedhof und Tegernseer Landstraße (Mittlerer Ring). Es wäre eine weitere leistungsfähige Schienentrasse zur Isarquerung geschaffen.

3.5 Stadtumlandbahn

Weitere Chancen für ein geschlossenes System ausloten

Weil die Datengrundlage für die Machbarkeitsstudie Stadtumlandbahn mehr als 10 Jahre zurückliegt, regt der VCD eine Evaluierung der Studie unter neuen Aspekten an:

1. Gibt es neue Aufkommensschwerpunkte durch neue oder zu erwartende Neuansiedelungen (Wohngebiete, Gewerbe)?
2. Gibt es daraus resultierend günstigere Trassierungsvarianten, die in Abschnitten eine höhere Wirtschaftlichkeit und damit zumindest in Teilabschnitten bessere Realisierungsbedingungen als in der ersten Machbarkeitsstudie bieten?

Bus-Ring-System alternativ prüfen

Diesbezüglich wäre eine Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern des Umlandes empfehlenswert. Auf der Hand läge dabei mit zu überprüfen, ob nicht alternativ ein einheitliches und leistungsfähiges Bus-Ring-System im Umland längere durchgehende

tangentiale Verkehrsbeziehungen abdecken und Fahrgastzuwächse im Umland-Umland-Verkehr erbringen könnte.