

Bessere S-Bahn statt milliardenteurer Geistertunnel – hier die negativen Auswirkungen der zweiten Röhre und des 15-/30-Minuten-Taktes

Seit vielen, vielen Jahren (im Mai 2001 fiel der Beschluss für das Projekt, trotz „größter Dringlichkeit“ und „erster Priorität“ hat man es allerdings in diesen neun Jahren nicht einmal geschafft, eine tragfähige Planung hinzubekommen) planen die Bayerische Staatsregierung, die Spitze der Landeshauptstadt München und die DB AG an einer zweiten Münchner S-Bahn-Röhre, eng parallel zum bisherigen Stammstrecken-Tunnel, zur Entlastung und Ergänzung der Stammstrecke herum. Für den S-Bahn-Betrieb ist dann nach den Vorstellungen der Protagonisten der zweiten Röhre ein 15-/30-Minuten-Taktraster vorgesehen, überlagert auf drei der zwölf Außenäste von einer Express-S-Bahn im 30-Minuten-Takt. Die Realisierung und Inbetriebnahme der zweiten Röhre kombiniert mit diesem Betriebskonzept würde jedoch für zahlreiche S-Bahn-Nutzer zu massiven Verschlechterungen führen.

Hier die Verschlechterungen im Falle der Realisierung des von den „Gutachtern“ präferierten und als vom Nutzen-Kosten-Faktor her als einzig realisierbar bezeichneten Betriebskonzeptes 6T im Überblick:

1. 35 Bahnhöfe würden die Direktverbindung ohne Umsteigen nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) verlieren.
2. Weitere drei Bahnhöfe hätten nur noch zur Hauptverkehrszeit direkte S-Bahnen nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig).
3. 14 Bahnhöfe würden zur Hauptverkehrszeit den 10-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 15-Minuten-Takt bedient werden.
4. Sechs Bahnhöfe würden zur Hauptverkehrszeit den 20-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 30-Minuten-Takt bedient werden.
5. 32 Bahnhöfe würden im Spätverkehr den 20-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 30-Minuten-Takt bedient werden.
6. Aufgrund von Mischverkehren, Eingleisbetrieb und Kurzwenden am Bahnsteig zur Einsparung einer Zugeinheit wäre auf mehreren Außenstrecken kein reiner Taktfahrplan mehr vorgesehen (z.B. Geltendorf – Grafrath: 20/18/12 (HVZ), Grafrath – Buchenau: 18/12/18/12 (HVZ, gerade) und 13/17/18/12 (HVZ, ungerade), Buchenau – Pasing: 16/14/16/14, Herrsching – Weßling: 16/14/16/14).
7. Zudem wird sich grundsätzlich bei der Einführung des 15-Minuten-Taktes auf den beiden langen Mischbetriebsstrecken, der 34 km langen Strecke der S 4-West von Pasing bis Geltendorf und der 24 km langen Strecke der S 1-West zwischen München Neulustheim und Neufahrn die Betriebsqualität gegenüber dem 20-Minuten-Takt noch einmal massiv verschlechtern, d.h. es kommt zu noch mehr Engpässen

und noch mehr Verspätungen, die sich dann wiederum in das gesamte S-Bahn-Netz übertragen.

8. Die bisherige Stammstrecke würde in der Hauptverkehrszeit nur mehr mit 21 S-Bahn-Zügen in der Stunde bedient gegenüber heute 30 Zügen, was eine deutliche Taktverschlechterung für viele wichtige innerstädtische Halte-, Verknüpfungs- und Umsteigepunkte bedeutet.
9. Da die Linien S 2, S 7 und S 20 wiederum vom 15-/30-Minuten-Taktraster, wo im bisherigen 20-Minuten- und partiell 10-Minuten-Takt gefahren werden soll, ausgenommen werden sollen, somit auf der bestehenden Stammstrecke die beiden Taktraster munter durcheinander gewirbelt werden sollen, würde es selbst bei kleineren Verspätungen hier zu großen Verwerfungen kommen.
10. Auch müsste für den Fall der Einführung des 15-/30-Minuten-Taktes bei der S-Bahn dann der Grundtakt der ergänzenden Buslinien verändert werden, was wiederum bedeuteten würde, dass aus Finanzgründen in vielen Fällen ein Eindampfen auf einen 30-Minuten-Takt droht.

Fazit: Bau und Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Röhre würden zu massiven Verschlechterungen für zahlreiche S-Bahn-Fahrgäste führen. Zu Verschlechterungen in der Bedienung (Umsteigezwänge, erzwungene Umwegfahrten, Taktverschlechterungen) kommen partiell auch noch Verschlechterungen in der Betriebsqualität (neue Zwangspunkte). Daneben gibt es gravierende Sicherheitsbedenken. Auch drohen wie schon beim Transrapid die Kosten aus dem Ruder zu laufen. Angesagt wäre deshalb, endlich Abstand zu nehmen von den irrwitzigen Planungen für die zweite S-Bahn-Röhre. Stattdessen gilt es, Maßnahmen wie den Ausbau des Westkopfes Pasing, den Ausbau des Westarmes der S 8 und die Ertüchtigung des Bahn-Südringes, um in Notfällen auf der Stammstrecke als Puffer fungieren zu können und um vom und zum Münchner Süden direktere Verbindungen zu schaffen, in Angriff zu nehmen. Gleichzeitig muss nach zielführenden Alternativen zur Ergänzung und Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke gesucht werden.

Dr. Martin Runge, MdL,
wirtschafts-, verkehrs- und europapolitischer Sprecher der GRÜNEN im Bayerischen Landtag
Telefon: 089-4126 2753, 08142/597 151
Email: runge.martin@gmail.com, martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de,
Homepage: <http://www.martin-runge.info>

Nachfolgend der negativen Auswirkungen der Betriebskonzeptes 6T Ast für Ast:
(erarbeitet vom Bund Naturschutz in Bayern und vom Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum)

S1-Freising

Moosach bis Neufahrn:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muß umgestiegen werden.

Ganztags Verdichtung auf 15-Minuten-Takt; also 4 statt 3 S-Bahnen pro Stunde. Da keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, wird der Fahrplan noch unzuverlässiger als heute.

Pulling und Freising:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muß umgestiegen werden.

Ganztags Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt. Nur noch 2 statt 3 Fahrten pro Stunde bedeutet ein Drittel weniger S-Bahnen.

S2-Erding

Riem bis Markt Schwaben:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Rosenheimer Platz (Gasteig), Isartor, Karlsplatz (Stachus), Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Donnersberger Brücke und Hirschgarten muß umgestiegen werden.

Tagsüber 15-Minuten-Takt statt 20-Minuten-Takt (4 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde). Da an dieser Strecke keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, wird der Fahrplan noch unzuverlässiger als heute. Im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde). Die Expressfahrten morgens ab Markt Schwaben entfallen.

Ottenhofen bis Erding:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Rosenheimer Platz (Gasteig), Isartor, Karlsplatz (Stachus), Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Donnersberger Brücke und Hirschgarten muß umgestiegen werden. Die Expressfahrten morgens ab Markt Schwaben entfallen. Zur Hauptverkehrszeit 15- statt 20-Minuten-Takt.

S3-Mammendorf

Langwied, Lochhausen, Esting, Gernlinden:

Express-S-Bahnen fahren durch. Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 10- auf 15-Minuten-Takt (4 statt heute 6 S-Bahnen pro Stunde), im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde); beides eine Angebotsreduzierung um ein Drittel. Tagsüber 15- statt 20-Minuten-Takt.

Gröbenzell, Olching, Maisach:

Express-S-Bahnen (halbstündlich) halten. Fahrzeitverkürzung bis Pasing von Gröbenzell 2 Minuten, von Olching 3 Minuten und von Maisach 4 Minuten. Von diesen beschleunigten Fahrten muß allerdings nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) umgestiegen werden.

Die Überlagerung mit dem Viertelstundentakt der normalen S-Bahnen erlaubt allerdings trotz gleicher Fahrtenzahl wie heute keinen glatten 10-Minuten-Takt mehr. Z. B. in Maisach erfolgen die Abfahrten im 12-3-15-Minuten-Takt, diese Abfolge wiederholt sich halbstündlich.

Malching und Mammendorf:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muß umgestiegen werden.

Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde), eine Angebotsreduzierung um ein Drittel.

Zwischen Maisach und Pasing wird nur noch in Olching und Gröbenzell gehalten und man ist dadurch 4 Minuten schneller in Pasing. Will man nach Esting, Lochhausen oder Langwied, muß man zusätzlich umsteigen (Wartezeit in Maisach: 3 Minuten).

S4-Ebersberg

Gronsdorf, Vaterstetten, Baldham, Eglharting, Kirchseeon:

Express-S-Bahnen fahren durch. Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 10- auf 15-Minuten-Takt (4 statt heute 6 S-Bahnen pro Stunde), im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde); beides eine Angebotsreduzierung um ein Drittel. Tagsüber 15- statt 20-Minuten-Takt.

Trudering, Haar, Zorneding, Grafing Bahnhof:

Express-S-Bahnen (halbstündlich) halten. Fahrzeitverkürzung bis Leuchtenbergring von Haar 2 Minuten, von Zorneding 5 Minuten und von Grafing 8 Minuten. Von diesen beschleunigten Fahrten muß allerdings nach Rosenheimer Platz (Gasteig), Isartor, Karlsplatz (Stachus), Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Donnersberger Brücke und Hirschgarten umgestiegen werden.

Die Überlagerung mit dem Viertelstundentakt der normalen S-Bahnen erlaubt allerdings trotz gleicher Fahrtenzahl wie heute keinen glatten 10-Minuten-Takt mehr. In Grafing Bahnhof erfolgen die Abfahrten im 10-5-15-Minuten-Takt, in Zorneding im 7-8-15-Minuten-Takt. Diese Abfolgen wiederholen sich halbstündlich.

Grafing Stadt und Ebersberg:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Rosenheimer Platz (Gasteig), Isartor, Karlsplatz (Stachus), Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Donnersberger Brücke und Hirschgarten muß umgestiegen werden.

Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde), eine Angebotsreduzierung um ein Drittel.

Zwischen Grafing Stadt und Trudering wird nur noch in Zorneding und Haar gehalten und man ist dadurch 8 Minuten schneller in Trudering. Will man nach Kirchseeon, Eglharting, Baldham, Vaterstetten oder Gronsdorf muß man zusätzlich umsteigen (Wartezeit in Grafing Bahnhof: 5 Minuten).

S4-Geltendorf

Leienfelsstraße bis Buchenau:

Tagsüber 14-16-Minuten-Takt statt 20-Minuten-Takt (4 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde). Wegen Überlagerung mit dem Regionalverkehr ist kein glatter 15-Minuten-Takt möglich. Da an dieser Strecke keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, wird der Fahrplan noch unzuverlässiger als heute. Im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde).

Schöngeising und Grafrath:

Zur Hauptverkehrszeit 4 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde, wegen Überlagerung mit dem Regionalverkehr aber mit stündlich wechselnden Abfahrtszeiten (halbstündlich 18-12-Minuten-Folge, alle zwei Stunden 13-15-18-12-Minuten-Folge).

Türkenfeld und Geltendorf:

Dieselbe Fahrtenzahl wie heute, wegen des veränderten Taktsystems und Überlagerung mit dem Regionalverkehr jedoch im 18-12-30-Minuten-Takt (wiederholt sich stündlich).

S6-Tutzing**Lochham bis Starnberg:**

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muß umgestiegen werden.

Tagsüber 15-Minuten-Takt statt 20-Minuten-Takt (4 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde), obwohl bis Gauting eigene S-Bahn-Gleise vorhanden sind und ein 10-Minuten-Takt problemlos möglich wäre. Da jenseits von Gauting keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, droht der Fahrplan dennoch unzuverlässiger zu werden. Im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde).

Possenhofen, Feldafing, Tutzing:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muß umgestiegen werden.

Dieselbe Fahrtenzahl wie heute, wegen des veränderten Taktsystems statt glattem 20-Minuten-Takt jedoch im 15-15-30-Minuten-Takt (wiederholt sich stündlich).

S8-Herrsching**Neuaubing, Harthaus:**

Express-S-Bahnen fahren durch. Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 10- auf 15-Minuten-Takt (4 statt heute 6 S-Bahnen pro Stunde).

Geisenbrunn, Gilching-Argelsried, Neugilching:

Express-S-Bahnen fahren durch. Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 10- auf 15-Minuten-Takt (4 statt heute 6 S-Bahnen pro Stunde), im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde); beides eine Angebotsreduzierung um ein Drittel. Tagsüber 15- statt 20-Minuten-Takt.

Germering-Unterpfaffenhofen und Weßling:

Express-S-Bahnen (halbstündlich) halten. Fahrzeitverkürzung bis Pasing von Germering 3 Minuten, von Herrsching 8 Minuten. Von diesen beschleunigten Fahrten muß allerdings nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) umgestiegen werden.

Die Überlagerung mit dem Viertelstundentakt der normalen S-Bahnen erlaubt allerdings trotz gleicher Fahrtenzahl wie heute keinen glatten 10-Minuten-Takt mehr. Z. B. in Weßling erfolgen die Abfahrten im 10-5-15-Minuten-Takt, diese Abfolge wiederholt sich halbstündlich.

Steinebach, Seefeld-Hechendorf, Herrsching:

Außerhalb der Hauptverkehrszeiten nur noch 30- statt 20-Minuten-Takt mit 8 Minuten Fahrzeitgewinn bis Pasing. Dafür fahren außerhalb der Hauptverkehrszeit fahren alle S-Bahnen in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muß umgestiegen

werden. (außerdem nach Neugilching, Gilching-Argelsried, Geisenbrunn, Harthaus und Neubing)

Zur Hauptverkehrszeit 14-16-Minuten-Takt aus Express- und normalen S-Bahnen im Wechsel.

S8-Flughafen

ganztags Verdichtung auf 15-Minuten-Takt; also 4 statt 3 S-Bahnen pro Stunde. Da keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, wird der Fahrplan noch unzuverlässiger als heute.

Für die Strecken der S2-Petershausen, S3-Holzkirchen, S7-Wolfratshausen und S7-Kreuzstraße ist ein unveränderter Betrieb im 10- bzw. 20-Minuten-Takt vorgesehen.