



**Stadtstruktur,
S-Bahn-Südring, und ...
weitere ÖV-Perspektiven**

Paul Bickelbacher

Historie



Machbarkeitsstudie 2001

- Alternativen **Vollausbau Südring** oder **paralleler Tunnel** mit Stationen Arnulfpark – Hbf. – Marienhof - Maximilianstraße – Ostbahnhof/Leuchtenberggring
- Beide sollten ca. 500 Mio. EUR kosten (Tunnel 1,14 Mrd. DM, Südring 1,02 Mrd. DM, letzterer war so teuer, weil man ihm den Gesamtumbau des Ostbahnhofs angelastet hat 400 Mio. DM)
- Für den Tunnel wurde eine höhere verkehrliche Wirkung prognostiziert (+25.000 Fahrgäste, Südring +21.500 Fahrgäste)
→ Entscheidung für den Tunnel
Beide untersuchte Varianten haben mit den heute diskutierten Modellen nicht mehr viel zu tun!

Historie



Entwicklung Innenstadt-Tunnel

- Bis auf die Haltestellen Hauptbahnhof und Marienplatz werden alle Haltestellen gestrichen
- Der Tunnel erhält eine Tieflage von 40 m mit deutlichen Nachteilen für Umsteigezeit und -komfort sowie mit erheblichen Sicherheitsproblemen
- Die Kosten vervierfachen sich beinahe ohne dass die Probleme auf den Außenästen gelöst werden)
- Der Realisierungszeitraum schiebt sich nach hinten 2016 zum Leuchtenbergring, 2022 zum Ostbahnhof
- Ein Express-S-Bahn-Konzept wird diskutiert, aber im Detail wird nie ein Betriebskonzept vorgestellt
- Anwohnerproteste in Haidhausen
- März 2009: Skizze von Haidhausen 3

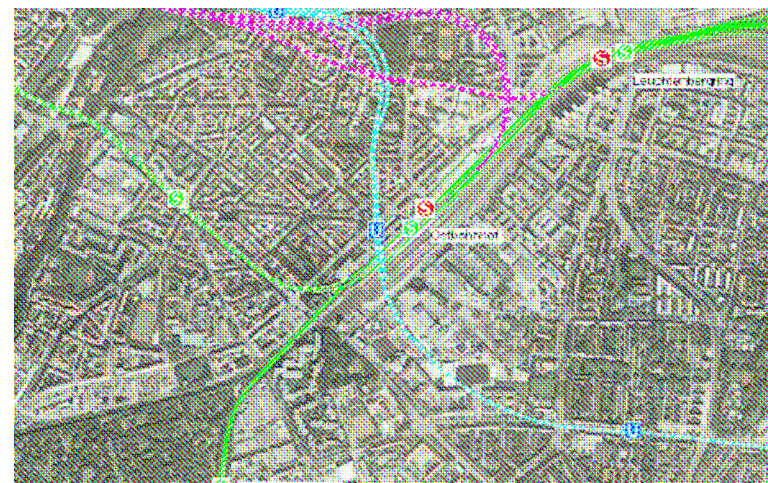
Historie



Entwicklung S-Bahn-Südring

- Dem Vollausbau Südring wird ein Teilausbau gegenübergestellt mit wesentlich geringeren Eingriffen und Kosten
- Frühjahr 2007: Kantke, Baumgartner und Schwarz stellen ein stringentes Fahrplankonzept vor mit
 - einen 10-Minuten-Takt auf allen Außenästen
 - Verstärker-S-Bahnen von 2 Linien über den Südring
- Sommer 2008: Vieregg/Rössler – beauftragt von den Grünen im Landtag – stellen ein verfeinertes Stufenkonzept mit weiteren Verbesserungen vor (6 Gleise am Bhf. Poccistr. u.a. für einen Regionalzughalt, optimaler Lärmschutz für die Anwohner) Option für Vollausbau; Kosten ca. 400 Mio.

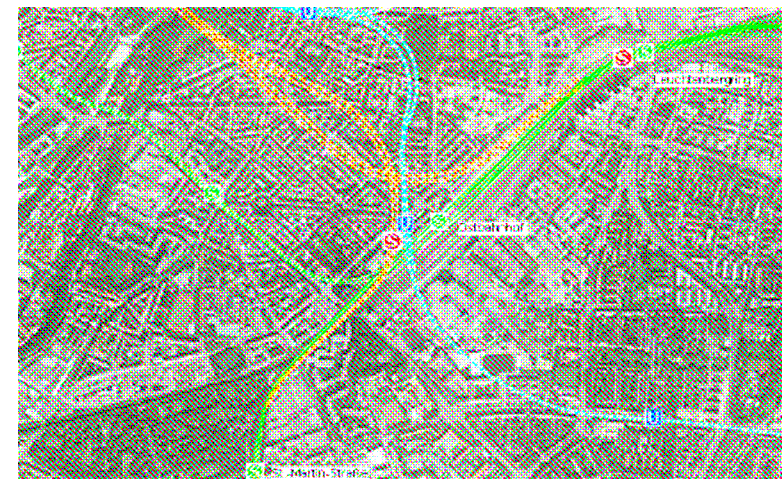
Innenstadt-Tunnel Ostabschnitt



2007: Variante 1
(in Planfeststellung)

Quelle: Scheller
DB Projektbau GmbH

2008: Variante 2



Innenstadt-Tunnel



Konzept 2009 (Haidhausen 3)



Quelle: Scheller
DB Projektbau GmbH

Innenstadt-Tunnel



2. S-Bahn-Röhre: Kostenangaben von DB AG und Bayerischer Staatsregierung

2000	537 Mio Euro
<i>Ergänzungsuntersuchung S-Bahn</i>	
2001	583 Mio Euro
<i>Vergleichende Untersuchung S-Bahn-Südring/Zweiter S-Bahn-Tunnel</i>	
2002	899 Mio Euro
<i>Vertiefende Untersuchung 2. S-Bahn-Stammstrecke</i>	
März 2005	1.300 Mio Euro
<i>Aussagen DB ProjektBau und BaySTMWIVT</i>	
Sommer 2006	1.850 Mio Euro
<i>Aussage der DB AG Mitte 2006, von Minister Huber im Juli 2007 im Landtag kundgetan</i>	
Dezember 2007	1.640 Mio Euro
<i>Nach Umplanung und Streichung von elf ursprünglich vorgesehenen „netzergänzenden“ Maßnahmen</i>	

Quelle MdL
M. Runge

Innenstadt-Tunnel



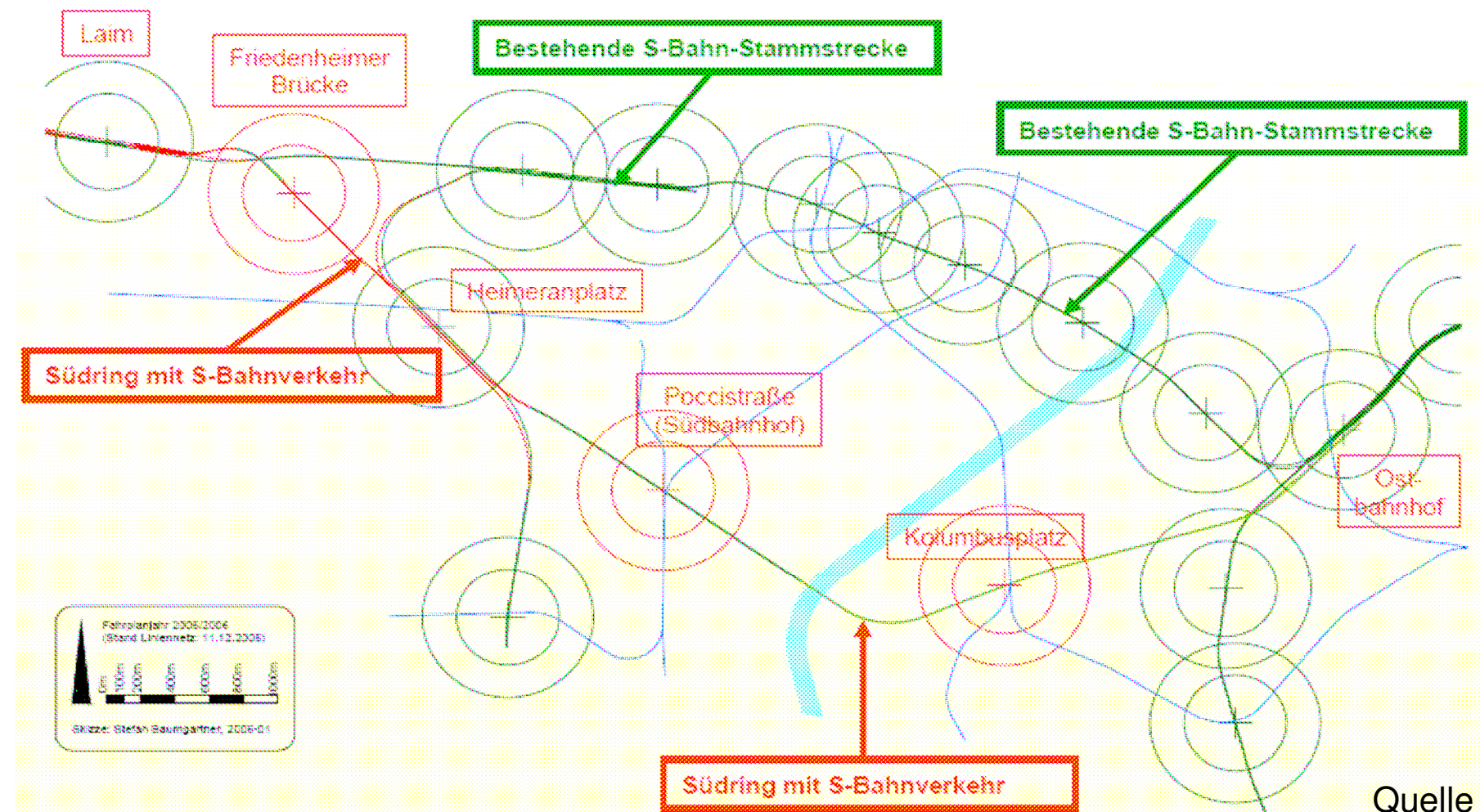
Vorteile

- Mehr Anbindungen zum Hauptbahnhof und zum Marienhof
- Höhere Kapazität (aber nur im Vgl. zum zweigleisigen Ausbau Südring)
- Wenden der S-Bahn nach Holzkirchen und Kreuzstraße entfällt (aber bei Haidhausen 3 trifft dies nicht mehr zu)
- Kein Lärmschutz- und Naturschutzproblem

Nachteile

- Schlechtere Anbindung zur Donnersberger Brücke und Hackerbrücke, zum Stachus, Isartor, Rosenheimer Platz und einige Jahre zum Ost-Bhf. (Ostbhf. bei Haidhausen 3 behoben)
- Neue Umsteigezwänge und Umwegfahrten, insbesondere von Giesing zur Innenstadt oder östlich vom Leuchtenbergring kommend zur U4/U5 (bei Haidhausen 3 Mängel behoben)
- Keine Entlastung der U3/U6
- Tiefenlage (entspricht 12-stöckigem Hochhaus) bewirkt Zeitverluste und Erschwernisse beim Umsteigen und verursacht Sicherheitsproblem!
- Später und langer Realisierungszeitraum 2016/2022
- Außerordentlich hohe Kosten

Zwei Stammstrecken für die Münchner S-Bahn mit dem Teilausbau Südring



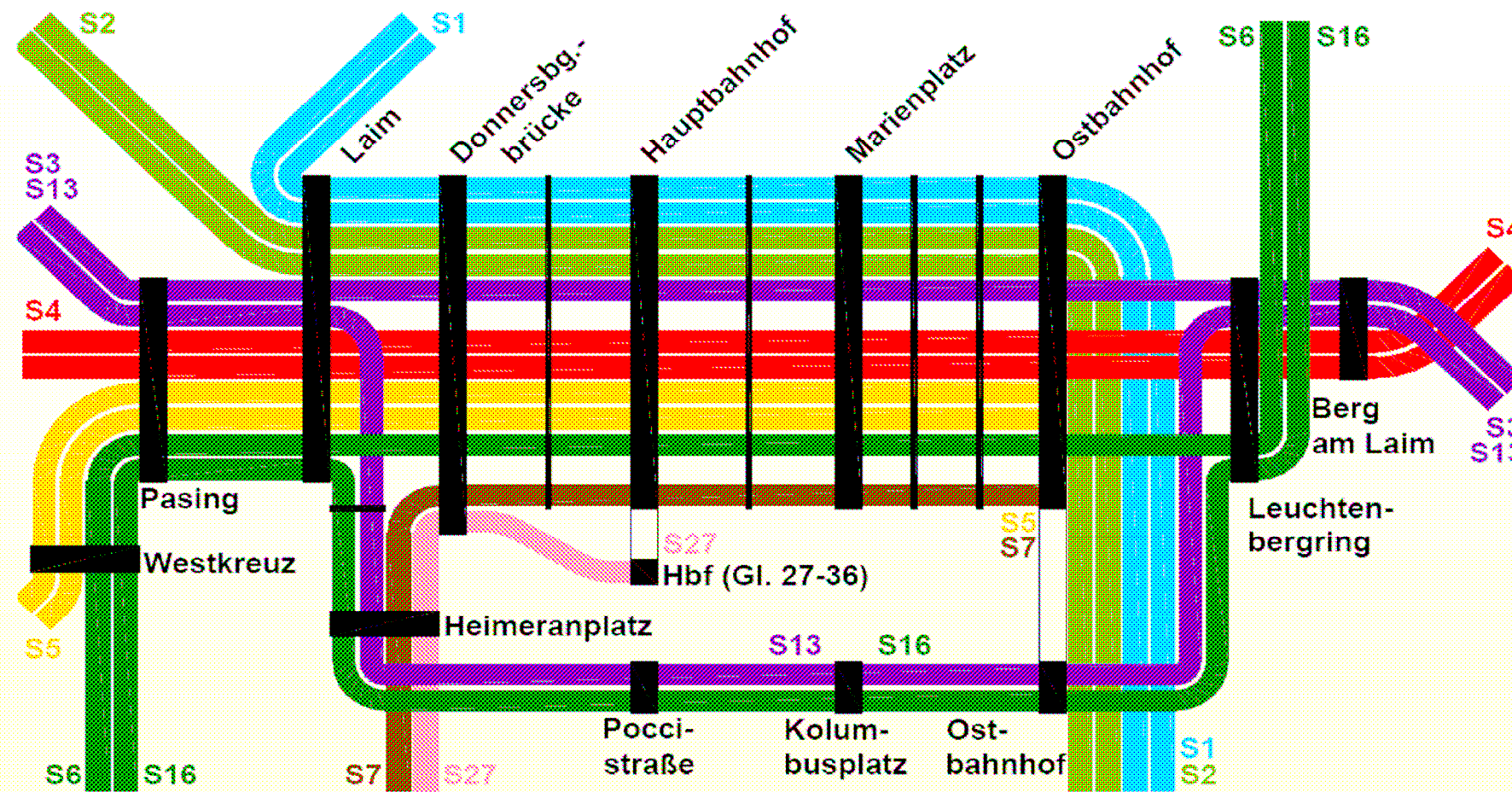
Quelle
BKS

Alternativkonzept S-Bahn München: Teilausbau Südring
© Stefan Baumgartner, Bernhardstr. 44a, D-01187 Dresden, 19. Juli 2007

Baumgartner/Kantke/Schwarz

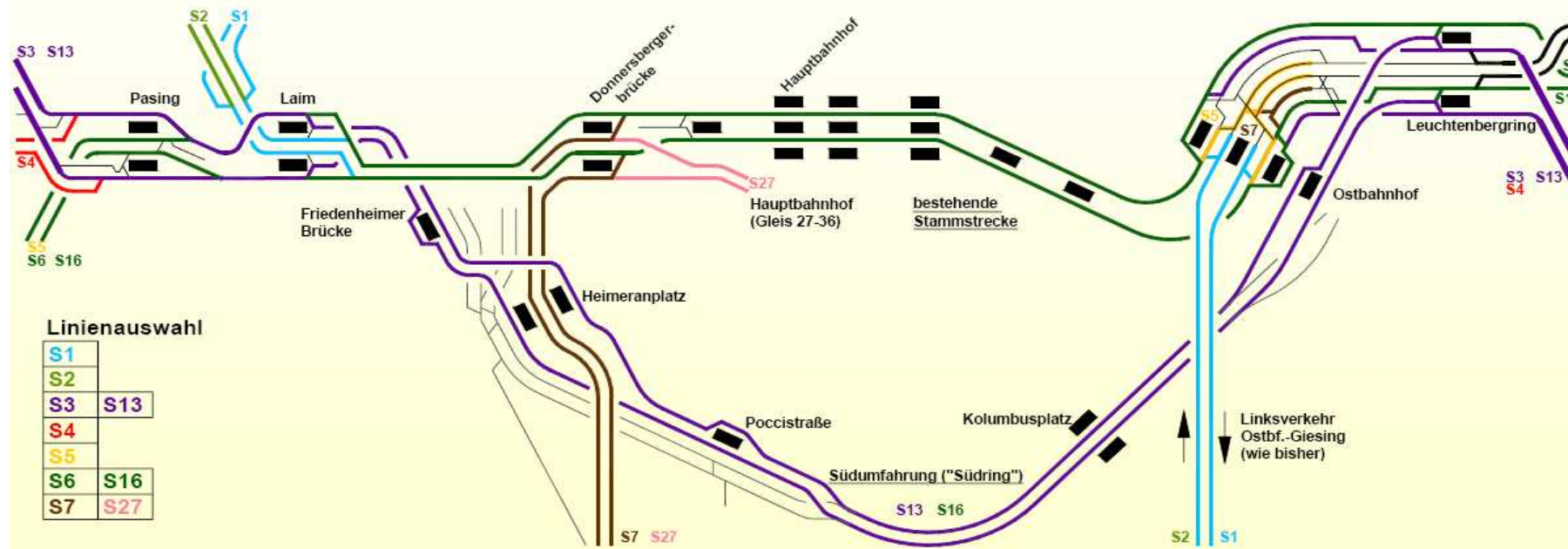
Integraler 10-Minuten-Takt für die Münchner S-Bahn

Liniennetz Stadt (Teilausbau Südring)



Quelle
BKS

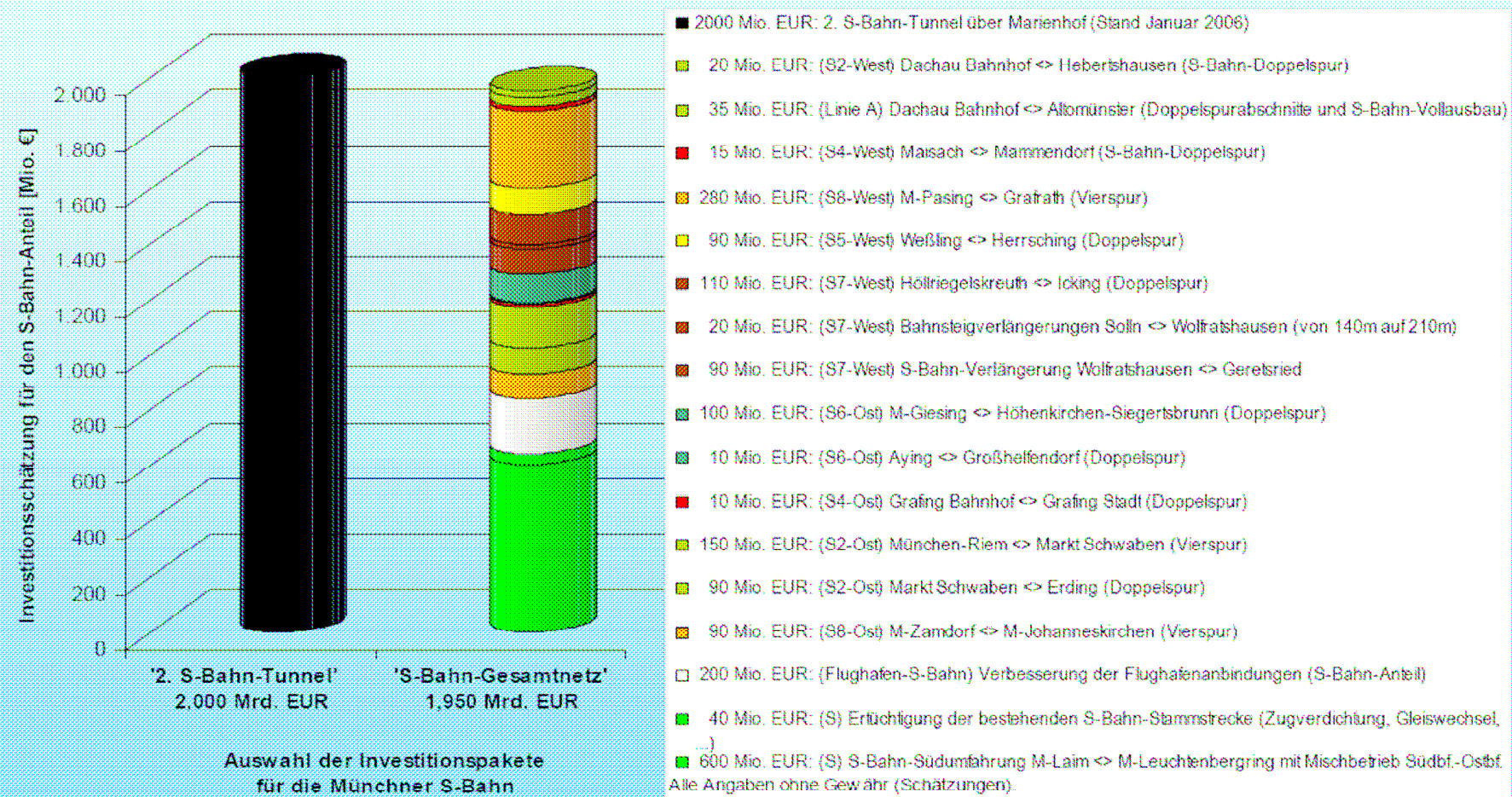
Integraler 10-Minuten-Takt für die Münchner S-Bahn Betriebskonzept Stadt (Teilausbau Südring)



Alternativkonzept S-Bahn München: Teilausbau Südring
© Stefan Baumgartner, Bernhardstr. 44a, D-01187 Dresden, 26. April 2007

Quelle
BKS

Verwendung der künftigen Investitionsmittel für die Münchner S-Bahn



Teilausbau Südring



Vorteile

- **Bessere Direktanbindungen/ Erschließung neuer Gebiete für die S-Bahn**
- Entlastung der stark belasteten U3/U6
- Oberirdische Führung, keine Tunnel-Unwägbarkeiten
- Schnelle Realisierbarkeit in Stufen (bahneigene Flächen)
- Synergien mit Ertüchtigung für den Fern- und Regionalverkehr
- **Geringe Kosten und damit Geld für S-Bahn-Außenäste und ÖV-Ausbauten an andere Stelle**

Nachteile

- Umsteigen Richtung Zentrum in Pasing und am Leuchtenbergring bei jeder zweiten S-Bahn bei zwei Linien (aber direkt am gleichen Bahnsteig)
- Beim Teilausbau weniger Fahrplantrassen im Güter-, Fern- und Regionalverkehr (gilt nicht für Vollausbau)

Weitere Überlegungen

Geplante Maßnahmen nach VEP 2005



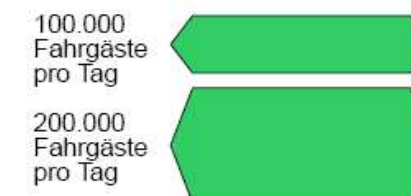
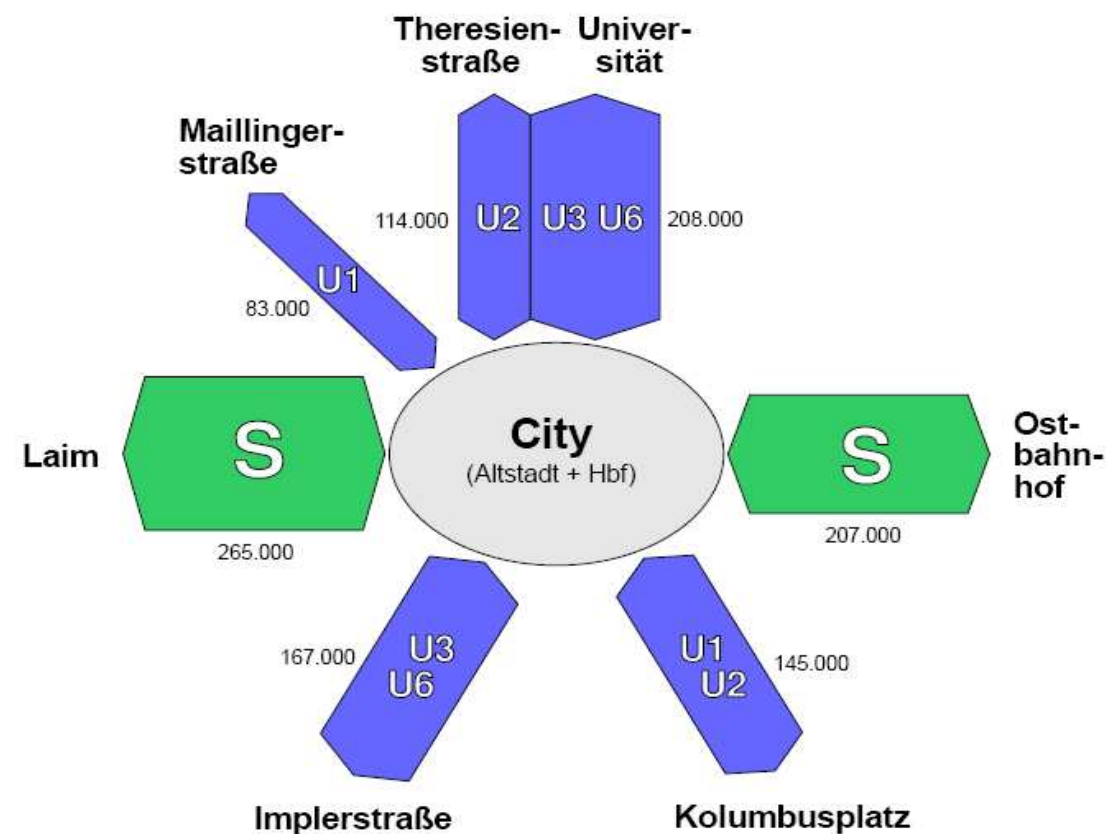
- 2. S-Bahn-Stammstrecke
- Express S-Bahn zum Flughafen und S2 mit Ringschluss Erding
- 4-gleisiger Ausbau S4-West und S2-Nord
- Verschwenkung S2 im Bereich der Messe Riem
- S-Bahn Haltepunkte Friedenheimer Brücke, Freiham, Menterschwaige
- S7 Verlängerung nach Geretsried
- U4 Ost bis Engelschalking
- U5 West bis Pasing
- U6 West bis Martinsried
- Westtangente Linie 12/22 Romanplatz - Ratzinger- /Lorettoplatz
- Nordtangente Linie 17/22 Neuhausen - Bogenhausen
- Linie 18 bis St. Emmeram
- Linie 19 bis Pasing Bahnhof
- Linie 23 bis Goldschmiedplatz bzw. Kieferngarten
- Linie 27 bis Großhesseloher Brücke

Quelle
VEP

Weitere Überlegungen

Verkehrsaufkommen der S-Bahn und der U-Bahn im city-nahen Bereich

Zustand gemäß Prognose für die 2. S-Bahn-Stammstrecke; ohne Darstellung der U4/5

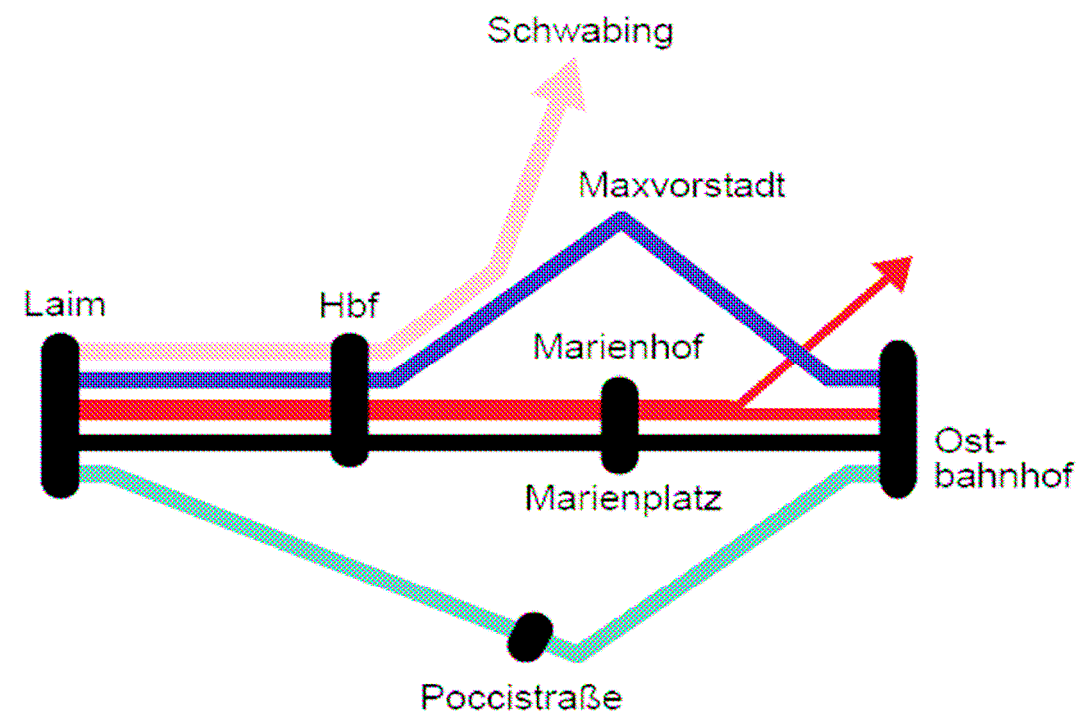



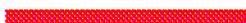



Die S-Bahn ist im Westen um 28% stärker belastet als im Osten.
Die U1, U2, U3 und U6 sind im Norden um 30% stärker belastet als im Süden.

Quelle: Viereg Rössler GmbH

Quelle Viereg/Rössler

Weitere Überlegungen



-  Bestehende S-Bahn-Stammstrecke
-  2. S-Bahn-Tunnel über Marienhof
-  S-Bahn-Gleise entlang Südring
-  West-Ost-Tunnel über Maxvorstadt
-  West-Nord-Tunnel nach Schwabing

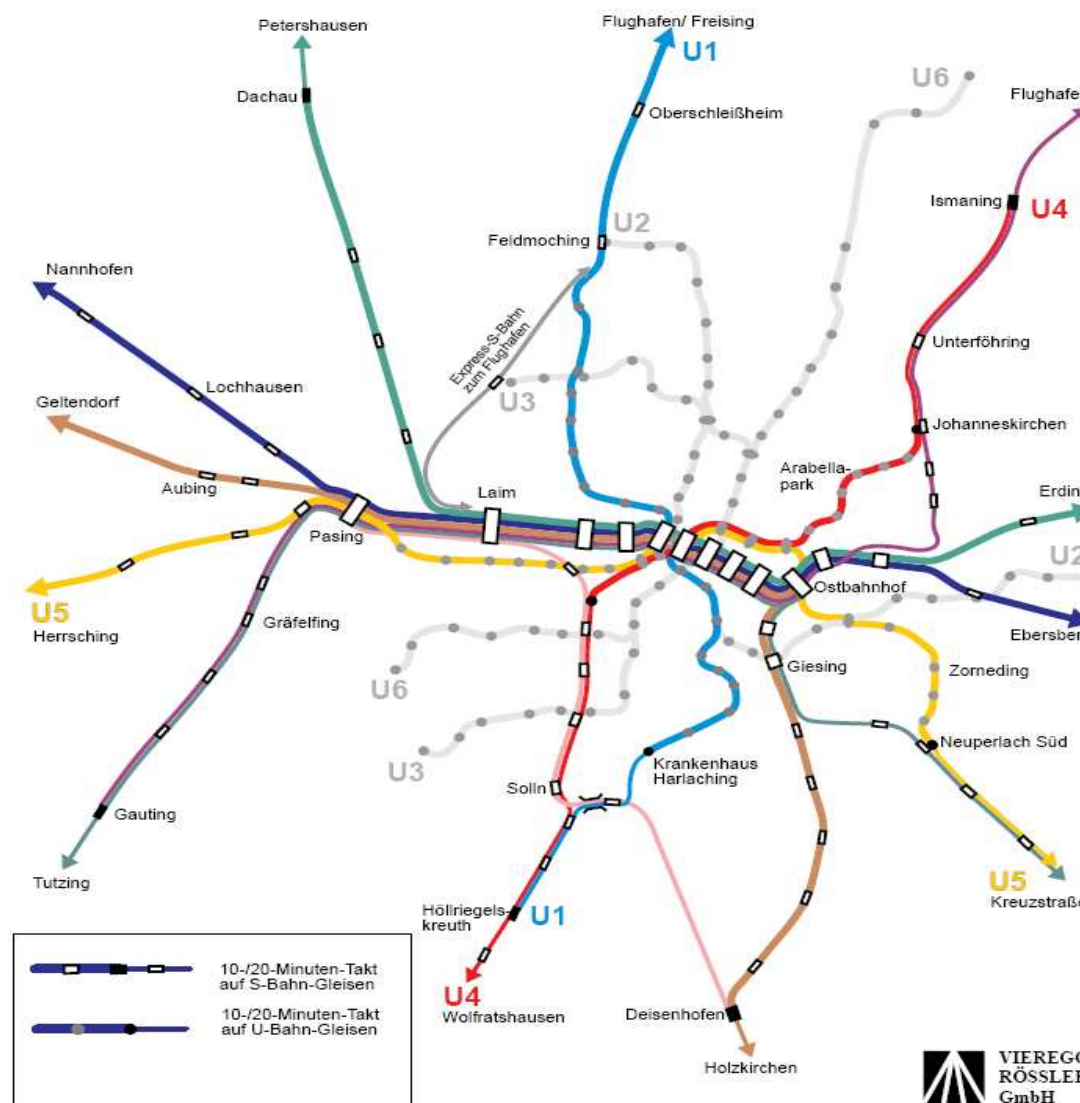


Schematische Darstellung möglicher Trassen einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke durch die Münchner Innenstadt



Quelle Viereg/Rössler

Weitere Überlegungen



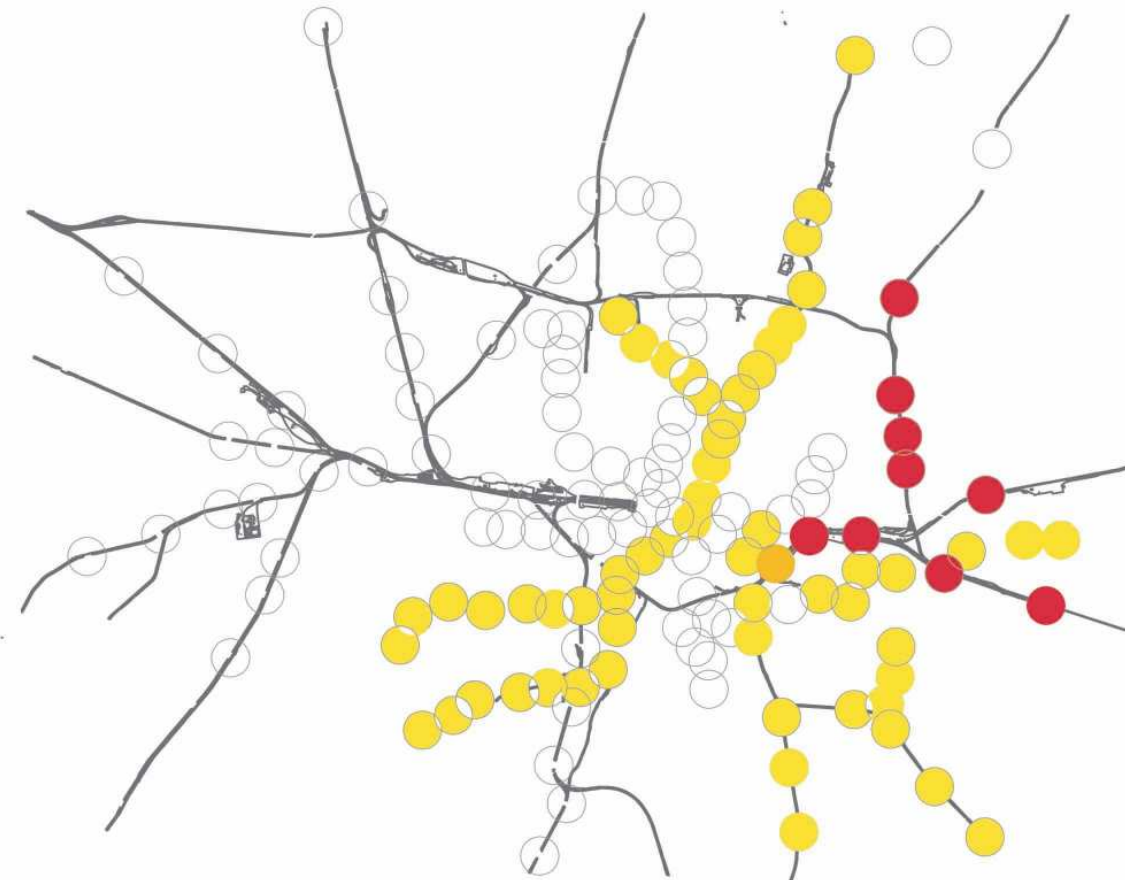
**Vorschlag für ein
Linienkonzept
einer S-Bahn-U-
Bahn-Lösung**



Quelle
Vieregg/Rössler

Zeitersparnis mit Innenstadt-Tunnel von Westen

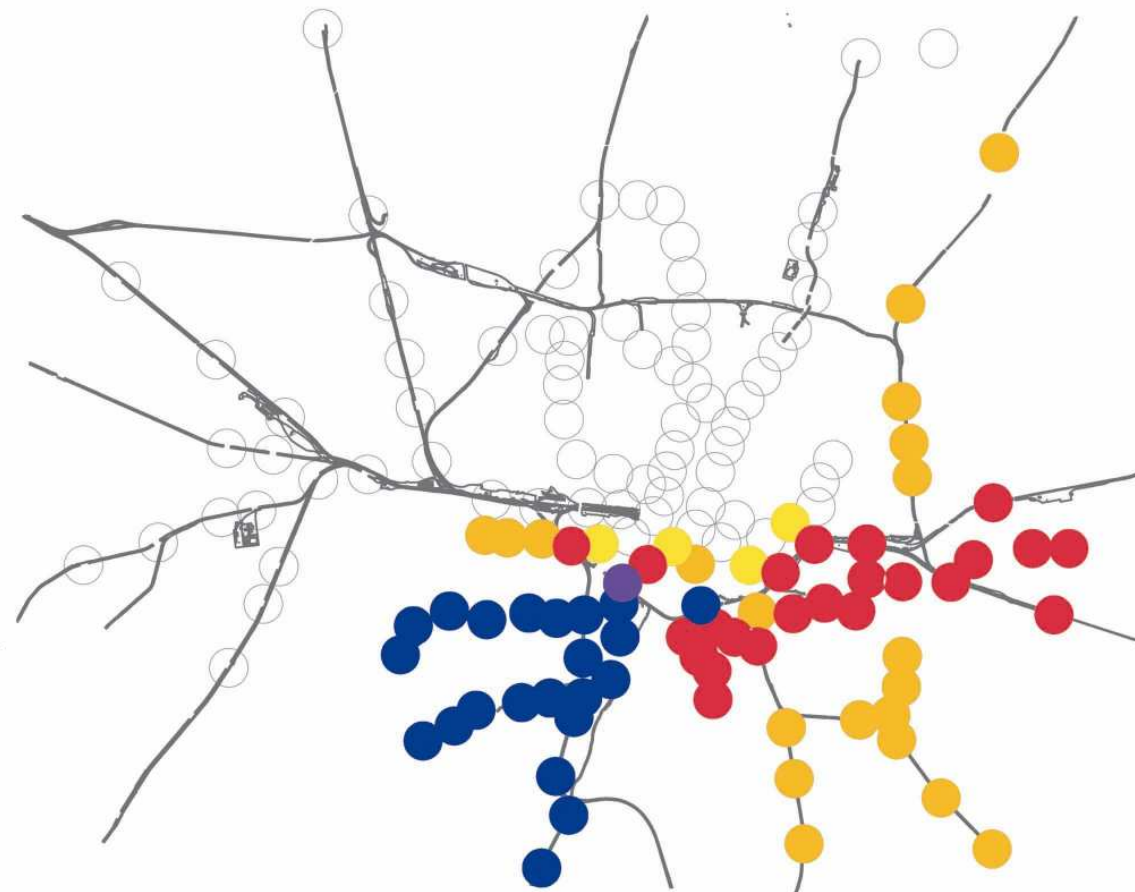
(Skizze: gelb, orange, rot jeweils 2-Minutenschritte, wird noch überarbeitet)



Eigene
Darstellung

Zeitersparnis mit S-Bahn-Südring von Westen

(Skizze: gelb, orange, rot, blau, lila jeweils 2-Minutenschritte, wird überarbeitet)



Eigene
Darstellung

Fazit - Rahmenbedingungen



- Der Verkehr wird weiter zunehmen, v.a. der stadtgrenzen-überschreitende Verkehr. Insgesamt wird bis 2015 ein Plus im ÖPNV von 20% prognostiziert.
- Das ÖPNV-Netz ist in Nord-Süd-Richtung mindestens in gleichem Maße an der Kapazitätsgrenze angelangt wie in West-Ost-Richtung. Es gibt es ein starkes Verkehrsbedürfnis von **West nach Nord**.
- Die Unzuverlässigkeit der S-Bahn hat ihre Ursache meistens in den Außenästen wg. Mischverkehr.
- Die Erschließung der Innenstadt und des Flughafens wird überschätzt.
- Da sich die Förderung für den Ausbau und den Betrieb des ÖPNV verschlechtert muss in Zukunft noch mehr nach wirtschaftlichen Kriterien ausgebaut werden (GVFG-Förderung läuft 2019 aus).

Fazit – S-Bahn-Ausbau



Im Gegensatz zum Tiefentunnel

- schafft der Südring neue Verknüpfungspunkte und direkte Verkehrsbeziehungen
- trägt der Südring zur Entlastung heute schon hoch frequentierter Streckenabschnitte bei
- bekommen die Anlieger des Südrings zeitnah Lärmschutz (u. evtl. weniger Güterverkehr)
- lässt sich der Südring in kleinen Stufen realisieren, die gleich genutzt werden können
- bleiben beim Südring finanzielle Mittel für den Ausbau der Außenäste und sonstige Maßnahmen (S-Bahn-Betriebswerk Steinhausen, Kauf von Fahrzeugen), die für einen 10-Minuten-Takt unbedingt erforderlich sind
- bleiben beim Südring finanzielle Mittel für weitere Verbesserungen z.B. für Nord-West-Verkehre.

Fazit – Widerlegung Thesen OB



1. **Kundenwunsch Innenstadt** – **Sättigung Innenstadt**
2. größerer Verlagerungs-
effekt MIV-ÖV – **nicht belegt**
(bei der Prognose 2001 war der Tunnel knapp vorn, hatte aber noch mehr Stationen und keine Tieflage)
3. Südring ist Bauvorhaben
an der Oberfläche – **Unwägbarkeiten Tunnel**
4. Schnelle Flughafen-
anbindung – **Erschließung Innenstadt
durch alte Stammstrecke**
5. Realisierung bis 2018 – **Realisierung bis 2017**
(Tunnelplanung im Osten ist neu,
Südring dagegen ist durchdacht)
6. Vorhabensträger will
Tunnel – **Finanzsituation Freistaat**
7. Projektstand/unterschiedlich
fundierte Kostenschätzung – **Südring kostet in jedem Fall
weniger und ist schneller zu bauen**

Und außerdem: Ein durchgängiger 10-Minuten-Takt und ein S-Bahn-Südring begünstigen eine Entlastung des Stadtzentrums