

1.05.2006

Antrag an den Bezirksausschuss Trudering-Riem:

## Mischbetriebs-Alternative zum 2.S-Bahn-Tunnel untersuchen

Der BA 15 Trudering-Riem bittet die Stadt, folgende Alternative zur derzeitigen Planung des 2.S-Bahnstammstrecke im Hinblick auf ihre grundsätzliche Machbarkeit hin untersuchen zu lassen:

- 1) Wie bei der vorliegenden Planung wird eine neue S-Bahn-Röhre vom Ostbahnhof nördlich/ Leuchtenbergring westlich zum Max-Weber-Platz geführt
- 2) Dort fädelt die S-Bahn in die vorhandene U4/U5-Trasse ein
- 3) Die U4/U5-Bahn-Trasse wird im Westen über den Laimer Platz hinaus bis Pasing verlängert und fädelt dort wieder in die S-Bahn-Gleise ein
- 4) Die S-Bahn nutzt den U-Bahn-Tunnel mit.
- 5) Restliche S-Bahn-Kapazitäten können bei Bedarf über den Südring dargestellt werden

Diese Untersuchungen bieten sich im Zusammenhang mit der Vertiefung der MAEX-Studie besonders günstig an.

### Begründung

Die anhaltende und z.T. immer emotionaler geführte Diskussion über die 2.S-Bahnstammstrecke zeigt, dass Nachdenken über bessere Lösungen immer noch angesagt ist.

Der vom BA15 vorgestellte Mischbetrieb ist sowohl **technisch** als auch **kapazitätsmäßig** grundsätzlich möglich, da auch die Münchner U-Bahn-Tunnel vom Lichtraumprofil her von Anfang an bewusst offen für die S-Bahnen gehalten wurden. Außerdem hat auch MVG-Chef selbst im Zusammenhang mit dem „Stadionsprinter“-Konzept offen für eine Mischbetriebslösung geworben.

Darüber hinaus hat die U4/U5-Strecke auch in der HVZ noch Trassen frei: U4 und U5 haben während der HVZ einen 5-Minuten-Takt, d.h. es herrscht heute in der HVZ eine Zugfolgezeit von 150s (2,5 Minuten). D.h. es fahren 24 Züge pro Stunde. Die Strecke hat aber typischerweise eine Kapazität von mindestens 36 Zügen pro Stunde. D.h. ohne Einschränkung der U-Bahn haben zwei S-Bahn-Linien im 10 Minuten-Takt bzw. 4 im 20-Minutentakt Platz.

Streckentechnisch machbar sind jedoch Zugfolgezeiten von 90s (1,5 Minuten), d.h. 40 Züge pro Richtung und Stunde!

Außerdem sorgen die zusätzlichen S-Bahn-Züge für ein erhöhtes Binnenangebot zwischen Max-Weber-Platz und Hauptbahnhof. Hier sei an die prognostizierte Verringerung der U-Bahn-Fahrgäste um 50000 pro Tag erinnert. Somit könnten auch noch U-Bahntrassen durch Umlagerung von U5 auf U8 freigemacht werden.

Die vom BA15 hiermit zur Diskussion gestellte Version hat deutliche **Vorteile** gegen über dem Amtsvorschlag:

- Eine weitere Isar-Querung in extremer Tieflage wird vermieden.
- Die vorhandene U-Bahnstrecke Max-Weber-Platz / Hauptbahnhof wird nicht um 50.000 Fahrgäste täglich „erleichtert“, sondern erheblich besser genutzt und somit in ihrer Wirtschaftlichkeit deutlich verbessert.
- Die gesamte Innenstadt wird über die vorhandenen, sehr gut platzierten U-Bahnhaltestellen besser erschlossen.
- Die Umsteigesituation am Marienplatz wird durch die Haltestelle Odeonsplatz entzerrt, ohne dass ein teurer Bahnhof Marienhof gebaut werden muß.
- Das Oktoberfest hätte einen direkten S-Bahn-Anschluss.
- Der Übergang von U-Bahn zu Flughafen S-Bahn an einem Bahnsteig wäre möglich.
- Die dringend notwendige Verlängerung nach Pasing käme wesentlich schneller, da sie sich vermutlich besser rechnet als wenn nur die U5 fährt.
- Der extrem aufwendige Nukleus am Hauptbahnhof kann entfallen.
- Die problematische jahrelange Baustellensituation in hochempfindlichen Innenstadtbereichen wird vermieden.
- Diese Lösung lässt sich schneller realisieren.
- Die zu erwartenden Einsparungen dürften so hoch sein, dass der Bau der S-Bahn-Röhre in Haidhausen vollständig im Schildvortrieb geschehen kann
- Für künftige Bahntunnels (München 21) wird der Weg weniger verbaut

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass diese Lösung nicht von vornherein einen Express-S-Bahnbetrieb zur Voraussetzung hat, um wirtschaftlich zu sein. Diese Express-Betriebsart war ja nicht der „Vater des Gedankens“ des 2.S-Bahn-Tunnels, sondern wurde erst dann entwickelt, als sich bei den Planungen herausstellte dass sich das Projekt mit der ursprünglichen Zielsetzung „10-Minutentakt auf allen S-Bahn-Linien“ nicht wirtschaftlich realisieren ließ – trotz Verzicht auf einige Bahnhöfe!

Gerade angesichts der knappen Öffentlichen Kassen auf allen Ebenen ist es angebracht, sich mit dieser effizient scheinenden Alternative ernsthaft zu beschäftigen.

*Auszug aus dem Buch "Eine Stadt geht in den Untergrund" von Klaus Zimniok, erster U-Bahnreferent der LHM, S.95ff:*

*"Tunnel und Bahnhöfe lassen sich nicht mehr nachträglich zuschneiden, sie stehen in Beton hundert und mehr Jahre auch dann noch, wenn kommende Generationen in anderen Kategorien zu denken gelernt haben.*

*Um einen Betriebsverbund mit einem einheitlichen größeren Wagen in der Zukunft zu ermöglichen und um technische Neuerungen wie etwa ein Fahren mit Oberleitung offenzuhalten, wurden auch bei der U-Bahn um 55 Zentimeter höhere Tunnel gebaut."*