

Ertüchtigung des Bahnknotens München

Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und Technologie am Donnerstag, 25.2.2010

Herausgeber: PRO BAHN Landesverband Bayern e.V.
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
<http://www.pro-bahn.de/bayern/>

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Ertüchtigung des Bahnknotens München: Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie am Donnerstag, 25.2.2010

Die Region München ist eine der weltweit attraktivsten Regionen, sowohl aufgrund der natürlich Gegebenheiten als auch durch die Attraktivität der Verkehrsinfrastruktur, die kulturellen Angebote und die Freizeitmöglichkeiten.

Um diese Attraktivität, das Wirtschaftswachstum und die hohe Beschäftigungsquote auch im weltweiten Vergleich zu bewahren, ist eine zielgerichtete Investition in die Öffentlichen Verkehrsmittel notwendig.

I. Zum Bahnknoten München insgesamt

1.1. Wie wird sich die Bedeutung des Schienenverkehrsangebots am Bahnknoten München bis 2020 und darüber hinaus verändern (mögliche Prognose basierend auf Fahrgastzahlen o.ä.)

1.1.1. im Nahverkehr (U- und S-Bahn)?

1.1.2. im Regionalverkehr?

1.1.3. im Fernverkehr (insbesondere Realisierungschancen für TEN-Strecken über München)?

1.1.4. im Güterverkehr?

Der Bahnknoten München wird wie auch der Ballungsraum München weiter an Bedeutung gewinnen und wachsen. Für das Wachstum ist ein Mix aus kleinen, mittleren und großen Maßnahmen erforderlich. Mit den günstiger zu realisierenden kleineren Maßnahmen auf die Fertigstellung von ein bis zwei Großmaßnahmen zu warten, mag zwar bequemer sein, behindert aber die notwendige Entwicklung. Im Gegenteil, viele der kleinen und mittleren Maßnahmen sind unabhängig von den diskutierten Großmaßnahmen sinnvoll. Maßnahmen in unabhängige Teilmaßnahmen aufzuteilen ist oft ein sinnvoller Weg, um zumindest einen Teil der Maßnahmen zu realisieren statt alle auf die lange Bank zu schieben.

Der Großraum München hat eine Vitalität, Komplexität und Nachfrage, die dazu führen, dass oft Querverbindungen zwischen Strängen und alternative Angebote notwendig sind. Eine einzelne Verbindung kann oft einfach nicht die Masse der Nachfrage abdecken. München entwickelt sich auch entsprechend des Stadtentwicklungsplans polyzentrisch, die Innenstadt ist nicht mehr Maß aller Dinge. So ist es beispielsweise sinnvoll, wenn die Fahrgäste aus dem Regionalverkehr in den Münchner Norden normalerweise andere Umsteigemöglichkeiten nutzen als die in den Münchner Süden.

Im Nah- und Regionalverkehr werden die Fahrgastzahlen aus zwei Gründen weiterhin steigen. Das Bevölkerungswachstum der Region München wird auch in den nächsten Jahren weitergehen. In den letzten Jahren konnte zudem ein überdurchschnittliches Wachstum der Fahrgastzahlen beobachtet werden; die Nachfrage für ein weiteres überdurchschnittliches Wachstum ist vorhanden, und wird wesentlich durch das unzureichende Angebot gebremst.

Bereits seit vielen Jahren ist in weiten Teilen des Bahnnetzes die Belastungsgrenze für einen störungsarmen Betrieb überschritten. Dies ist auch regelmäßig für die Fahrgäste spürbar. Diese Überlastung ist nicht mit einer Einzelmaßnahme lösbar, sondern nur durch einen konsequenten Ausbau des gesamten Eisenbahnnetzes.

Durch den bereits im Bau befindlichen Gotthard-Basistunnel in der Schweiz (Fertigstellung zwischen 2016 und 2020) als Teil des Projekts NEAT wird sich die Bedeutung und Auslastung der Verbindung München – Lindau – Zürich auch für den Italienverkehr deutlich erhöhen. Durch die

2008 unterschriebene Vereinbarung für den Ausbau und Elektrifizierung dieser Strecke wird sich die Fahrzeit um eine Stunde im deutschen Abschnitt verkürzen; der Ausbau soll zwischen 2010 und 2015 stattfinden. Aufgrund der erheblich niedrigeren Steigungen als auf der Brennerstrecke wird diese Verbindung auch im Güterverkehr von und nach Italien vor allem vor Fertigstellung des Brennerbasistunnels eine rege Nachfrage erfahren.

Auf der Strecke München – Mühldorf wird sich der Güterverkehr nach Angaben der Deutschen Bahn bis 2015 verdoppeln. Bereits heute ist die Kapazität dieser Strecke erreicht bzw überschritten.

Ebenfalls überlastet ist die Strecke München – Garmisch-Partenkirchen. Das von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft eigentlich gewünschte Betriebsprogramm ist mit der heutigen Infrastruktur nicht machbar.

Durch die geplante Elektrifizierung Hof – Regensburg ist eine wesentliche Zunahme des Güterverkehrs über Landshut nach München zu erwarten. Diese Strecke wird auch eine der Hauptzulaufstrecken für den Italienverkehr sein.

1.2. Welcher Handlungsbedarf (Angebot und Infrastruktur) ergibt sich am Bahnknoten München kurzfristig in den nächsten Jahren, mittelfristig bis 2020 und langfristig

Für einen stabilen Betrieb sind stets Infrastrukturreserven notwendig. Diese sind heute oft nicht gegeben.

Grundsätzlich sollten langfristig auf allen Strecken die S-Bahn-Gleise von denen des Regional-, Fern- und Güterverkehrs getrennt sein; ausgenommen sind gelegentliche lokale Güterzüge auf S-Bahn-Strecken. Deshalb müssen in den Bebauungsplänen dafür Reserven freigehalten werden. Ebenso muß für die Zukunft auf allen Strecken ausreichend Platz für einen durchgehenden zweigleisigen Ausbau sowohl der S-Bahn als auch des Regionalverkehrs freigehalten werden, auch wenn dies heute noch nicht unmittelbar notwendig ist.

Auf eingleisigen Strecken sind kurzfristig Begegnungsabschnitte notwendig, die eine Übertragung von Verspätungen kleiner als 5 Minuten auf die Gegenrichtung verhindern. Bei einem dichteren Takt als alle 20 Minuten ist ein durchgehender zweigleisiger Ausbau notwendig.

Ein Hindernis für Verbesserungen im Eisenbahnverkehr ist die geteilte Zuständigkeit: Während der Freistaat Bayern für die Bestellung des Nahverkehrs zuständig ist, trägt laut Grundgesetz der Bund die Verantwortung für die Infrastruktur. Als Eigentümer ist zudem noch die dem Bund gehörende DB Netz beteiligt. Als Schlußfolgerung aus den immer wieder auftretenden Problemen ist eine Regionalisierung der Infrastruktur analog zur Regionalisierung der Verkehrsdurchführung notwendig. Der Freistaat Bayern würde dann die Bewirtschaftung der Strecken vornehmen bzw vergeben. Damit wäre eine stringente Verantwortung vorhanden, die auch zur schnelleren Umsetzung von Verbesserungen beiträgt.

1.2.1. für den Nahverkehr (Verbesserung und Ausbau der Nahverkehrsbeziehungen innerhalb des Bahnknotens, z.B. Ertüchtigung S-Bahn-Außenäste, Kapazitätsergänzung und Störfallalternativen für die 1. Stammstrecke, Ergänzung des U-Bahn-Netzes, Aufbau von Ring- und Tangentialsystemen, Verknüpfung von S- und U-Bahn-System etc.)?

Der Großraum München ist gekennzeichnet von einer Überlastung der zentralen Infrastrukturen, auch bei den städtischen Verkehrsmitteln. Das Mengenwachstum im Verkehr insgesamt findet eher im Bereich der Stadtgrenze und auf tangentialen Verkehren statt, dort ist allerdings das Angebot der Öffentlichen Verkehrsmittel eher schwach bis nicht vorhanden.

Daher ist eine Ergänzung des radial ausgerichteten U- und S-Bahn-Netzes beispielsweise mit einem Stadtbahnsystem überfällig, scheitert aber unter anderem auch an der aufgespaltenen Zu-

ständigkeit zwischen Freistaat Bayern (Schienenverkehr) und den Landkreisen (allgem. ÖPNV).

Im Stadtgebiet von München kann zudem durch eine S-Bahn auf dem Südring für viele Bürger das Angebot verbessert werden. Dies würde außerdem im überlasteten Innenstadtbereich die U-Bahn entlastet (laut Untersuchung von Intraplan).

Eine guten Querverbindung wäre auch im Münchner Norden notwendig. Der dortige Eisenbahn-Nordring verläuft allerdings deutlich weniger zentral und bietet auch keine guten Umsteigebeziehungen zu den U-Bahnen. Daher ist im Norden von München eine Stadtbahn/Straßenbahn mit etwa dem Verlauf der heutigen Buslinie 50 sinnvoll.

Grundsätzlich ist an allen Verknüpfungspunkten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln die Umsteigemöglichkeit zu optimieren. Dies gilt beispielsweise in Pasing zwischen Tram- und S-Bahn, Regional- und Fernverkehr, am Bahnhof Poccistraße zwischen Regionalverkehr und der U-Bahn sowie in Obersendling zwischen U-Bahn und S-Bahn/BOB sowie Bus/Tram-Westtangente und S-Bahn/BOB. Dass die S-Bahnen die Linie S20 an den Verknüpfungspunkten Harras, Friedenheimer Brücke sowie Laim vorbeifahren, muß dringend behoben werden. Eine Einfädeln dieser Linie in den umgebauten Bahnhof Laim wäre sinnvoll.

Bei vielen Bahnhöfen könnten durch Zugänge von allen Seiten der Verkehrswert wesentlich gesteigert werden. Als ein Beispiel sei hier der Bahnhof Lohhof genannt, wo der Bahnsteigausgang auf der vom Siedlungszentrum abgewandten Seite liegt. Ausgänge am anderen Bahnsteigende würden die fußläufige Erschließung und damit das Potential der Station erheblich verbessern. Die geplanten Stege an der Donnersberger Brücke sind ein Beispiel wie es sein sollte, müssen aber auch zeitnah realisiert werden.

Entsprechend der Vorbemerkung sollten eigene Gleise für alle S-Bahn-Außenstrecken auf der Agenda stehen. Besondere Priorität sollten die heute deutlich überlasteten Strecken München – Geltendorf, München – Freising, München – Markt Schwaben sowie Daglfing – Johanneskirchen genießen. Von diesen Ausbaumaßnahmen hängt auch die Einführung von Taktverbesserungen ab. Bereits mit der heutigen Kapazität der S-Bahn-Stammstrecke könnten im Osten alle Linien im 10-Minuten-Takt betrieben werden.

Im Stadtgebiet und im direkten Umlandbereich wird ein Verkehrsmittel benötigt, das leistungsfähiger als der Bus ist aber weniger teuer als eine S- oder U-Bahn. Dort ist der zügige Weiterbau der Trambahn notwendig, im Umland auch als Regiotram.

Um einen 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien einführen zu können muß Kapazität für 6 weitere Züge pro Stunde im Berufsverkehr geschaffen werden. Dies ist wichtig, und kann auf verschiedene Art erfolgen. Der Ausbau der Außenstrecken ist aber auch unabhängig davon alleine für einen stabilen und störungsarmen Betrieb notwendig.

Auf den S-Bahnstrecken im engeren Verdichtungsraum ist ein durchgehendes Nachtangebot notwendig.

Wichtig sind auch die sogenannten „weichen Faktoren“. So müssen beispielsweise zumindest die Stammkunden einen Nachlass auf ihren Fahrpreis erhalten, wenn sich die Verspätungen häufen. Sehr wichtig ist auch eine korrekte Information der Fahrgäste über Verspätungen und Abweichungen.

1.2.2. für den Regionalverkehr (Verbesserung der Anbindung des ost- und westbayerischen Raums an München, z.B. zusätzliche Regionalhalte im Norden und Süden, Durchbindung von Regionalzügen ohne Fahrtrichtungswechsel etc.)?

Im Regionalverkehr besteht auf immer mehr Strecken Bedarf, einen 30-Minuten-Takt einzuführen. Entsprechend ist auch der Ausbau der Außenstrecken notwendig, die teilweise bereits mit dem heutigen Verkehr überlastet sind.

Im Münchner Hauptbahnhof ist eine attraktive Fußgängerquerung etwa auf Höhe des Hallenendes notwendig. Ein direkter Anschluß von dort zum unterirdischen S-Bahnhof wäre wünschenswert, ebenso wie zu den eventuell zu verlegenden Trambahnhaltestellen südlich und nördlich des Hauptbahnhofs.

Die Regionalverkehrszüge zwischen Ost- und Hauptbahnhof sollten eine direkte Verknüpfung zur U3/6 am Bahnhof Poccistraße erhalten.

Allgemein sollten die Betriebszeiten auf den Regionalverkehrsstrecken um etwa 2-3 Stunden am Abend ausgedehnt werden.

Das Stadtgebiet von München ist Start- und Zielpunkt vieler Fahrgäste, ein Durchbinden von Zügen im Regionalverkehr über den Münchner Hauptbahnhof ist aus Fahrgastsicht nur von begrenztem Nutzen. Die Fahrpläne zu stabilisieren und einzuhalten sowie die Umsteigebeziehungen zu den städtischen Verkehrsmitteln zu verbessern ist wichtiger.

Durch die erstmals von PRO BAHN 1999 vorgeschlagene Neufahrner Kurve ein direkter Anschluß von Freising auf der Schiene an den Flughafen möglich. Wenn in Freising ein bahnsteiggleicher Umstieg aus Landshut kommend zum Flughafen geschaffen wird, so wird dies die Attraktivität der Schienenanbindung wesentlich steigern. PRO BAHN teilt die Schlußfolgerungen des Flughafengutachtens an dieser Stelle. Bei der vorgelegten Planung mit nur einem Wendegleis für zukünftig zwei S-Bahn-Linien nördlich des Freisinger Bahnhofs sieht PRO BAHN allerdings die Schaffung zusätzlicher Abhängigkeiten. Hier ist eine Nachbesserung notwendig.

Durch die Trennung des Regionalverkehrs von der S-Bahn auf weiteren Strecken sind Taktverdichtungen und eine Stabilisierung des Fahrplans möglich. Die Prioritäten aus Sicht des Regionalverkehrs sind München – Geltendorf, München – Freising sowie München – Markt Schwaben. Bei letzterer Strecke ist ein durchgehend zweigleisiger Ausbau bis Mühldorf notwendig.

Im Bereich des Bahnhofs Pasing besteht ein eingleisiger Abschnitt für den Regionalverkehr von und ins Allgäu sowie den S-Bahnen aus Geltendorf kommend. Hier ist dringend ein zweigleisiger Ausbau erforderlich, auch schon bevor eigene S-Bahn-Gleise entlang der Strecke errichtet werden.

Die Strecke München – Rosenheim ist so stark überlastet, dass regelmäßig der Regionalverkehr auf der Mangfalltalbahn eingestellt wird, damit der Fern- und Güterverkehr im Störfall dort Platz hat. Dies muß beendet werden.

1.2.3. für den Fernverkehr (z.B. Schaffung der örtlichen Voraussetzungen am Knotenpunkt München für die Realisierung der Transeuropäischen Netze Paris-München-Salzburg-Bratislava/Budapest und Berlin-München-Palermo, Einbindung des Flughafens, Bedeutung und Möglichkeiten zur fahrtrichtungswechselfreien Durchbindung)?

Heute verlaufen die beiden Transeuropäischen Strecken Berlin – Palermo und Paris – Bratislava/Budapest gemeinsam auf dem Abschnitt München Hauptbahnhof – Rosenheim. Zudem soll über diese Strecke östlich von Trudering der komplette Güterverkehrszulauf zum künftigen Brennerbasistunnel abgewickelt werden. Eine Trennung dieser Verkehre ist notwendig. Der schon erwähnte Ausbau der Strecke München – Mühldorf ermöglicht zusammen mit der Elektrifizierung und dem Weiterbau bis Freilassing eine Kapazitätsverbesserung.

Aufgrund des hohen Fahrgastwechsels am Münchner Hauptbahnhof und des damit verbundenen Aufenthalts bedeutet der Wechsel der Fahrtrichtung keine wesentliche zusätzliche Verzögerung. München wird auf absehbare Zeit einer der Punkte im Fernverkehrsnetz bleiben, an dem viele Züge enden werden.

Eine Variante für die Flughafenanbindung ist der Nordtunnel München, der zugleich auch die Entlastung der Strecke München – Freising ermöglicht. Die Bedeutung des Halts am Münchner

Hauptbahnhof ist im Vergleich zum Flughafen wesentlich höher; Fernzüge regelmäßig nicht am Hauptbahnhof halten zu lassen ist nicht sinnvoll.

1.2.4. für den Güterverkehr (z.B. Verlagerung der Schienengüterverkehre auf weniger lärmkritische Trassen, Trennung von Personen- und Güterverkehr)?

Güterverkehr und Regionalverkehr haben grundsätzlich ähnliche Geschwindigkeitsprofile. Eine Trennung ist daher nur bei Kapazitätsproblemen bzw aus Lärmschutzgründen notwendig.

Der Güterverkehr leidet heute unter unzureichenden Verbindungsmöglichkeiten und Kapazitäten. So ist beispielsweise aus dem Chemiedreieck sowie vom Containerbahnhof Riem sowohl Richtung Brenner als auch Richtung Rangierbahnhof entweder ein erheblicher Umweg durch Wohngebiete notwendig, oder ein Fahrtrichtungswechsel am Ostbahnhof. Zwei Güterspangen von Riem jeweils nach Trudering und Daglfing würden für Verbesserung sorgen. Ähnliches gilt von Geltendorf kommend Richtung Rangierbahnhof. Nach Fertigstellung des Gotthardbasistunnels wird auch eine direkte Verbindung vom Güternordring Richtung Geltendorf / Allgäu / Schweiz notwendig sein.

Zudem leidet der Güterverkehr Richtung Chemiedreieck unter der unterdimensionierten Strecke München – Mühldorf sowie der großen Steigung am Piracher Berg.

Im Bereich Daglfing – Johanneskirchen muß der Güterverkehr sich mit der S-Bahn zwei Gleise teilen. Dort ist kurzfristig ein durchgehendes, kreuzungsfreies eigenes Gleis oder zumindest eine kreuzungsfreie Einfädelung notwendig, mittelfristig muß ein Ausbau auf zwei eigene Gleise für den Güterverkehr erfolgen.

Nach Norden stellt die langsame und eingleisige Verbindung vom Güternordring nach Feldmoching eine Engstelle dar. Eine einfache Ausbauoption besteht hier nicht.

Die Erhaltung und Förderung von Gleisanschlüssen und Umlademöglichkeiten muß flächendeckend erfolgen. Ein positives Beispiel ist die Stadt Geretsried mit dem Industriegleis.

1.3. Welches modulare Gesamtpaket bietet sich an, um diesen Handlungsbedarf volkswirtschaftlich effizient, politisch durchsetzbar und vor allem finanzierbar in welchen Etappen abzarbeiten?

Die notwendigen Maßnahmen müssen dargestellt werden, wozu das heutige Hearing positiv beiträgt. Es müssen unnötige und konstruierte Abhängigkeiten zwischen den Einzelmaßnahmen vermieden werden. Beispielsweise ist der Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen unabhängig von Maßnahmen der Flughafenanbindung einfach für den Güterverkehr sinnvoll und notwendig.

Ein Abstreiten und Abschwächen von notwendigen Ausbaumaßnahmen ist nicht hilfreich. Dieser Eindruck ist aber beispielsweise bei Bürgern und Gemeinden entlang der Strecke München – Freising durch das Flughafengutachten entstanden.

1.4. Welche Schritte sind notwendig, um die Realisierungschancen zu maximieren (z.B. Aufnahme des Knotenprojekts München zum bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur für den Schienenpersonen- und Güterverkehr im Großraum München in den vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan)?

Wichtig ist, Maßnahmen auch anzugehen, und nicht aufgrund von angeblich Alternativen nichts zu tun. Beispielsweise wurde der Ausbau der Strecke München – Freising zuerst durch die Transrapid-Planung, jetzt durch das Flughafengutachten verschleppt. Dabei ist ein Ausbau dieser Strecke schon alleine aufgrund der massiven Nachfrage Richtung Landshut, Regensburg und Passau notwendig.

Kleine Maßnahmen müssen zügig umgesetzt werden; sie dürfen im wesentlichen ohne formelle Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgen. Ein Warten auf große Pläne ist dort oft kontraproduktiv

und verzögert nur, den Nutzen den Bürgern zugänglich zu machen.

Der Bundesverkehrswegeplan ist seit vielen Jahren chronisch unterfinanziert. Dies zeigt sich beispielsweise daran, dass der Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing nicht ernsthaft vorangeht. Der vor vielen Jahren begonnene Ausbau der Strecke München – Augsburg ist ebenfalls sehr schleppend. Insoweit teilen wir nicht die Hoffnung, alleine eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan würde zu einer baldigen Realisierung führen.

1.6. Konkret in Bezug auf die mögliche Ausrichtung der Olympischen Winterspiele 2018 in München: Wie stellen sich die Kapazitätsanforderungen auch im Vergleich mit der FIFA Fußball-WM 2006 dar und welche Maßnahmen sind in der Realisierung bis 2018 prioritär?

Seit den olympischen Spielen 1972 wurde die Verkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet von München vielfach verbessert, beispielsweise durch die Eröffnung der U2. Im Vergleich zu den Olympischen Spielen 1936 wurde hingegen die Infrastruktur zwischen München und Garmisch-Partenkirchen mehrfach verschlechtert. Die Anbindung des Olympiageländes im städtischen Nahverkehrsnetz ist wesentlich besser als die Anbindung des Fußballstadions.

Die größte Herausforderung für die Winterspiele 2018 stellt daher die Anbindung der Veranstaltungsorte im Snow-Cluster in Garmisch-Partenkirchen und Oberammergau dar. Während der Spiele werden pro Stunde etwa so viele Fahrgäste fahren wie heute insgesamt an einem Tag. Eine besondere Herausforderung stellen die Langlauf- und Biathlonwettbewerbe in Oberammergau dar. Die Bahnstrecke nördlich von Murnau muß deshalb gleichzeitig die Anbindung von Garmisch-Partenkirchen und von Oberammergau ermöglichen und durchgängig zweigleisig ausgebaut werden. Südlich von Murnau sollte die Bahnstrecke ab Oberau bis Garmisch-Partenkirchen, spätestens ab Farchant zweigleisig ausgebaut werden. Richtung Oberammergau muß in Altenau die Kreuzungsmöglichkeit wieder errichtet werden, sowie der Bahnhof Oberammergau mit einem zweiten Gleis versehen werden.

Im Stadtgebiet von München ist die wichtigsten Maßnahmen die „Olympia-Tram“, die von der Flughafen-S-Bahn 8 über die Hotels am Arabellapark und über Schwabing das Olympiagelände erreicht. Auf der anderen Seite sollte diese Tram dann den Bahnhof Moosach mit der Flughafen-S-Bahn 1 sowie den Regionalzügen nach Niederbayern erreichen.

Die zweite wichtige Maßnahme ist die Ertüchtigung des Bahnhofs Pasing (Westkopf), damit der Regional- und Fernverkehr aus dem Allgäu und aus der Schweiz ungehindert funktionieren kann.

In Berchtesgaden ist die Wiedererrichtung der Königsseebahn notwendig.

Außerdem sind eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen notwendig. Im beigefügten Papier sind diese im Detail aufgeführt.

Großprojekte sind im Stadtgebiet von München nicht notwendig.

1.7. Welche notwendigen Infrastrukturmaßnahmen, die in den nächsten 20 Jahren am Bahnknoten München erforderlich werden, sollten bei der Entscheidung mitberücksichtigt werden?

Alle Maßnahmen müssen ausreichend modular und offen gebaut werden, damit sie sich einer Weiterentwicklung nicht verschliessen. Die Einzelmaßnahmen sind weiter oben aufgeführt. Unter einer realistischen Abschätzung der verfügbaren Finanzierungsmöglichkeiten werden sich nicht alle verkehrlich notwendigen Maßnahmen zeitnah finanzieren lassen.

Daher ist es wichtig, die Maßnahmen adäquat zu priorisieren. Dabei muß ein ausreichender Teil der Finanzmittel verfügbar bleiben, um kleine und mittlere Maßnahmen zeitnah zu bauen.

1.8. Ist es methodisch sinnvoll, am Ende alternative, in sich modular aufgebaute Gesamtplanfälle gegenüberzustellen (bspw. 2. S-Bahn-Tunnel mit Ostkorridor und netzergänzenden Maßnahmen einerseits und Nordtunnel mit netzergänzenden Maßnahmen andererseits) und diese standardisiert zu bewerten?

Bei der großen Komplexität und Variantenvielzahl gibt es kein Maßnahmenbündel, das für alle Beteiligten das offensichtliche Optimum darstellt. Bei jedem der vorgestellten Maßnahmenbündel wird es Bürger geben, für die genau dieses Bündel das ungünstigste ist. Für die Bewertung der verschiedenen Vor- und Nachteile gibt es in vielen Fällen keine objektive Gewichtung.

Die standardisierte Bewertung ist ein wichtiges Hilfsmittel, ein Wert über eins ist notwendig für die Förderungsfähigkeit. Aber in dieser Bewertung sind nicht alle Faktoren einbezogen, die entscheidungsrelevant sind: Zukunftsfähigkeit der Infrastruktur, Erweiterbarkeit, Betriebsstabilität, Akzeptanz bei den Bürgern sind nur Beispiele dafür. Deshalb muß am Ende eine politische Entscheidung stehen, bei der alle relevanten Fakten einbezogen werden. Über ermittelte Werte wie voraussichtliche Kosten muß dabei Einigkeit auch bei Befürwortern verschiedener Projekte erzielt werden können, oder zumindest eine für alle nachvollziehbare Ursache verschiedener Werte aufgeführt werden. Die Gewichtung hingegen wird öfters naturgemäß sehr verschieden sein.

Dazu müssen die relevanten Varianten jeweils ausreichend optimiert werden. Die Optimierung einer Variante sollte von vorneherein mit den Befürwortern dieser Variante abgestimmt werden; so läßt sich nachträgliche Kritik und Nicht-Akzeptanz der Ergebnisse einer Studie vermeiden. Ist bereits eine tiefgehende Untersuchung einer Variante vorhanden, so sollten alle relevanten Abweichungen begründet und mit den ursprünglichen Studierern durchgesprochen werden.

Außer dem Ergebnis der standardisierten Bewertung müssen auch weitere Informationen vorliegen, beispielsweise Kapazitätsreserven, bei der Flughafenanbindung die Fernverkehrstauglichkeit und die Auswirkungen auf die Bedienungsqualität auf den betroffenen Bahnstrecken, und vieles weitere.

Stellt sich heraus, dass bestimmte Maßnahmen in jeder der Varianten in der Endauswahl vorhanden sind, so sollte möglichst frühzeitig und vorgezogen mit der Realisierung dieser Maßnahmen begonnen werden.

1.9. Welche entscheidungserheblichen (!) Anmerkungen sind zu den vorliegenden Gutachten zu machen (methodische oder fachliche Kritik, die am Ende auch Relevanz für die Gesamtentscheidung hat)?

Im Falle Südring:

- Wieso wurden die Untersuchungen von Vieregg-Rössler laut Gutachten selbst nicht einbezogen?
- Was sind die wichtigsten Ursachen für die Kostensteigerungen (jeweils mit Summe und Ursache)?
- Das Betriebskonzept wurde ursprünglich für den zweiten Tunnel entwickelt. Dieses Konzept wurde dann ohne eine grundlegende Anpassung dem Südring übergestülpt, obwohl es dafür nicht geeignet ist. Ein Südring-adäquates Konzept würde anders aussehen und einen höheren Nutzen haben.
- Südring-typische Vorteile wie beispielsweise die Möglichkeit einer stufenweisen Inbetriebnahme oder Verbesserungen für den Fern- und Güterverkehr (Beseitigung der ebenerdigen Kreuzung am Südbahnhof) wurden nicht aufgeführt (während beispielsweise die stufenweise Inbetriebnahme beim Flughafenkonzept entscheidungserheblich ist).
- Die Gewichtung der Kriterien wurde im Verlauf der letzten 9 Jahre immer so geändert, dass der 2. Tunnel ihnen am besten entsprochen hat – beispielsweise war anfangs der Punkt „die Linien nach Giesing müssen nicht mehr wenden“ sehr wichtig und existiert jetzt nicht mehr,

während der Punkt „Entlastung der Stammstrecke“ anfangs nicht existierte und jetzt immer weiter in den Vordergrund geschoben wird (und noch dazu fragwürdig ist, siehe die anderen Fragen in dieser Anhörung).

Im Falle Flughafenanbindung:

- Der 2. S-Bahn-Tunnel ist nicht für die ÜFEXe geeignet, falls der Tunnel nicht grundlegend umgeplant wird. Diese Kosten fehlen (siehe auch Punkt 4.4).
- Die Auswirkungen auf die überlastete Bahnstrecke München – Landshut – Regensburg/Passau sind nicht dargestellt.
- Die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität der S1 ist im Falle der Ostvariante nicht dargestellt.
- Die unabhängig von der Flughafenanbindung notwendigen Maßnahmen sind nicht dargestellt (z.B. Ausbau Strecke München – Freising, Verbesserungen Daglfing – Johanneskirchen für den Güterverkehr)
- Die mögliche Qualität des Fernverkehrs (Geschwindigkeit, Anzahl von Trassen pro Stunde) ist bei den verschiedenen Varianten sehr unterschiedlich. Ein einfaches „Ja/Nein“ wird dem nicht gerecht.
- Die Lösungen mit Pasinger Kurve bedeuten ein Abhängen des Regionalverkehrs vom Münchner Hauptbahnhof. Dieser Nachteil wird nicht dargestellt.
- Ein Gutachten, dass ausschließlich die Auswirkungen auf die Flughafenanbindung betrachtet, und die Effekte auf Bürger und Bahnnetz ignoriert, wird nicht zu einem adäquaten Ergebnis führen.

1.10. Ist in den Planungen eine Aufwärtskompatibilität zu den Planungen einer Light-Version von München 21, so wie sie in Zürich gebaut wird (nur 4-gleisiger unterirdischer Durchgangsbahnhof zusätzlich zum bestehenden Kopfbahnhof) vorgesehen?

Der Nordtunnel ist quasi eine Variante München 21-Light, die allerdings nicht Richtung Ostbahnhof, sondern über den Flughafen die Strecke nach Mühldorf / Salzburg / Wien erreicht.

Durch Anschluss des Nordtunnels auch an die Strecke nach Landshut wird zudem die Westlastigkeit des Bahnknotens Münchens aufgebrochen und damit eine günstigere Verkehrsstruktur geschaffen. Genau dies geschieht auch in Zürich, wo die Strecke aus Richtung Oerlikon den Hauptbahnhof aus östlicher statt nordwestlicher Richtung erreichen soll.

Der 2. S-Bahn-Tunnel ist für Fernverkehr vollkommen ungeeignet. Eine Neuplanung könnte einen fernverkehrstauglichen Tunnel schaffen, doch wäre dies ein neues Projekt und würde einen Neustart des Projekts mit entsprechender Verzögerung bedeuten.

2.3. Unabhängig von der Frage einer weiteren Stammstrecke: Welche auch zusätzlichen netzergänzenden Maßnahmen wären sinnvoll für Taktverbesserungen und Stabilitätserhöhung?

Auf Dauer sind durchgehend eigene S-Bahn-Gleise überall dort notwendig, wo auch Regional-, Fern- oder Güterverkehr fährt. Die eigenen Gleise müssen Begegnungsabschnitte haben, so dass Verspätungen bis zu 5 Minuten nicht auf die Gegenrichtung übertragen werden. Bei einem dichteren Angebot als 20-Minuten-Takt ist ein durchgängig zweigleisiger Ausbau notwendig.

Aufgrund der Verspätungsanfälligkeit und dem zu erwartenden Verkehrszuwachs besteht oberste Priorität in der Beseitigung des eingleisigen Abschnitts am Bahnhof Pasing West, dem Bau der Einfädelung der Sendlinger Spange in die S-Bahn-Stammstrecke am Bahnhof Laim, eigene Gleise

entlang der Strecke München – Freising (zumindest im Abschnitt Feldmoching – Neufahrn, bevorzugt als eigene Gleise für den Regional- und Güterverkehr entlang der Autobahn oder eine alternative Strecke für Regional- und Güterverkehr), eigene Gleise entlang der Strecke München – Geltendorf (zumindest von Pasing bis Buchenau als ersten Abschnitt) sowie dem Aufbau ausreichender Begegnungsabschnitte auf der S7 nach Wolfratshausen. Für den Ausbau der Strecke Feldmoching – Neufahrn besteht allerdings eine Abhängigkeit zur Realisierung des Nordtunnels.

Wichtig wären zudem eigene S-Bahn-Gleise entlang der Strecke Berg am Laim – Markt Schwaben, zwischen Daglfing und Johanneskirchen sowie der Bau der Neufahrner Gegenkurve und Erdinger Ringschluß.

III. Zum 2. S-Bahn-Tunnel

3.1. Warum werden durch den 2. S-Bahn-Tunnel größere Verlagerungen zum Öffentlichen Verkehr erzielt als durch den Ausbau des Südrings?

Das beim Südring zugrunde gelegte Verkehrskonzept entspricht nicht dem verkehrlich sinnvollen. Um eine maximale Wirkung zu erzielen darf das Angebot im Innenstadttunnel nicht wesentlich verschlechtert werden. Damit wäre ein insgesamt besserer Nutzen erzielbar gewesen.

3.2. Welche Verbesserungen sind mit dem 2. S-Bahn-Tunnel und der 1. Baustufe des Gesamtplanfalls 5 zu erwarten? Wann wären diese Maßnahmen realisierbar?

Mit der 1. Baustufe der Ostvariante ist ein 10-Minuten-Takt oder alternative eine Express-S-Bahn zum Flughafen möglich. Dies gilt unabhängig vom Bau des 2. S-Bahn-Tunnels.

Mit dem geplanten Betriebsprogramm würde die Inbetriebnahme des zweiten Tunnels auf etlichen Strecken zu einer Verschlechterung des Angebots in quantitativer bzw qualitativer Hinsicht führen.

3.3. Löst die Kombination 2. S-Bahn-Tunnel und Ausbau des Ostkorridors die bestehenden Probleme hinsichtlich Güter- und Personenverkehr im Bahnknoten München? Würde der Nordtunnel diese Probleme ebenfalls lösen?

Die Kombination 2. S-Bahn-Tunnel / Ostkorridor löst nur einen Teil der Probleme, und erzeugt zugleich neue Probleme.

Im S-Bahn-Verkehr besteht ein wesentlicher Teil der Probleme auf den Außenstrecken. Ohne einen Ausbau dieser wird sich keine wesentliche Verbesserung erzielen lassen. Der 2. S-Bahn-Tunnel wird die Überlastung des Bahnhofs Hauptbahnhof der U1/2 erhöhen, sowie die Überlastung der U3/6-Strecke im Innenstadtbereich tendenziell erhöhen.

Der Bau eigener Gleise zwischen Daglfing und Johanneskirchen ist aufgrund des hohen Güterverkehrsanteils dort notwendig, löst aber nicht das Problem der hohen Auslastung der Bahnstrecke München – Freising.

Die bestehende Planung des 2. S-Bahn-Tunnels ist für die Mitnutzung durch den Regional- oder Fernverkehr ungeeignet (zu kurze Bahnsteige, zu wenig Bahnsteigkanten, Bahnsteighöhen). Die dafür notwendige Überplanung würde die Planungsverfahren um mehrere Jahre zurück werfen.

Die angenommene Kapazitätsreserven im Bereich der Strecke München – Freising im Rahmen des Ostkorridors können wir bei den derzeitigen Kapazitäts- und Zuverlässigkeitsproblemen dieser Strecke nicht nachvollziehen. Insoweit enthält der Ostkorridor derzeit keine Fernbahnanbindung des Flughafens.

Der Nordtunnel würde ebenso wie der 2. S-Bahn-Tunnel ausreichend Kapazität in der Innenstadt bereitstellen, um auf allen S-Bahn-Strecken auch im Westen einen 10-Minuten-Takt zu fahren;

insoweit löst er dieses Problem gleich gut. Im Osten bietet bereits der bestehende Tunnel ausreichend Kapazität. Zusätzlich wird er für die notwendige Entlastung des bestehenden Innentunnels der U3/6 sorgen.

Mit der zweiten Baustufe würde zudem auch das Problem der überlasteten Strecke München – Freising gelöst, und durch Verlagerung des Güterverkehrs dort aus dem Wohnbereich für eine Entlastung der Bürger gesorgt. Hingegen wird er nicht für die notwendigen Verbesserungen im Bereich Daglfing – Johanneskirchen sorgen.

Für die Flughafenanbindung ist der Nordtunnel besser geeignet, da damit eine attraktivere Wegstrecke für den Regional- und Fernverkehr zur Verfügung steht.

Im Ergebnis löst keine der Maßnahmen alleine die bestehenden Probleme. In der Gesamtabwägung erzielt der Nordtunnel allerdings mehr Fortschritte als die Kombination 2. S-Bahn-Tunnel / Ostkorridor. Der Ausbau der Strecke Johanneskirchen – Daglfing ist ebenso wie der Ausbau zahlreicher anderer S-Bahn-Strecken unabhängig von der Flughafenanbindung notwendig.

3.4. Mit welchem zusätzlichen Zeit- und Kostenaufwand kann der 2. S-Bahn-Tunnel „regionalverkehrstauglich“ umgeplant werden? Welche Mehrkosten wären hierdurch zu erwarten? Wie würde sich hierdurch der Nutzen-Kosten-Faktor verändern?

Um den zweiten S-Bahn-Tunnel regionalverkehrstauglich zu machen, sind deutliche Veränderungen notwendig: Regionalverkehrszüge haben deutlich längere Haltezeiten. Dementsprechend sind zwei nutzbare Gleise je Richtung an allen Bahnhöfen notwendig. Die Bahnsteighöhen und -längen passen nicht zur S-Bahn, auch dies bedingt Umplanungen. Als Beispiele dafür können die Planungen für den Nordtunnel für den Hauptbahnhof oder den Bahnhof Münchner Freiheit gelten.

3.6. Ergeben sich aus der im Planfall 5 des Flughafengutachtens vorgesehenen Nutzung des 2. S-Bahn-Tunnels auch zur schnellen Flughafenanbindung Notwendigkeiten für Umplanungen? In diesem Zusammenhang:

3.6.1. Sind die vorgesehenen zwei Bahnsteigkanten (spanische Lösung) am Haltepunkt „Hauptbahnhof tief“ im Lichte der zu erwartenden großen Umsteigemengen von den Regionalzügen ausreichend für den Mischbetrieb von S-Bahn und ÜFEX oder bräuchte es am Hauptbahnhof zusätzliche Bahnsteige bzw. würde sich die Zugfolge ausdünnen?

Um Regionalverkehr zu fahren bedürfte es mindestens eines weiteren Gleises mit Bahnsteigkanten je Richtung. Dies ist auch vergleichbar mit den Planungen für den Nordtunnel, wo genau dies geschehen ist.

3.6.2. Ist es vernünftig vorauszusetzen, dass im Regionalverkehr - soweit er gemäß Planfall 5 zum bzw. über den Flughafen geleitet wird - künftig ausschließlich Züge fahren können, die auf eine Länge von 210 m begrenzt sind und eine Vorrichtung zum Ausgleich unterschiedlicher Bahnsteighöhen haben müssen?

Dies ist nicht realistisch. Um eine gute Nutzung der Infrastruktur zu ermöglichen müssten die üblichen Längen und Bahnsteighöhen im Regionalverkehr berücksichtigt werden.

3.6.3. Welche Folgen hätte eine Beschränkung von aufkommensstarken ÜFEX-Linien auf 210 m Bahnsteiglänge? Wäre eine Umplanung des 2. S-Bahn-Tunnels auf 280 m Bahnsteiglänge sinnvoll und denkbar?

Eine Beschränkung auf 210m Länge würde dafür sorgen, dass die Infrastruktur von vorneherein unterdimensioniert ist. Alle Erfahrung hat gezeigt, dass die Nachfrage deutlich stärker wächst als vorher prognostiziert. Nur dank der Weitsicht in den 60er und 70er Jahren kann die heutige

Nachfrage mit der damals großzügig gebauten Infrastruktur überhaupt bewältigt werden. Eine ähnliche Weitsicht wäre auch heute wieder gefragt.

3.10. Der jüngste Planfall im Betriebskonzept 6T sieht eine Mischung von 10-, 15- und 20-Minuten-Taktung vor, die auf einzelnen Linien von Express-S- Bahnen überlagert wird. Ist es richtig, dass auf mehreren Außenästen durch den 2. S-Bahn-Tunnel keine Bedienverbesserung eintritt? Gibt es Erkenntnisse aus Fahrgastbefragungen, welche Taktung die S-Bahn-Nutzer wünschen würden?

Dies ist korrekt. Auf einigen Außenstrecken kommt es sogar zu einer quantitativen bzw qualitativen Verschlechterung der Anbindung.

Aus Fahrgastbefragungen ist bekannt, dass bei einem 10-Minuten-Takt eine erheblich größere Zahl der Bürger die S-Bahn (beinahe) täglich nutzen als bei einem schlechteren Angebot. Aus der Erfahrung aus dem Großraum Stuttgart ist auch bekannt, dass eine Umstellung von einem bestehenden 10-Minuten-Takt auf ein schlechteres Angebot erheblichen Unmut auslöst.

3.11. Wie stehen die Landkreise um München zum 2. S-Bahn-Tunnel/Südring- Ausbau? Welche Verbesserungen für die Stadt-Umland-Beziehungen sind konkret zu erwarten?

Durch den zweiten Tunnel und das geplante Betriebsprogramm wird etlichen Bürgern im Großraum München die direkte Anbindung an Donnersberger Brücke, Hackerbrücke, Stachus, Isartor und Rosenheimer Platz mit den entsprechenden Zielen genommen.

Der zusätzliche Umsteigezwang mindert die Attraktivität nicht nur durch den Zeitverlust, sondern auch durch die dazukommende Unsicherheit. Beispielsweise wäre jemand, der am Abend an der Donnersbergerbrücke einsteigen will, um in Laim in eine S1 Richtung Freising umzusteigen, sowohl von einem Störfall im ersten als auch im zweiten Tunnel betroffen. Schon eine der alltäglich vorkommenden Verspätungen im Minutenbereich gefährdet den Anschluss in Laim und führt zu einer unakzeptablen Wartezeit.

Hier ist dazuzusagen, dass diese Abhängigkeiten durch das Betriebskonzept bedingt sind. Der zweite Tunnel wie er zur Zeit konzipiert ist legt nahe, Linien nur komplett durch ersten oder zweiten Tunnel zu fahren. Ein solches Betriebskonzept war für den Südring ursprünglich nicht vorgesehen, wurde aber von den Gutachtern auf ihn übertragen – mit den bekannten unschönen Ergebnissen.

Durch den Südring sind deutlich mehr Ziele im Stadtgebiet von München aus weiteren Teilen des Umlands gut zu erreichen. Damit ist eine stärkere Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel zu erwarten.

3.12. Wären die weiteren Maßnahmen im Bahnknoten München (Erdinger Ringschluss, schnelle Flughafenanbindung) ohne 2. S-Bahn-Stammstrecke verkehrlich noch sinnvoll?

Die allermeisten Maßnahmen sind unabhängig vom 2. S-Bahn-Tunnel notwendig und sinnvoll. Die Kapazität der Stammstrecke reicht bereits heute auf allen Ost-Außenstrecken für einen 10-Minuten-Takt, wenn denn die Außenstrecken ausreichend ertüchtigt wären.

Eine schnellere Flughafenanbindung wäre sowohl über die Gleise der S1 als auch der S8 nach dem entsprechendem Ausbau der Außenstrecken möglich.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden mehrere Außenstrecken mit eigenen S-Bahn-Gleisen versehen. Ein stetiger weiterer Ausbau der S-Bahn ist auch heute, und auch unabhängig von einem weiteren Tunnel, Südring oder Nordtunnel notwendig und richtig.

3.14. *Wie ist zu beurteilen, dass Befürworter der 2. S-Bahn-Röhre auch als Argument in die Debatte bringen, dass in dieser Röhre dann auch Regionalexpress- und Regionalbahnzüge fahren könnten („So können - wie erstmals im Flughafengutachten gezeigt wird - auch Regionalzüge direkt in die Münchner Innenstadt und dann weiter zum Flughafen geführt werden. Damit können Fahrgäste mit Regionalzügen erstmals ohne Umsteigen am Hauptbahnhof bis ins Münchner Zentrum fahren und haben zu allen U-Bahn- Linien direkte Umsteigemöglichkeiten.“), vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass Regionalzüge, die zur Zeit nach München fahren, eine Länge zwischen 240 und 310 Metern haben, die Zweite Röhre jedoch mit Bahnsteiglängen von 210 Metern im Planungs- und Genehmigungsverfahren ist, dass die relativ geringe Antriebs- und Bremskraft sowie auch viel längere Einstiegs- und Ausstiegszeiten aufgrund der kleineren und in geringerer Stückzahl vorhandenen Türen, dazu führen würde, dass die Regionalzüge zum Bremsklotz in der Zweiten S-Bahn-Röhre würden, und dass die Beschaffung S-Bahn-Röhren-tauglicher Regionalzüge weitere hunderte von Millionen Euro verschlingen würde?*

Ohne grundsätzliche Umplanung kann der 2. S-Bahn-Tunnel nicht vernünftig für Regionalzüge genutzt werden.

3.15. *Wird die Auffassung geteilt, dass die Entlastung der bestehenden Stammstrecke von Fahrgästen nicht Ziel und auch nicht Argument für den Bau einer Zweiten Röhre sein kann angesichts der Tatsache, dass die Querschnittskapazität der bestehenden Stammstrecke auch nicht ansatzweise ausgelastet ist?*

Eine deutliche Verschlechterung des Angebots im bestehenden Tunnel (und für nichts anderes steht das beschönigende Wort „Entlastung“) entspricht nicht den Interessen der Fahrgäste.

3.16. *Wird die Auffassung geteilt, der 2. S-Bahn-Tunnel würde massiv die U 5 Hauptbahnhof – Ostbahnhof entlasten, die überhaupt keiner Entlastung bedarf, und zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage auf den U-Bahn-Linien U 3/U 6 vor allem zwischen Odeonsplatz und Sendlinger Tor führen, also die U-Bahn genau dort weiter belasten, wo sie nicht weiter belastet werden sollte?*

Diese Aussage ist korrekt. Dies ergibt sich unter anderem aus der verkehrlichen Untersuchung zu Südring und zweitem S-Bahn-Tunnel von Intraplan. Im übrigen erfolgt durch den zweiten S-Bahn-Tunnel auch eine weitere Belastung des überfüllten Innenstadtabschnitts von U1/2 und des U-Bahnhofs Hauptbahnhof dieser Linien, während der Südring dort eine Entlastung bewirken würde.

IV. Zum Planfall 5 des Flughafengutachtens (Ostkorridor)

4.1. *Gibt es auch bereits vor Fertigstellung des 2. S-Bahn-Tunnels nach Ausbau des Ostkorridors Zwischenlösungen einer beschleunigten Flughafenbindung?*

Bereits mit den Kapazitäten des heutigen Tunnels bestünde die Möglichkeit, auf der Linie S8 entweder einen 10-Minuten-Takt zu fahren, oder aber Express-S-Bahnen zum Flughafen fahren zu lassen. Sobald hierzu ausreichende Kapazität zwischen Daglfing und Johanneskirchen zur Verfügung steht, könnte eine Express-S-Bahn starten.

4.2. *Welche zusätzlichen Züge werden beim Gesamtplanfall 5 auf dem Westkorridor erwartet?*

Wir gehen mittel- und langfristig von weiter steigenden Zahlen im Güterverkehr aus. Dies wird insbesondere die Strecken München – Landshut stark treffen, und so ohne Ausbau eine Steigerung der Zugzahlen im Personenverkehr unmöglich machen. Die Fahrplanstabilität auf der Strecke ist heute schon zeitweise nicht akzeptabel.

4.3. Wäre durch den vorgezogenen Bau der Pasinger Kurve eine beschleunigte Flughafenanbindung aus Richtung Augsburg, Buchloe und Garmisch über den Westkorridor möglich? Welche Baumaßnahmen wären hierfür neben dem Bau der Pasinger Kurve erforderlich?

Mit der heutigen hohen Auslastung der Bahnstrecke München – Freising reicht ein Überholgleis bei Oberschleißheim nicht aus. Vielmehr müssten eigene Gleise für den Regional- und Güterverkehr geschaffen werden.

Aufgrund der hohen Attraktivität des Münchner Hauptbahnhofes wäre es zudem nicht sinnvoll, Züge am Münchner Hauptbahnhof vorbeizuführen. Eine sinnvolle Verbesserung des Flughafenanschlusses aus Westen würde am besten mit dem Nordtunnel erfolgen, da damit auch das attraktive Ziel Hauptbahnhof erreicht wird und anschliessend schnell der Flughafen erreicht wird. Zudem würden die Züge dann auch von Einsteigern aus München genutzt werden. Ein Überschätzen der Bedeutung des Flughafens relativ zum Hauptbahnhof ist nicht im Sinne der Fahrgäste.

4.4. Wie ist es beim Planfall 5 um die Regionalverkehrstauglichkeit bestellt? Ist es richtig, dass nur sog. ÜFEXe, das sind im Wesentlichen S-Bahn- ähnliche Züge, aufgrund der Auslegung des 2. S-Bahn-Tunnels zum Flughafen verkehren könnten?

Auch mit S-Bahn-kompatiblen Fahrzeugen besteht nachwievor das Problem, dass aufgrund der großen Zielbedeutung des Hauptbahnhofes München die Bahnsteigaufenthalte wesentlich länger werden. Damit sind Umplanungen des 2. S-Bahn-Tunnels notwendig.

Wenn die Fahrzeuge eine Fußbodenhöhe von 96cm haben, so sind in großen Teilen Südbayerns bauliche Maßnahmen an den bestehenden Bahnsteigen notwendig. Diese Maßnahmen müssen zu den Kosten hinzugerechnet werden.

Züge die nur 210 Meter lang sind, sind für viele Regionalstrecken im Berufsverkehr viel zu kurz. Eine Taktverdichtung zum Ausgleich der Zugkapazität scheidet am Ausbauzustand der Regionalstrecken.

Sinnvoller wäre es, den Tunnel so zu planen, dass auch normale Regionalzüge ihn nutzen können. Dies bedeutet allerdings eine komplette Neuplanung.

4.5. Wie sieht beim Planfall 5 perspektivisch die Fernverkehrstauglichkeit aus? Ist es richtig, dass für die volle Fernbahntauglichkeit nicht nur die Pasinger Kurve realisiert werden müsste, sondern auch im weiteren Streckenverlauf Richtung Neufahrn umfangreiche Baumaßnahmen bis hin zur kompletten Umsetzung des Westkorridorkonzepts notwendig würden?

Dies ist im wesentlichen richtig (siehe auch 4.3). Alternativ (und besser) wäre allerdings die Realisierung des Nordtunnels für die Fernverkehrstauglichkeit.

4.6. Mit welcher Kostenmehrung ist zu rechnen, wenn die von vielen Seiten geforderte und erwartete Untertunnelung kommen müsste? Was heißt das für den Nutzen-Kosten-Faktor?

Im April 2008 hat die Stadt München die Kosten für den Tunnel mit 430 Millionen Euro beziffert, die realen Kosten werden aufgrund der vielen Bahnhöfe noch höher liegen. Das Gutachten geht lediglich von 175 Millionen Euro aus. Damit sinkt der Nutzen-Kosten-Faktor auf ähnliche Werte wie für die anderen Maßnahmen.

4.14. Wird der offiziell angedachte Minimalausbau des Westkorridors für hinreichend erachtet vor dem Hintergrund des jetzt schon dichten Zugverkehrs (S 1, RE Richtung Landshut, Güterzüge) und vor dem Hintergrund der Tatsache, dass selbst beim Betriebskonzept „Ostkorridor“ die Hälfte der Expresslinien zwischen München und dem Flughafen via Westkorridor geführt werden soll?

Nein. Dies würde vor allem die heute bereits schlechte Zuverlässigkeit verschlechtern.

Damit mehr Züge im Westkorridor geführt werden können, muß vielmehr die Strecke im Bereich Feldmoching – Neufahrn durchgängig viergleisig ausgebaut werden, sinnvollerweise mit einer neuen zweigleisigen Trasse für Regional- und Güterverkehr entlang der Autobahn. Diese Trasse kann auch Expresszüge zum Flughafen, sowie Fernzüge Richtung Mühldorf – Salzburg aufnehmen. Alternativ wäre auch der Bau des Nordtunnels und die Führung der neuen (und möglichst auf der bestehenden) Züge über diesen möglich und im Ergebnis auch sinnvoller (da damit der Hauptbahnhof München besser erreicht wird).

4.17. Wie ist die These zu beurteilen, dass es selbst dann, wenn für 15 Millionen Euro ein zusätzliches Überholgleis in Oberschleißheim eingebaut werden soll, nicht möglich ist, auf der Westtrasse noch weitere Flughafenexpress-Züge einzulegen, fahren doch heute auf der Westtrasse zusätzlich zur S-Bahn bereits 3 stündliche RegionalExpress-Zugpaare (RE), und dass es noch kritischer wird, wenn wie im Mitfall 6T der „Vergleichenden Untersuchung Südring / Zweite Röhre“ vorgesehen, der S- Bahn-Verkehr auf einen 15-Minuten-Takt zwischen Laim und Neufahrn umgestellt werden soll?

Bereits heute führt die hohe Auslastung dieser Strecke zu einer unzureichenden Betriebsqualität. Eine noch stärkere Belastung der Strecke ohne grundlegende Ausbauten (zwei weitere Gleise) wird zu einer noch schlechten Qualität führen.

4.18. Wird die Auffassung geteilt, dass eisenbahnbetrieblich der 2. S-Bahn- Tunnel in keiner der 4 untersuchten Varianten notwendig ist, um eine gute Flughafenanbindung sicherzustellen?

Beim auch von den Gutachtern ausgeschiedenen Zentraltunnel gibt es Abhängigkeiten zwischen den Projekten. Diese Variante ist wegen Untauglichkeit zurecht ausgeschieden worden.

Alle anderen Varianten sind vom 2. S-Bahn-Tunnel unabhängig. Der Ostkorridor könnte bereits heute mit jetzt am Ostbahnhof endenden S-Bahnen bedient werden. Beim Westkorridor gibt es keine Abhängigkeiten. Der Nordtunnel ist vollkommen unabhängig.

Unabhängig davon ist auch heute auch im internationalen Vergleich die Flughafenanbindung bereits gut. Die Bedeutung des Flughafens als Ziel darf im Vergleich mit der Bedeutung der Stadt München oder auch der Kreisstädte wie Freising nicht überschätzt werden.

4.19. Stehen nicht auch bei der von den „Gutachtern“ empfohlenen „Variante Gesamtplanungsfall 5 - Ostkorridor“ die zu erwartenden Kosten in Milliardenhöhe und der doch eher geringere verkehrliche Nutzen (laut Aussage der Gutachter würden gerade einmal 8.000 Fluggäste bzw. Flughafen- Mitarbeiter je Tag von der Straße auf die Schiene geholt, zusätzlich wird mit täglich knapp 12.000 zusätzlichen Beförderungsfällen im nichtflughafenbezogenen Verkehr gerechnet, auch die hier errechneten 480 Millionen Personenkilometer geben im Vergleich zu den Kosten keine überzeugende Relation her.) in keinem günstigen Verhältnis zueinander und wie wird die Dringlichkeit der Verbesserung der Flughafenanbindung vor dem Hintergrund der zunehmenden Engpässe bei öffentlichen Investitionsmitteln beurteilt?

Die Kosten für 2. Flughafenbahnhof (320 Millionen Euro), Neufahrner Kurve (85 Millionen Euro) und ABS 38 (560 Millionen Euro), in Summe 965 Millionen Euro entstehen in allen vier Varianten.

Der Ausbau Johanneskirchen – Daglfing ist unabhängig von der Flughafenanbindung notwendig und generiert auch adäquaten Nutzen, allerdings überwiegend im Güterverkehr sowie durch Wertsteigerung der dort anliegenden Grundstücke und der Flächen östlich der S-Bahn.

Der Nutzen der anderen Maßnahmen ist in der Tat fragwürdig und für eine Verbesserung der Flughafenanbindung durch Express-S-Bahnen auch nicht notwendig. Für eine Regional- und Fernverkehrsanbindung wiederum sind diese Maßnahmen nicht ausreichend.

V. Zum Nordtunnel

5.3. Wäre der Nordtunnel tauglich als 2. S-Bahn-Stammstrecke (als Ersatz für den 2. S-Bahn-Tunnel)?

Der Nordtunnel ermöglicht ebenso wie ein weiterer Innenstadttunnel oder der Südring einen 10-Minuten-Takt (oder auch Express-S-Bahnen) auf allen Außenstrecken. Keine der diskutierten Maßnahmen ermöglicht größere Störungen ohne Auswirkungen auf die Fahrgäste. Insoweit erfüllt der diese Anforderung ähnlich gut wie die anderen Lösungen.

5.4. Löst der Nordtunnel die schwierige Situation des aus Norden kommenden Güterverkehrs im Zulauf auf den Brenner?

Der Nordtunnel wird die Kapazität des Güterverkehrs aus Richtung Norden nach München erhöhen, dies kommt auch dem Brennerzulauf zu gute. In der Weiterführung gibt es allerdings die Engstelle zwischen Johanneskirchen und Daglfing und zwischen Trudering und Rosenheim, die nur jeweils mit dem Ausbau der Strecke Johanneskirchen – Daglfing bzw München – Mühldorf – Salzburg (Trennung des Brennerverkehrs vom Verkehr Richtung Salzburg) verbesserbar sind. Damit entlastet der Nordtunnel eine größere Streckenlänge als die anderen zur Diskussion stehenden Planungen; keine Planung alleine sorgt für die vollständige Entlastung.

Je nach Prognose sollte langfristig auch über den Ausbau der Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim für den Brennergüterverkehr nachgedacht werden. Dies gilt vor allem, falls der Brennerbasistunnel realisiert wird und die Strecke Hof – Regensburg elektrifiziert wurde.

5.5. Ist durch einen Nordtunnel eine Verbesserung der Betriebsqualität und der Störfallbewältigung auf der bestehenden Stammstrecke zu erwarten?

Die schlechte Betriebsqualität hat im wesentlichen ihre Ursachen auf den Außenstrecken. Deshalb ist beim Nordtunnel ebenso wie bei jeder anderen Ausbaumaßnahme eine Verbesserung der Außenstrecken notwendig. Der Nordtunnel selbst sorgt bereits für eine wesentliche Verbesserung auf der Außenstrecke der S1 nach Freising. Bei jeder der diskutierten Ausbaumaßnahmen wird im Falle eines Notfallprogramms es weiterhin zu massiven Einschränkungen kommen, auch wenn weitaus weniger schlimm als heute. Der Nordtunnel unterscheidet sich dort nicht wesentlich von den anderen Maßnahmen, abgesehen von den positiven Auswirkungen auf die S1.

5.6. Sind die Vorteile eines Nordtunnels für den Fernverkehr auch mit dem sog. „Nordtunnel Light“, also einem reduzierten Infrastrukturausbau, zu erreichen?

In Abhängigkeit vom Ausmaß der Reduzierung sind Teile der Vorteile realisierbar. Wichtig ist, dass die gebauten Anlagenteile stets eine ausreichende Dimensionierung für den Vollausbau erreichen. Wird lediglich der Ast des Nordtunnels nördlich des Nordrings weggelassen, so sind bereits viele der Vorteile realisierbar – allerdings werden die Fahrzeiten länger sein und die Entlastung der Strecke München – Freising wird nicht erfolgen.

Als erste Stufe würden bei einem Nordtunnel Light trotzdem die Vorteile die Nachteile überwiegen.

5.7. Wie wichtig ist die Aufwärtskompatibilität des Nordtunnels für die fahrtrichtungswechselfreie Durchbindung von „echtem“ Regional- und Fernverkehr? In diesem Zusammenhang:

Die Option, Nah- und Fernverkehr aus Schwaben und dem Allgäu sowie aus Richtung Schweiz und Baden-Württemberg sowohl zum wichtigen Umsteigeknoten und Ziel München Hauptbahnhof als auch zum Flughafen führen zu können, ist ein wichtiges Argument für den Nordtunnel. Sie sollte daher auch bei einem Nordtunnel Light baulich uneingeschränkt berücksichtigt werden. Unter Berücksichtigung der relativ gesehen geringen Mehrkosten und der erheblich besseren Zukunftsfähigkeit ist die Vollvariante auch bei Betrachtung nur der ersten Baustufe wesentlich sinnvoller.

5.7.1. Wie bedeutsam ist die Einbindung des Flughafens in die künftigen TEN- Strecken? Ist sie durchsetzbar (auch im Lichte mögl. Fahrzeitverlängerungen)?

Die Einbindung des Flughafens ist im wesentlichen lediglich in die TEN-Strecke Paris – München – Bratislava/Budapest sinnvoll. Die TEN-Strecke Berlin – München – Palermo ist aufgrund der heutigen Lage der ICE-Strecke München – Nürnberg nur mit übermäßigem Aufwand direkt anbindbar. Aus Süden kommende und heute in München endende Fernverkehrszüge aus der Schweiz/Italien und aus Österreich/Italien können natürlich auch zum Flughafen verlängert werden.

Die Einbindung des Flughafens Richtung Salzburg ist zwar kilometermäßig weiter, aufgrund der höheren Geschwindigkeiten im vollausgebauten Nordtunnel wird sich jedoch kein spürbarer Fahrzeitunterschied ergeben. Der weitere Halt wird aber die Attraktivität des Angebots verbessern.

5.7.2. Wie bedeutsam ist die Durchbindung von „echtem“ Regionalverkehr zum Flughafen?

Die Durchbindung von Regionalverkehrszügen aus Augsburg und dem Allgäu über den Hauptbahnhof zum Flughafen erhöht die Attraktivität, den Zug zum Flughafen zu nehmen, ohne jedoch gleichzeitig eine negative Wirkung auf die Fahrgäste mit Ziel in der Münchner Innenstadt zu haben. Deshalb ist diese Lösung beispielsweise der Pasing Spange weitaus überlegen. Zudem erlaubt der Nordtunnel auch einen flexiblen und stabilen Fahrplan.

5.7.3. Könnte - entsprechende Bahnsteigkonfigurationen und Tunnelprofil vorausgesetzt - beim Nordtunnel Light „echter“ Regional- und Fernverkehr über Unterföhring und Ismaning geführt werden? Mit welchem Zugmaterial können die DB-Tunnels in Unterföhring und Ismaning befahren werden bzw. was ist an Voraussetzungen (Genehmigungen, Auflagen für Bahnsteigtüren o.ä.) zu erfüllen?

Eine Weiterführung der Verkehre über Unterföhring / Ismaning sollte technisch grundsätzlich möglich sein. Aufgrund der vorhandenen Tunnels ist aber ohne aufwändige Umrüstung nur eine eher langsame Geschwindigkeit möglich. Zudem erlaubt dies nicht die notwendige Entlastung der Trasse der S1 vom Regional- und Güterverkehr. Daher mag dies als Teil der ersten Stufe sinnvoll sein, als Dauerlösung muß jedoch die Gesamtfertigstellung des Nordtunnels inklusive des nördlichen Abschnitts erfolgen. Über die eisenbahnrechtlich notwendigen Auflagen liegen uns derzeit keine Informationen vor.

VI. Zum S-Bahn-Südring

6.1. Bewirkt auch ein Südring-Ausbau die für die Zukunftsfähigkeit des Münchner S-Bahn-Systems dringend erforderliche umfassende Entlastung der bestehenden Stammstrecke?

Die Einschätzung, die bestehende Tunnelröhre müsste entlastet werden, teilen wir nicht. Vielmehr würde eine wesentliche Reduzierung des Angebots als Verschlechterung bei den Fahrgästen ankommen. Verkehrlich hat eine Verschlechterung der Anbindung beispielsweise des Stachus oder

des Gasteigs keinen Sinn, sowohl im Falle eines weiteren Tunnels als auch des Südrings.

Abgesehen davon würde der durchgehend zweigleisige Ausbau des Südrings die gleiche Entlastung des Tunnels ermöglichen wie auch ein zweiter S-Bahn-Tunnel. Davon wird sie aber immer noch nicht sinnvoll.

6.4. Welche Bedeutung wird der Südring künftig am Bahnknoten München für den Regional- und Fernverkehr haben?

Im Regionalverkehr ist entsprechend dem Verkehrszuwachs eine stetige Zunahme der Bedeutung zu erwarten.

Im Fernverkehr hängt dies davon ab, ob mittels Nordtunnels der Fernverkehr Richtung Salzburg / Wien künftig über den Flughafen geleitet wird. Davon abhängig ist mit einer leichten Zunahme oder einem Rückgang zu rechnen.

In jedem Fall wird für den Regional-, Güter- und Fernverkehr auch künftig eine zweigleisige Strecke ausreichend sein.

6.6. Wäre es verkehrlich sinnvoll, den Südring für einen Regionalzughalt in der Poccistraße (Bahnhof „München-Süd“) und für die Aufnahme einer S-Bahn-Linie (10- oder 15-Minutentakt) zu ertüchtigen? Mit welchen Maßnahmen und mit welchen Kosten könnte eine solche Minimalertüchtigung des Südrings („Südring Light“) herbeigeführt werden?

Der Regionalzughalt Poccistraße ist vollkommen unabhängig von allen anderen Planungen sinnvoll. Er bietet den Bürger aus Südostbayern die Möglichkeit, direkt aus dem Regionalzug in die U3/6 umzusteigen. Dies wird auch die Bahnhöfe „Ostbahnhof“ und „Marienplatz“ entlasten.

Eine Ertüchtigung des Südrings für eine S-Bahn alle 10 Minuten ist unabhängig von der Frage eines weiteren Innenstadtunnels oder des Nordtunnels sinnvoll. Dadurch werden die Fahrzeiten in den südlichen Bereich der Stadt München deutlich verkürzt, und in den U-Bahnen Platz für das zu erwartende Verkehrswachstum geschaffen. Zu beachten ist allerdings, dass langfristig bei dieser Strecke ebenso wie bei allen anderen S-Bahn-Strecken durchgehend eigene Gleise für die S-Bahn notwendig sind.

6.27. Welche Bedeutung wird dem Verzicht auf den bislang in allen Planungen östlich der Isar vorgesehenen Südast der Röhre in Richtung Giesinger Bahnhof, von den Protagonisten der Röhre schon aufgrund des Wegfalls des „Kopfmachens“ der beiden Giesinger-Linien am Ostbahnhof immer als ganz wesentlich von der Nutzenstiftung her erklärt, für den verkehrlichen Nutzen zugemessen?

2001 wurde der Verzicht auf das Wenden am Ostbahnhof durch die S-Bahnen Richtung Giesing als ein wesentlicher Vorteil eines zweiten Tunnels gegenüber dem Südring beschrieben, neben dem Verzicht auf weitere Umbauten am Ostbahnhof. Dieser Vorteil ist mittlerweile nicht mehr vorhanden. Die 2001 durchgeführte Abwägung ist damit hinfällig.

6.28. Wie ist die These zu beurteilen, dass die zwei Gleise zwischen München Süd und München Ost (km 5,7 – 9,5) für den bestehenden Verkehr (aktuell verkehren hier zwischen 6.00 und 22.00 Uhr 199 Züge und zwischen 22.00 und 6.00 Uhr 56 Züge), für angemessene Zuwachsraten und eine im 10-Minuten-Takt verkehrende S-Bahn ausreichend wären?

In einem ersten Schritt bietet die heutige Gleisinfrastruktur ausreichend Kapazität für eine S-Bahn im 10-Minuten-Takt. Langfristig sind allerdings wie auch bei allen anderen S-Bahn-Strecken eigene Gleise erforderlich.

6.29. *Wie ist die These zu beurteilen, Ursache für die Betriebsinstabilität am Südring ist nicht die Zweigleisigkeit des Südrings zwischen München Süd und München Ost, sondern die falsche Gleiszuordnung und fehlende Gleiskapazitäten im S-Bahnbereich Ostbahnhof/Leuchtenbergring?*

Die Einschränkungen durch die ebenerdige Kreuzung am Südbahnhof sowie die ungünstige Lage der Durchfahrtsgleise am Ostbahnhof reduzieren die Kapazität des Südrings. Unabhängig von einer Realisierung einer S-Bahn am Südring sollten diese Einschränkungen beseitigt werden. Die Beseitigung dieser Engpässe muß positiv in die Nutzen-Kosten-Bewertung eingehen.

VII. Fragen zu künftigen Angebotskonzepten, Taktrastern und zur Express-S- Bahn

Das Taktangebot der S-Bahn hat direkte Auswirkungen sowohl auf den Regionalverkehr wie auch den Busverkehr und die innerstädtischen Verkehrsmitteln in München. Ein für alle Fahrgäste gleichzeitig perfektes Angebot ist nicht realistisch, vielmehr müssen die negativen Auswirkungen minimiert, und die positiven Auswirkungen maximiert werden.

Der Regionalverkehr bietet üblicherweise heute einen Stundentakt. Auf einzelnen Strecken findet bereits jetzt eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt statt. Perspektivisch wird dies weitergehen, auf etlichen Bahnstrecken wird in absehbarer Zeit immer öfters ein dichteres Angebot existieren. Damit wird auch die Integration zwischen Stadt München und dem ländlichen Raum in Bayern gefördert.

Der regionale Busverkehr ist heute auf den 20-Minuten-Takt abgestimmt. Die Gutachter prognostizieren bei einem Express-S-Bahn-System die Reduzierung des Busverkehrs um etwa 10 Prozent.

Der städtische Nahverkehr baut auf einem 10-Minuten-Takt auf, im Berufsverkehr auch noch dichter; dieses Angebot wird zur Bewältigung der Nachfrage auch benötigt. Viele Fahrgäste legen diesen Maßstab an die gesamte Reisekette innerhalb des Stadt- und Umlandbereichs von München. Entsprechend positiv waren auch die Fahrgastreaktionen bei Einführung der 10-Minuten-Takte bei der S-Bahn.

In Stuttgart wurde 1996 der 10-Minuten-Takt durch einen 15-Minuten-Takt ersetzt. Dies hat bei den betroffenen Fahrgästen heftigste Proteste hervorgerufen.

Die Verdichtungszüge im Bereich Frankfurt zum 15-Minuten-Takt werden erheblich schlechter angenommen als die Verdichtungszüge in München zum 10-Minuten-Takt.

Laut einer Untersuchung des MVVs aus dem Jahre 2007 nutzen bei einem 10-Minuten-Takt auf der Schiene 41 Prozent der Bürger (fast) täglich die Öffentlichen Verkehrsmittel. Dieser Wert halbiert sich beinahe auf nur noch 21 Prozent bei einem schlechteren Angebot. Dieses Befragungsergebnis stützt unsere Beobachtungen.

Im Ergebnis ist nur ein 10-Minuten-Takt als Grundangebot im inneren Verdichtungsbereich zukunftsfähig.

7.1. *Ist nicht eher ein ganztägiger 10- Minuten-Takt im Gebiet des Tarifbereichs München XXL als ein Express-S-Bahnsystem anzustreben, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der größte Bevölkerungszuwachs in den MVV-Ringen 5 – 8 und nicht 9 – 12 stattfindet?*

Ein durchgehender 10-Minuten-Takt im Stadt- und Umlandbereich würde viele Bürger zur Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel bewegen. Allerdings sollte die Angebotsgrenze nach Möglichkeit nicht mit einer Tarifgrenze im Bartarif zusammenfallen, da sonst unnötig viel Autoverkehr bis zu dieser Grenze provoziert wird.

Beispielsweise auf der S1 Richtung Freising/Flughafen wäre ein sinnvoller Endpunkt des 10-Minuten-Taktes Neufahrn; von dort können die Züge dann abwechselnd nach Freising und zum Flughafen weiterfahren.

Auf der S7 Richtung Wolfratshausen bietet sich dagegen als südlicher Endpunkt Solln an, von wo aus die Hälfte der Züge wie heute nach Wolfratshausen fährt, die andere Hälfte hingegen nach Deisenhofen mit Anschluß zur S-Bahn Richtung Holzkirchen.

Wenn im Regionalverkehr über die Verbundgrenze hinaus ein 30-Minuten-Takt angeboten wird, so wäre es sinnvoll, jede dritte S-Bahn über die 10-Minuten-Takt-Grenze weiterfahren zu lassen; dies betrifft beispielsweise die S6 Richtung Tutzing hinter Starnberg. Für die Halte in Possenhofen, Feldafing ist auch ein 30-Minuten-Takt dem Bedarf noch angemessen.

Dies muß individuell je Linie betrachtet werden.

7.3. Ist es realistisch zu glauben, dass ein Betriebskonzept wie das Konzept 6T, von den „Gutachtern“ präferiert und als vom Nutzen-Kosten-Faktor her als einzig realisierbar bezeichnet, eine Verbesserung gegenüber dem Ist- Zustand darstellt und den S-Bahn-Nutzern zu vermitteln ist, vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass mit diesem Konzept 35 Bahnhöfe die Direktverbindung ohne Umsteigen nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) verlieren würden, weitere drei Bahnhöfe nur noch zur Hauptverkehrszeit direkte S-Bahnen nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) hätten, 14 Bahnhöfe zur Hauptverkehrszeit den 10-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 15-Minuten-Takt bedient werden würden, sechs Bahnhöfe zur Hauptverkehrszeit den 20-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 30-Minuten-Takt bedient werden würden sowie 32 Bahnhöfe im Spätverkehr den 20-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 30-Minuten-Takt bedient werden würden?

Das Konzept 6T stellt nach unserer Auffassung eine deutliche Verschlechterung im Vergleich zur Ist-Situation dar. Die direkte Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt und der Einrichtungen am Gasteig sind ein wesentliches Komfortmerkmal der S-Bahn, das auch die hohe Attraktivität ausmacht. Ebenso ist eine Abkehr vom 10-Minuten-Takt ein großer Fehler, wie dies auch die oben zitierte Untersuchung des MVVs belegt.

7.4. Wie ist zu beurteilen, dass aufgrund von Mischverkehren, Eingleisbetrieb und Kurzwenden am Bahnsteig zur Einsparung einer Zugeinheit in den Betriebskonzepten 6T (das von den „Gutachtern“ präferierte und als einzig wahre dargestellte Konzept) und 6S auf zahlreichen Außenstrecken kein reiner Taktfahrplan vorgesehen ist (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, Neufahrn - Oberschleißheim: 20/14/26 bzw. 20/13/27 (nur Mitfall 1T))?

Für ein attraktives Angebot ist ein gut merkbarer Fahrplan notwendig. Die vorgelegten Fahrpläne auf den Außenstrecken erfüllen diese Anforderung nicht.

Wir sehen auch erhebliche Widerstände in der Bevölkerung voraus, falls man versucht, ein solches Konzept umzusetzen. Dies legt nahe, dass die zur Zeit präferierten Betriebskonzepte nur geschaffen wurden, um die Durchsetzbarkeit des zweiten Tunnels zu erhöhen und seine Planfeststellung zu ermöglichen.

Für eine vergleichbare Kostenrechnung müssen die Ausbaumaßnahmen jeweils enthalten sein, die für einen attraktiven und merkbaren Fahrplan notwendig sind.

Außerdem ist es immer wichtig, dass die Betriebskonzepte nicht extrem knapp gestaltet werden, sondern die Reserven vorhanden sind, die für einen stabilen und zuverlässigen Betrieb notwendig sind.

7.5. Aus welchen Gründen werden bei den im „Gutachten“ zugrunde gelegten Betriebskonzepten sowohl bei den Tunnelvarianten als auch bei den Südring- Varianten ganze Außenäste von der alten Stammstrecke und damit von wichtigen innerstädtischen Halte-, Umsteige- und Verknüpfungspunkten abgehängt?

Darüber liegen uns derzeit keine detaillierten Informationen vor. Wie erwähnt halten wir dieses Vorgehen auch nicht für sinnvoll.

7.6. Wie wird die These beurteilt, dass die im „Gutachten“ gewählten Betriebsprogramme für den Südring, die einen 5-Minuten-Takt für die S- Bahn auf dem Südring beinhalteten, nicht den aktuellen und auch nicht den künftigen Verkehrsbedürfnissen entsprechen, dass vielmehr ein 10-Minuten-Takt, welcher zudem die bestehende Stammstrecke um sechs Züge je Stunde und Richtung entlastet, gut reichen würde, und weshalb missachtet SMA im Betriebskonzept 1S die ITP-Verkehrsprognosen für die Linienaufteilung auf Innenstadt und Südring?

Es ist nicht sinnvoll, das Angebot im bestehenden Tunnel soweit wie möglich zu reduzieren. Dies gilt sowohl im Falle des Südrings als auch im Falle eines weiteren Tunnels.

Vielmehr wäre es sinnvoll, ein 10-Minuten-Takt-Angebot auf dem Südring zu realisieren. Dies reicht für die zu erwartende Fahrgastnachfrage aus, und würde zugleich auch einen 10-Minuten-Takt auf allen Außenstrecken auch im Westen erlauben. (Die Außenstrecken im Osten können bereits heute ohne Südring oder 2. Tunnel im 10-Minuten-Takt betrieben werden.)

7.12. Welche Regionalbuslinien sollen im 30-Minuten-Takt fahren, so wie die „Gutachter“ dies vorschlagen?

Die exakten Linien sind uns nicht bekannt. Da jedoch im Gutachten eine Reduzierung der Buszahlen um etwa 10 Prozent vorausgesetzt wird, ist im Ergebnis mit einer wesentlichen Verschlechterung gegenüber heute zu rechnen.

7.13. Ist die Aussage, dass im 15-/30-Minuten-Takt-Modell ein Teil der S- Bahnlinien im 10-/20-Minuten-Takt weiterfahren soll, nicht bereits das Eingeständnis, dass das 15-/30-Minuten-Modell in München nicht zielführend ist?

Ein reines 15-/30-Minuten-Modell ist aufgrund des unzureichenden Zustands der Außenstrecken heute nicht umsetzbar. Darüber hinaus ist es auch inhaltlich nicht sinnvoll.

7.15. Widerspricht die Präferenzierung des 15-/30-Minuten-Taktmodells nicht eindeutig den Erkenntnissen aus der Praxis wie auch den Empfehlungen der Fachwelt, nach denen mit dem 10-Minuten-Takt weit mehr neue Fahrgäste gewonnen werden können als mit dem 15-Minuten-Takt und nach denen vor allem für MIV-Captives (Autonutzer, die aber grundsätzlich bereit sind, auf den SPNV/allgem. ÖPNV umzusteigen) die Häufigkeit der Verbindung weit wichtiger ist als die Fahrtdauer (siehe hierzu z.B. Schriftenreihe Daten, Analysen, Perspektiven des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes Band 10 (2007))?

Das ist korrekt. Im Kernbereich des Verdichtungsraums ist perspektivisch ein ganztägiger 10-Minuten-Takt notwendig. Weiter aussen kann fallbezogen eine Ausdünnung auf einen 20- oder 30-Minuten-Takt erfolgen; dies kann auch linienmäßig unterschiedlich sein, je nach Anschlüssen auf den Regionalverkehr.

7.16. Wie ist die These zu beurteilen, Express-S-Bahnen gefährden die Betriebsstabilität, da auf Außenstrecken der Münchner S-Bahn keine Überholmöglichkeiten ohne Zeitverlust vorhanden sind?

7.17. Ist nicht insbesondere auf den langen Mischbetriebsstrecken Freising - München (KBS 930 / 999.1) und Geltendorf - München (KBS 970 / 999.4) der 20-Minuten-Takt dem 15-Minuten-Takt in der Betriebsstabilität weit überlegen, weil der 20-Minuten-Takt eine um 5 Minuten größere Schere der Beförderungszeiten zwischen schnellen und langsamen Zügen, d.h. zwischen Regionalverkehr und S-Bahn, ermöglicht und auf beiden Eisenbahnstrecken der Unterschied der Beförderungszeiten von Regionalzug und S-Bahn jeweils mehr als 10 Minuten beträgt und perspektivisch der Regionalzugverkehr auf den beiden Außenstrecken nach Freising und Geltendorf, wo sich bis auf weiteres alle Züge die gleichen Gleise teilen, weiter zunehmen wird?

Die bisher veröffentlichten Details über den geplanten Fahrplan lassen keine gesicherte Aussage zu. Ein 15-Minuten-Takt wird auf den genannten Strecken aber jedenfalls nicht zu einer Stabilisierung beitragen. Auf der Strecke von Geltendorf nach München ist bereits jetzt im Fahrplankonzept nur ein Hinketakt vorgesehen; dies ist ein deutlicher Hinweis auf eine unzureichende Kapazität, und damit auch eine zu erwartende unzureichende Bedienungsqualität.