

Perspektiven des ÖPNV im Münchner Umland für eine abgestimmte ÖPNV- und Siedlungsentwicklung



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Derzeitiger Planungsstand des S-Bahn-Ausbaus

Der zweite S-Bahn-Tunnel soll die Kapazität von 30 auf 33 S-Bahnen pro Stunde und Richtung erweitern. Eine Zunahme von 10 Prozent. Danach wäre keine weitere Kapazitätserhöhung möglich. Für zusätzliche S-Bahnfahrten ist ein Ausbau der Außenstrecken notwendig. Im Zusammenhang mit der Tieftunnelplanung ist lediglich vom Ausbau der Strecke nach Eichenau für zwei weitere S-Bahnen pro Stunde und Richtung die Rede. Da kein weiterer Ausbau der Außenstrecken vorgesehen ist, würde der Mischverkehr mit Güter-, Regional- und Fernzügen nicht beseitigt, die meisten Störungsquellen blieben so erhalten. Aber selbst ein Ausbau der Außenstrecken würde nicht helfen: Die – zur Rechtfertigung des Tunnels ins Spiel gebrachte – Führung von Regionalzügen durch den Tunnel würde keine weiteren Kapazitäten für die S-Bahn freilassen. Abgesehen davon ist die Führung von Regionalzügen durch den Tunnel betrieblich nicht sinnvoll realisierbar (Bahnsteige zu kurz, unterschiedliche Bahnsteighöhen, Verspätungen des Regionalverkehrs werden auf die S-Bahn übertragen).

Fazit für den Landkreis München: Auf den Strecken mit Express-S-Bahnen würde an den meisten Haltestellen das Angebot gegenüber heute schlechter werden.

Auf den Strecken nach Dachau, Petershausen, Holzkirchen, Kreuzstraße und Wolfratshausen würde es keinerlei Angebotsverbesserung geben.

Offene Fragen

- Wie geht es mit dem ÖPNV-Ausbau weiter?
- Wo sollen neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen?
- Ist nahe an den an den S-Bahnhöfen noch Platz für weitere Bebauung?
- Wie sollen die S-Bahnhöfe bei weiter entfernter Bebauung erreicht werden?
- Wie können Gebiete abseits der S-Bahn durch den ÖPNV erschlossen werden?

Die Lösung: eine Stadt-Umland-Bahn

Bau einer Ringbahn um München zur Erschließung der Gebiete zwischen den S-Bahn-Achsen.

Hierdurch wird eine dichtere Bebauung an den Stationen der Stadt-Umland-Bahn möglich. Außerdem entsteht zusätzlicher Nutzen durch neue tangentielle Verbindungen, die auch andere Autofahrer zum Umsteigen bewegen und das S- und U-Bahnnetz in der Münchner Innenstadt entlasten.

Der Bus – Alternative oder Vorlauf zur Stadt-Umland-Bahn ?

Als Vorlauf ja, aber nur, wenn der Bus über eigene Fahrspuren verfügt, um nicht im Stau zu stehen. Andernfalls bietet eine Erschließung durch den Bus keine Alternative zum Autoverkehr. Durch die niedrigere Kapazität und Attraktivität des Busses im Vergleich zur Stadt-Umland-Bahn wäre die Verlagerungswirkung deutlich geringer.

Können im Umland neue S-Bahnstrecken gebaut werden?

Hierzu bräuchte es eine dritte S-Bahn-Stammstrecke, da der erste und der zweite S-Bahn-Tunnel nach aktuellem Planungsstand zusammen nicht mehr als 35 S-Bahnen pro Stunde bewältigen können.

Der dringend notwendige Ausbau des S-Bahn-Nord- und -Südrings schafft hingegen genügend Kapazität für weitere Taktverdichtungen und neue Strecken im Umland.

Sind U-Bahn-Verlängerungen ins Umland möglich?

Die meisten U-Bahnlinien sind im Innenstadtbereich bereits heute voll ausgelastet und können keinen weiteren Verkehr aufnehmen – weder können die Takte verdichtet noch die Bahnsteige verlängert werden. Problematisch sind sowohl die hohen Bau- als auch die hohen Betriebskosten (Betriebskosten bei Tunnelstrecken: ca. 1 Mio Euro pro Kilometer und Jahr), wegen derer auch bis heute die U-Bahn nach Martinsried immer noch nicht gebaut wird.

Finanzmittel des Bundes müssen drastisch erhöht werden

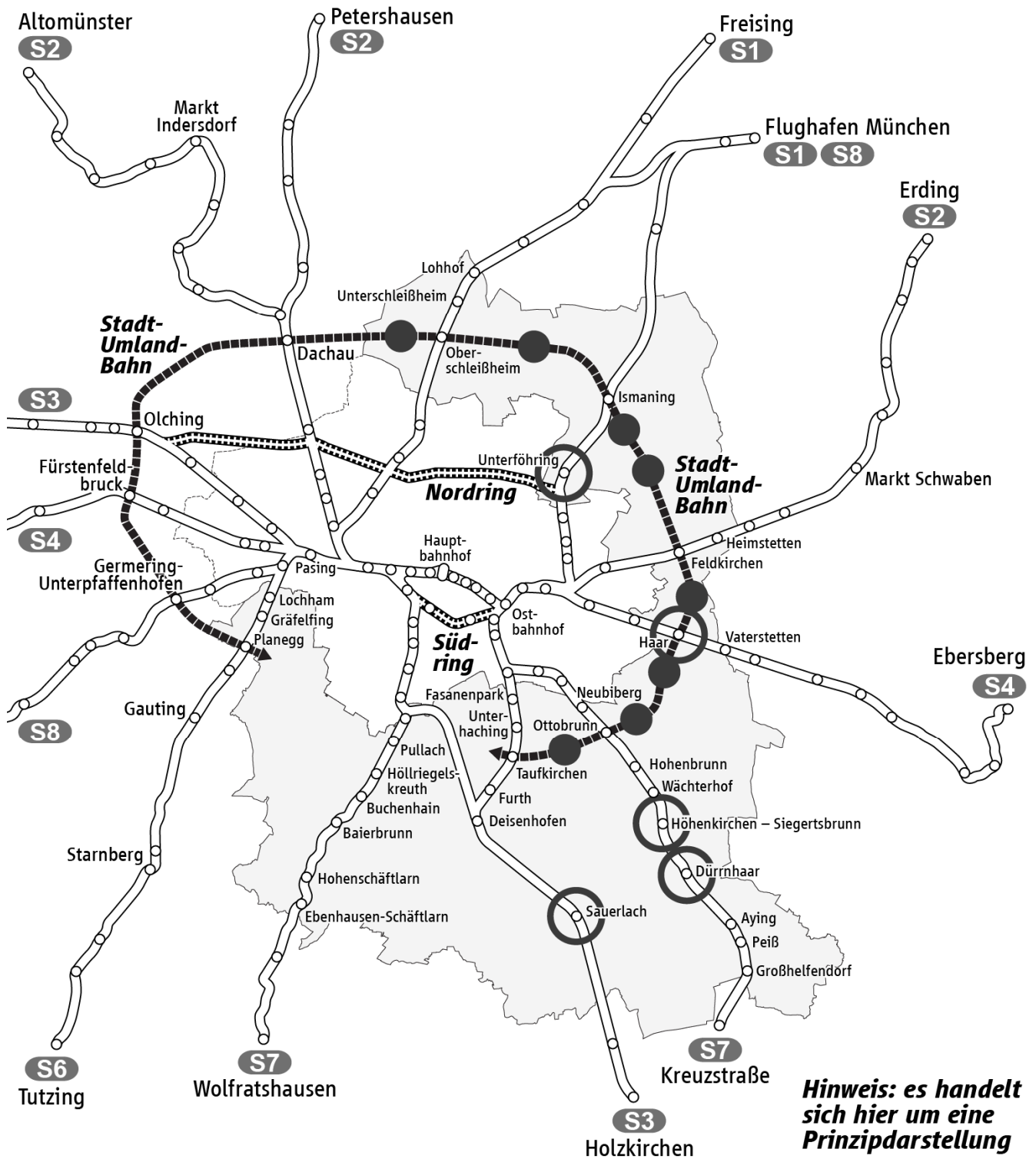
Zum Vergleich: Mitte der 1980er Jahre erhielt alleine München aus Bundesmitteln pro Jahr gute 150 Mio. DM für den U-Bahnbau. Heute stehen für alle alten Bundesländer zusammen 262 Mio. Euro pro Jahr an Bundesmitteln zur Verfügung.



Verdichtung durch Erweiterungen am Rand der bestehenden Gemeinden entlang der S-Bahn-Achsen



Erschließung der Bereiche zwischen den S-Bahn-Achsen durch die Stadt-Umland-Bahn



Hinweis: es handelt sich hier um eine Prinzipdarstellung

Grafik: Maximilian Dörbecker, München

Erschließung neuer Entwicklungsbereiche

Nach dem Vorbild der Glattbahn^{*)} und der Limmattbahn^{**)} in Zürich (Projektstart 2010, geplante Inbetriebnahme des ersten Abschnitts 2019!) werden auch von einer Stadt-Umland-Bahn die Bereiche zwischen den S-Bahnachsen erschlossen. An den Haltestellen verdichtete Bebauung, weiter entfernt entsprechend niedrigere Dichten.

^{*)} weitere Infos: <http://www.zvv.ch/zvv/de/ueber-uns/projekte/glattbahn.html>

^{**)} weitere Infos: <http://www.limmattalbahn.ch/portrait.php>