

## **Stellungnahme des AK Teilausbau Südring zu den Ausführungen der BEG**

Hallo, liebe Mitstreiter gegen den 2. S-Bahntunnel!

Am Mittwoch, den 05.12.2007 9.30 Uhr wird im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung über den 2. S-Bahntunnel diskutiert. Wie nicht anders zu erwarten war, lehnt der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München unser Konzept Teilausbau Südring ab.

Zu den Ausführungen des Freistaates Bayern, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Landeshauptstadt München bezüglich unseres Konzeptes Teilausbau Südring nehmen wir wie folgt Stellung:

(1) Entgegen den Behauptungen der BEG bedeutet die Realisierung des Teilausbau Südring die Erstellung einer vollwertigen 2. Querung. Das sich das Fahrgastaufkommen zwischen der alten Stammstrecke und dem Südring im Verhältnis 75% : 25% verteilen wird, wurde niemals bestritten. Im Fahrplankonzept wird dem durch die Führung von 33 Zügen pro Stunde und Richtung über die alte Stammstrecke und von 6 Zügen pro Stunde und Richtung Rechnung getragen, was man beim offiziellen Betriebskonzept nicht feststellen kann. Da das Fahrplankonzept Teilausbau Südring die Zugzahlen in die Innenstadt gegenüber dem Status Quo noch erhöht, ist die Behauptung der BEG, im Fahrplankonzept Teilausbau Südring würde die Innenstadt nicht adäquat erschlossen, nicht zutreffend.

(2) Die Behauptung, dass die Infrastrukturausbaumaßnahmen des Teilausbau Südring rechtlich schwer durchsetzbar sind, überrascht insofern, weil sämtliche Baumaßnahmen - anders als beim 2. S-Bahntunnel oder beim Vollausbau Südring - innerhalb bereits bestehender Gleisanlagen realisiert werden können und keinerlei private Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen.

(3) Erfreulich ist, dass die BEG - anders als bei früheren Stellungnahmen - inzwischen anerkennt, dass eine Zugfolgezeit von 3 bis 4 Minuten auf dem Südring (18 Züge pro Stunde und Richtung im Mischbetrieb, wobei 6 Züge pro Stunde und Richtung auf die S-Bahn entfallen) technisch möglich ist - unabhängig davon, ob als zusätzliche Reserve die Linienzugbeeinflussung (LZB) auf dem Südring eingebaut wird.

(4) Zur Aussage, dass die Realisierung der Überwerfungsbauwerke technisch aufwändig ist, ist festzustellen, dass sämtliche Trassierungsparameter wie z.B. die Maximalneigung von 40 Promille der S-Bahntrasse oder der Ausrundungshalbmesser von 2000 m bei Kuppen und Wannen der querenden Trassen eingehalten werden. Bei der offiziellen Planung hingegen wurden einige Trassierungsparameter gemäß Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) nicht eingehalten, so dass für den Planfeststellungsbeschluss eine Sondergenehmigung des Eisenbahn Bundesamtes notwendig wäre.

(5) Die Behauptung der BEG, dass es einen Unterschied in der Betriebsqualität macht, ob die gemäß den ursprünglichen Planungen vorgesehenen 33 Züge pro Stunde und Richtung auf der alten Stammstrecke lediglich in der Hauptverkehrszeit oder ganztags gefahren werden, ist falsch. Für die Betriebsstabilität ist ausschließlich die Differenz zwischen den maximal gefahrenen und theoretisch möglichen Zugzahlen maßgeblich. Analog kann man sich das Beispiel eines mit einem Liter Bier gefüllten Maßkrugs vorstellen. Ob der Maßkrug überläuft, ist unabhängig davon wie lange sich das Bier im Maßkrug befindet; ausschlaggebend ist lediglich die Differenz zwischen der eingefüllten Menge und der maximal möglichen Menge. Die schlechte Betriebsqualität der Münchener S-Bahn liegt insbesondere am schlechten Störfallmanagement und an der unprofessionellen Abfertigung, die mit ca. 10 Sekunden bei der Münchener S-Bahn mehr als 3

mal so lange dauert wie international üblich (3 Sekunden). Als Beispiel sei hier die U-Bahn Wien erwähnt. Durch örtliches Bahnsteigpersonal, den Einsatz von Differenzuhren und die Änderung der Eingreifparameter beim Störfallmanagement (z.B. 5 Minuten statt 15 Minuten) könnte die derzeit unprofessionelle Betriebsführung der Münchener S-Bahn deutlich verbessert werden. Anzumerken ist auch, dass durch die Einführung des automatischen Fahrens auf der Stammstrecke die sehr zögerlichen und kapazitätsfressenden Bremsverzögerungen von gerade einmal  $-0,4 \text{ m/s}^2$  vermieden werden könnten.

(6) Der von der BEG kritisierte Doppelspurausbau Aying - Großhelfendorf ermöglicht nicht nur den 20 Minutentakt bis Kreuzstraße nebst Optimierung der Anschlüsse zur KBS 958, sondern stabilisiert den S-Bahnbetrieb, weil die Verspätungen - anders als bei Kreuzungsbahnhöfen - nicht auf die Gegenrichtung übertragen werden. Im Bereich Aying - Großhelfendorf befinden sich keinerlei bauliche Zwangspunkte, so dass diese Doppelspurinsel sehr kostengünstig realisiert werden kann.

(7) Auf Ausbaumassnahmen der S 1 West wurde bewusst nicht eingegangen, weil davon ausgegangen wird, dass anstelle des suboptimalen Transrapids, der voraussichtlich durch Volksentscheid verhindert wird, eine eigenständige Eisenbahnneubaustrecke Neulustheim - Flughafen mit Fernbahnanbindung des Flughafens realisiert werden wird. Die Realisierung dieser ca. 1,3 Mrd € teuren Strecke würde - weil es sich um eine Fernbahnstrecke handelt - nicht nach GVFG finanziert werden. Die heutige Strecke könnte dann ausschliesslich von der S-Bahn benutzt werden. Offiziell kann allerdings erst dann mit der Planung einer Eisenbahnneustrecke mit Synergieeffekten zugunsten des S-Bahnverkehrs, Güterverkehrs und Regionalverkehrs begonnen werden, wenn der suboptimale Transrapid durch Volksentscheid verhindert worden ist.

(8) Es ist zutreffend, dass der Bahnhofsbereich Ostbahnhof - Leuchtenbergring für sich alleine betrachtet im Alternativkonzept Teilausbau Südring teurer ist als in den offiziellen Planungen. Das Projekt Teilausbau Südring optimiert jedoch über das Gesamtsystem der Münchener S-Bahn, so dass eine selektive Betrachtung dieses Bereichs nicht zielführend ist. Desweiteren ist festzustellen, dass gerade der Ostbahnhof im S-Bahnbereich betrieblich überlastet ist, so dass hier weitere 3 Gleise vom Fernverkehrsbereich dem S-Bahnbereich zugeschlagen werden müssen. In unserem Konzept verbleiben für den Fernverkehr noch 5 Gleise (9 - 13) und zusätzlich zwei Gleise (14 und 15) für die Autoreisezüge. Auch in Pasing, wo der Fernverkehr wesentlich mehr Zugzahlen umfasst als am Ostbahnhof genügen für die betriebliche Abwicklung 5 Gleise (1 - 3 und 8/9), wobei das Gleis 1 ausschliesslich von der S 20 benutzt wird. 5 Fernbahngleise (9 und 10 sowie 11 und 12 mit Mittelbahnsteig und 13 mit Seitenbahnsteig) sind für die beiden Hauptstrecken am Ostbahnhof Richtung Rosenheim und Mühldorf völlig ausreichend und bieten noch genügend Kapazitätsreserven für eine deutliche Ausweitung des Betriebsprogrammes. Außerdem stehen in Richtung Leuchtenbergring noch genügend Wartegleise, auf denen noch weitere Zuggarnituren abgestellt werden können, zur Verfügung.

(9) Die Behauptung, dass unser Fahrplankonzept sehr statisch ist, muss im Gesamtzusammenhang gesehen werden. Für mehr als 80 - 85 % aller S-Bahnbenutzer bringen die Express S-Bahnzüge nur Verschlechterungen, weil sich das Hauptverkehrsaufkommen innerhalb der Ringe 1 - 6 teilweise auch 7/8 abspielt. Der 10 Minutentakt optimiert das Gesamtsystem, wobei zahlreiche Fahrgäste durch die Korrespondenzen und Neuerschliessungen über deutliche Zeitvorteile verfügen werden. Außerdem ist anzumerken, dass es die meisten Fahrgäste gar nicht schätzen, wenn - anders als in den 70er und 80er Jahren - permanent die Linien neu zugeordnet werden und sich ständig die Anfahrtszeiten ändern. Die Politik der BEG war in den letzten Jahren leider nicht von Kontinuität und Beständigkeit geprägt, was auch von den Landkreisen, die ihre Busfahrpläne ständig abändern mussten, nicht gerne gesehen wurde.

(10) Die Schnittstellen zwischen dem S-Bahnverkehr und dem Regional- und Fernverkehr sind bei der Realisierung des Teilausbau Südring nebst Aussenstrecken nur noch marginal. Die von der BEG bemängelte Statik des S-Bahnfahrplans ist also kein Nachteil; vielmehr schätzen die Fahrgäste und Landkreise langjährige Beständigkeit und Zuverlässigkeit.

Fazit:

Die Ausführungen der BEG sind inhaltlich nicht überzeugend und werden daher vom Arbeitskreis Teilausbau Südring zurückgewiesen.