



15. Februar 2012

Pressemitteilung

zum Thema 2. S-Bahn-Stammstrecke München

Ein Experten-Arbeitskreis, zusammengesetzt aus AAN, BN, Green-City, VCD, PRO BAHN, AK BKS, Münchner Forum, hat Ende Januar sein Konzept Plan-A publiziert. Seit 6 Jahren arbeiten wir gemeinsam mit Fahrgastverbänden, Experten und interessierten politischen Vertretern an einer finanziell tragbaren, rasch umsetzbaren und verkehrlich sinnvollen Optimierung des Münchner ÖPNV.

Deshalb haben wir die Amtslösung, den Tunnel mit dem Experten-Konzept, in allen relevanten Punkten verglichen. Aufgrund des eindeutigen Ergebnisses fordern wir, dass endlich im Sinne der betroffenen S-Bahn-Nutzer und Pendler JETZT gehandelt wird.

Das Ergebnis in 4 Punkten:

- Plan-A bringt wesentlich früher, bereits 2015, entscheidende Verbesserungen.
- Plan-A lässt sich in finanzierbaren Einzelschritten realisieren, während der Tunnelbau mit seinen 2,3 Milliarden Euro bis 2020 alle anderen notwendigen Maßnahmen verhindert.
- Das Hauptziel, ein 10-Min-Takt auf allen Linien, erreicht Plan-A in 2022, mindestens acht Jahre früher als der Amtsplan mit den erforderlichen weiteren Schritten nach Fertigstellung des Tunnels.
- Die Gesamtkosten von Plan-A sind deutlich geringer.



Plan-A gegen Tunnel Vergleich von Nutzen, Kosten und Zeitplan

Plan-A schlägt vor, das S-Bahnnetz substanziell zu verbessern. Unter anderem kann dann auf allen S-Bahn-Strecken der 10-Minuten-Takt eingerichtet werden.

Bei einer Gesamtinvestition von 2,5 Milliarden Euro bis 2030 stellt sich die Frage nach dem Nutzen, im Vergleich zum offiziellen Plan der Staatsregierung. Die Amtslösung sieht vor, einen Tunnel als zweite Stammstrecke zu bauen. Für die längst notwendigen Maßnahmen an den Außenstrecken liegen bisher nur unvollständige Teilpläne vor. Selbst diese wurden in Erwartung der 2. Röhre zurückgestellt.

Für eine qualifizierte Antwort müssen die wesentlichsten Schwächen

- Störanfälligkeit im gesamten Netz
- unzureichendes Serviceangebot
- begrenzte Kapazität der Stammstrecke

und deren Behebung im Vergleich der beiden Konzepte betrachtet werden.

Das Serviceangebot ist vor allem durch die Taktfrequenz bestimmt. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) wird heute auf drei Ästen im Westen und zwei im Osten ein 10-Minuten-Takt angeboten. Das ergibt insgesamt 30 Züge/Std. und Richtung im Tunnel. Gewünscht ist aber ein 10-Min-Takt auf allen Linien, mit Ausnahme der S7 nach Wolfratshausen, bei der auf absehbare Zeit ein 20-Minuten-Takt ausreichend ist. Somit wird auf der Stammstrecke eine Kapazität von insgesamt 6×6 und $1 \times 3 = 39$ Züge/Std. und Richtung benötigt. Das derzeitige Betriebskonzept der Amtsplanung sieht eine bunte Mischung von 10-, 20-, 15- und 15/30-Minuten-Takten vor. Beim 15/30-Minuten-Takt fahren ebenfalls 6 Züge/Std. und Richtung. Er ermöglicht zwar Expresszüge, bringt aber für die Mehrzahl der Nutzer mehr Nachteile als Vorteile.

Die nachfolgende Tabelle macht die Vorteile von Plan-A deutlich:



Die wesentlichen Schwächen und ihre Behebung im Vergleich:

	Plan A, Nutzen	Kumu- lierte Kosten [Mio. Euro]	Amtsplanung, Nutzen	kumu- lierte Kosten [Mio. Euro]
2012			<ul style="list-style-type: none"> • Störanfällige Außenstrecken und Stammstrecke • Stammstreckenkapazität 30 Züge/h und Richtung (3 Linien im 10-Min-Takt) • Serviceangebot HVZ: 10-Minuten-Takt auf 3 Linien 	
2015	<ul style="list-style-type: none"> • Stabiler Betrieb auf der Stammstrecke • Serviceangebot: 33 Züge/h auf der Stammstrecke, d.h. 4 Linien im 10-Min-Takt 	300		
2019			<ul style="list-style-type: none"> • Eine zweite Stammstrecke als Bypass und zur Kapazitätserweiterung • Stabiler Betrieb auf der Stammstrecke • Serviceangebot: 33 Züge/h insgesamt über beide Tunnels, Mischung aus 10-15-, 20- und 15/30-Takt 	2300
2022	<ul style="list-style-type: none"> • Eine zweite Stammstrecke als Bypass und zur Kapazitätserweiterung • Stabiler Betrieb auf den Außenstrecken • Serviceangebot: 39 Züge/h insgesamt über Tunnel und Südring, 6 Linien im 10-Min-Takt • Flughafenexpress mit vorhandenen Zügen • Regionalhalt Poccistraße 	2000		
2030	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterer Ausbau: Weßling-Seefeld, Altomünster, Ebersberg, Erding,... 	2500	<ul style="list-style-type: none"> • (1) • Stabiler Betrieb auf den Außenstrecken • Serviceangebot: 39 Züge/h, Betriebskonzept offen • Flughafenexpress nur mit neuen (ÜFEX) Zügen möglich 	4000

(1): Der Plan-A reicht bis zum Jahr 2030 und umfasst den vollständigen Ausbau der Außenstrecken. Damit die beiden Konzepte vergleichbar werden, wird die Amtsplanung für die 2. Stammstrecke um die fehlenden Maßnahmen auf den Außenstrecken gedanklich ergänzt. Dafür werden die gleichen Kosten und der gleiche Zeitrahmen wie in Plan-A, beginnend ab 2020 angesetzt.