

S-Bahn Ausbau. München Stand 2017. Blick zurück nach vorn.

16.11.2017 Mündliche Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof VGH zu den Themen Planungsziele und Planrechtfertigung.

30.11.2017 Bericht der Staatsregierung im Wirtschaftsausschuss des Bayerischen Landtags zum Thema „S-Bahn München: Angebotskonzept nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke

In der Verhandlung vor dem **Verwaltungsgerichtshof VGH am 16.11.2017** waren zentrale Themen Planungsziele und die aus den Zielen abgeleitete Planrechtfertigung.

- NKF
- Taktausdünnung
- Umsteigezwänge
- Überlastung der Haltepunkte.

In diesen formelhaft geschrumpften Verkürzungen und abstrakten Zahlen im einstelligen Bereich von 3,... versus 0,..., die ebenso gut einen Rückgang der Leitzinsen oder Lohnzuwachs in den letzten 5 Jahren markieren könnten, wird kaum noch erkennbar, welche Aporien im mathematischen Denken, Planungsfehler, Umplanungen, mit denen man versuchte, erste Fehler zu heilen und die wiederum zu neuen Problemen führten, sich hinter einer kleinen Zahl von 0,... verbergen.

Da reagiert der Normalmensch, und vielleicht auch ein Richter, mit: „Na ja, die Wahrheit wird irgendwo in der Mitte liegen. Die diesbezügliche Formulierung bei der Vorstellung des Betriebskonzepts im **Wirtschaftsausschuss des Landtags** lautete entsprechend: die 2. Stammstrecke sei „ein Einstieg in die Problemlösung.“ Sie löse nicht alle Probleme. (Vorsitzender Erwin Huber) . Das am 30.11.2017 im Landtag vorgestellte, aktuelle und wohl seit 2010? gültige Betriebskonzept liegt der Berechnung eines NKF von 3, ... zugrunde. Im folgenden werde ich nachvollziehbar und verständlich darlegen, welches Szenario an irrigen Annahmen und nachfolgenden Fehlern sich hinter einer abstrakten kleinen Zahl von 0,... verbirgt, und welche katastrophalen Folgen es für den Bahnknoten München nach sich ziehen wird.

Wie das gehen soll,

- das Fahrgastaufkommen um 100 000 bis 200 000 Personen zu erhöhen
- die gefahrenen Schienenkilometer um 40% zu vermehren
- ohne einen Kilometer Strecke neu zu bauen, außer zwischen Laim und Leuchtenbergring, eine Entfernung, die ein gesunder Mensch zu Fuß gehen kann und
- ohne neue Züge bereitzustellen, innerhalb eines Zeitraums von 25 Jahren (2001 -- 2026).

Wie die neue S-Bahn nach Inbetriebnahme 2026 funktionieren wird: mit „erhebliche Verbesserungen und für einige wenige Verschlechterungen“, wie im **Wirtschaftsausschuss des Landtags** dargestellt? Oder als dysfunktionales Gesamtsystem mit erheblichen Verschlechterungen im Betriebsablauf, trotz und wegen Kapazitätsausweitung fortbestehenden Überlastungen und weiter fortbestehenden Verspätungen. Wie man sich das also vorzustellen hat -- mit einem NKF unter Null -- in der Masse der Pendler am Bahnsteig stehend und auf seine S-Bahn wartend -- oder wie bisher mit dem Auto (auch das war ein Planungsziel) im Stau nach München.

Insofern leuchtet es ein, was Herrmann der Gütige uns verspricht, nach dem Bau der 2. Stammstrecke alles zu bauen und auszubauen, die Außenstrecken, die Ringe und die Spangen. Das wird man bauen müssen. Nachdem 3 Milliarden verbrannt sind.

Die 1972 zur Olympiade gebaute Münchner S-Bahn ist ein absolutes Erfolgsmodell... Sie war so erfolgreich, dass sie irgendwann mit 800 000 Fahrgästen aus allen Nähten platzte. Man war sich einig, sie musste dringend ausgebaut werden. Die Planungen für den ersten Ausbau seit 1972! begannen 2001

- um die Überlastung der S-Bahn zu beseitigen,
- um Störungen und Verspätungen in den Griff zu kriegen und
- um beim Ausfall der 1. Stammstrecke einen Bypass zu haben

die in der Summe für die Pendler ein tagtägliches Chaos und nervenaufreibenden Stress auf dem Weg in die Arbeit bedeuteten.

2026 nach 15 Jahren Planung und 10 Jahren Bauzeit werden viele Fahrgäste (siehe SZ 1.12.2017, Bocklet) in der Rush Hour, noch länger auf ihre S-Bahn warten als vorher und sehr viele werden in Zügen fahren, die genauso oder noch mehr überfüllt sind als vor 25 Jahren. Und sie werden weitere Störungen und Verspätungen in Kauf nehmen müssen. Aus dem einfachen Grund, weil die Außenstrecken der S-Bahn nicht ausgebaut worden sind.

Der Ausbau der S-Bahn auf den Außenstrecken war und ist logisch und technisch die einzig **notwendige Voraussetzung**, um die Überlastung bei der S-Bahn zu beseitigen und darüber hinaus auch für eine Reduzierung des täglichen Chaos auf den Straßen in und um München, das über kurz oder lang zu einem Stillstand auf den Straßen führen wird.

Für eine Kapazitätsausweitung, die bei den Pendlern ankommt, von der sie etwas spüren werden, braucht man Schienen-Infrastruktur, ist der Bau von neuen Strecken auf den Außenästen notwendig. Von 40% „mehr Angebot“, das in den Abend- und Nachtstunden „gefahren wird“, merken die Pendler nichts. Leider rechnete sich der Ausbau der Außenäste der S-Bahn nach der standardisierten Bewertung nicht. Er rechnet sich auch heute nicht. So die BEG im Landtag. Die große Frage ist, ob der Ausbau der S-Bahn Außenäste 2026 nach einem Bau der 2. Stammstrecke überhaupt noch möglich sein wird.

2001 sagte man den Pendlern: Damit wir die S-Bahn ausbauen können, müssen wir die Stammstrecke verdoppeln. Sie ist das Nadelöhr, durch das alle hindurch müssen, die von außen in die Innenstadt wollen. Der Ausbau der Stammstrecke sei die notwendige Voraussetzung dafür. Er würde lange dauern, und viel kosten, aber dafür bekämen sie dann eine S-Bahn, die schneller kommt, die pünktlich und bequem ist. Am 30.11.2017 wird dieses Credo im **Landtag** wieder beschworen:

Die 2. Stammstrecke sei Voraussetzung dafür,

- dass auf den Außenästen mehr Angebot gefahren werden könne
- 60 000 neue Fahrgäste gewonnen würden
- der Pendlerverkehr aus dem Umland um 300 Millionen Autokilometer reduziert werde.

Neuerdings, so hörte man am 30.11. 2017 im **Wirtschaftsausschuss des Landtags**, ist die 2. Stammstrecke jedoch nur noch „ein Einstieg in die Problemlösung.“ Sie löse nicht alle Probleme. (Vorsitzender Erwin Huber). Alle weiteren Probleme würden mit einem nachfolgenden Ausbau der Außenstrecken und weiteren Ausbauten gelöst.

Die Geometrie des Kreises. Warum die 2. Stammstrecke dem Bahnknoten München schadet.

Gutachten Dr. Vieregg. NKF unter Null.

Als die S-Bahn 1972 zur Olympiade gebaut wurde, war München ein „Millionendorf“. Heute nennt München sich Metropole, umgeben von einer Metropolregion, die bis Kaufbeuren, Augsburg, Nürnberg und Rosenheim reicht, wenn man den Schildern an den Autobahnen glauben darf.

Im Jahr 2001 die Stadt wieder über die Mitte zu erschließen, noch einmal das Gleiche zu machen, wie 1972 und neben, bzw. unter der ersten Stammstrecke eine zweite zu bauen, ist der Geburtsfehler dieser Planung. Sie schafft eine Aporie, die in der Geometrie des Kreises liegt, und die sich mit dem Wachstum der Stadt exponential verschärft. Eine Erschließung über die Stadtmitte, wie mit der 2. Stammstrecke projektiert, wird durch die Kreis-Geometrie zur Falle. Aus dieser ersten Setzung folgte eine Kette von Fehlern, Umplanungen und daraus sich ergebende neue Probleme.

Erster Schildbürgerstreich: S-Bahn ohne Haltestellen

Dr. Vieregg am VGH: Umsteigezwänge. „Umsteigezwänge“, sind laut DB nicht schlimm. Einmal umsteigen ist keinmal und es geht ganz leicht, bahnsteiggleich; auf demselben Bahnsteig gegenüber. Mehr Umsteiger belasten den Nutzen des Projekts nicht erheblich.

Eine S-Bahn ohne Haltestellen ist so nützlich wie ein Haus ohne Türen. Um in die Innenstadt zu kommen, müssen die Fahrgäste dort wo die 2. Stammstrecke anfängt, in Laim und am Leuchtenbergring, aus der neuen S-Bahn aus- und wieder in die alte Stammstrecke umsteigen. Diese so geplante 2. Stammstrecke erschließt mit nur zwei Haltestellen zwischen Laim und Ostbahnhof die Innenstadt nicht. Darum wollen alle die 2. Stammstrecke, aber keiner will durch. Eine Innenstadt-Erschließung war jedoch die „Aufgabenstellung des Vorhabenträgers“, laut DB Anwalt vor dem VGH.

Wir sind jetzt im Jahr 2010. Die zweite Röhre mit der „Aufgabenstellung des Vorhabenträgers“ einer Innenstadt-Erschließung (so der DB Anwalt vor dem VGH) macht kein gutes Bild. Sie bietet mit nur 3 neuen S-Bahnen pro Stunde auch nur 10% Kapazitätserweiterung, dadurch kaum noch Nutzen, und sie rechnet sich schon nicht mehr.

Zweiter Schildbürgerstreich: Neue Züge auf den alten Gleisen

Jetzt kommt, zeitlich in etwa mit der Planfeststellung des PFA 3 der Bruch in der Planung des Betriebskonzepts. Durch Umplanung soll ein neuer Nutzen generiert werden.

Aus dem mangelnden Nutzen eines Tunnels ohne Haltestellen zieht die BEG unter Wirtschaftsminister Zeil die Konsequenz und vollzieht einen Bruch mit der bisherigen Planung. Ein neues Betriebskonzept (das heutige) mit so genannten Regio-S-Bahnen und Express-S-Bahnen nutzt den 2. Stammstreckentunnel als unterirdischen Durchgangsbahnhof, um schnell in die Stadtmitte und unter der Stadt durch auf die andere Seite der Metropolregion zu gelangen. Der Hauptbahnhof als Sackbahnhof wird „entlastet“ durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof. Das S-Bahn Netz wird in die Metropolregionen hinaus vergrößert. Die Pendler draußen eingesammelt und ab dem S-Bahnbereich rauschen die neuen Regio-S-Bahnen und dazu einige Expressbahnen durch. Man kommt schnell aus der Region nach München und durch die Stadt hindurch.

Eine sinnvolle Sache, wie auch die Innenstadterschließung eine sinnvolle Sache ist. Nur eben nicht auf ein und demselben Gleis. Nicht, wenn der Durchgangsverkehr auf dem gleichen Gleisen gefahren wird, wie die S-Bahnen zur Erschließung der Innenstadt. Aus einem Fehler: dass die S-Bahn auf vielen Außenstrecken noch keine eigenen Gleise hat, sondern sich diese mit Regional- und Güterzügen teilen muss, aus dem fehlenden Ausbau der Außenstrecken (siehe oben) macht man eine Tugend.

Auf den Gleisen der Regionalzüge und S-Bahnen fahren jetzt zusätzlich noch Express S-Bahnen und die neuen Regio-S-Bahnen. Schnelles Rein- und Rausrauschen in und aus der Stadt und verkehrliche Erschließung der Innenstadt. Zwei Ziele, die sich gegenseitig behindern

Das ist der Grund, warum nun einige Haltestellen auf den Außenästen schlechter bedient werden als vorher.

Die Haltestellen, 11 von 150, bei denen die Fahrgäste in der rush hour länger warten müssen und die sehr viel weniger Kapazität haben werden als heute (um 33%), sind deshalb nicht eine Marginalie, sondern ein Systemproblem (Siehe Kritik von CSU Bocklet) Auf der S4 fahren dann nur noch vier statt 6 S-Bahnen in der rush hour. Das ist ein Abbau des Angebots um 33%. Die errechnete Kapazitätserhöhung von 40% findet vielfach zu Leerzeiten statt und eine Takt-Verbesserung von 20 auf 15 Minuten bei 8 von 12 Ästen ist marginal. Eine neue Express-S-Bahn zum Flughafen, ja. Aber: „Die S1, häufig von den Menschen im Westen als Flughafenlinie mit Umstieg in Laim benutzt fährt nur noch alle 30 Minuten.“ (MM 8.1. 2017 Leserbrief.)

2026 nach 15 Jahren Planung und 10 Jahren Bauzeit werden die Fahrgäste in der rush hour, länger auf ihre S-Bahn warten. Sie werden in Zügen fahren, die noch mehr überfüllt sind, weil das Fahrgastaufkommen durch das Wachstum der Stadt draußen nochmal gehörig

Störungen und Verspätungen werden nicht abnehmen, sondern auch nach der Fertigstellung der 2. Stammstrecke bleiben und zunehmen. Wir erinnern uns: die meisten Verspätungen werden von den vernachlässigten Außenstrecken nach innen getragen. Laut SZ-Bericht zum Wirtschaftsausschuss (SZ 1.12.2017 Andreas Schubert. 15-Minuten-Takt auf acht S-Bahn-Ästen) sind die Linien durch den neuen Tunnel, 2. Stammstrecke, besonders störanfällig, sie weisen die meisten Störungen auf.

Eine echte Kapazitätsausweitung, die bei den Pendlern ankommt, ist ohne einen Ausbau der Außenäste nicht möglich.

Dritter Schildbürgerstreich: Von Garching nach Dachau und die Brezn am Marienplatz kaufen

Das ist das Problem der „Haltepunkte“ von Dr. Viereggs beim VGH angesprochen.

Die heute bestehende Überlastung der 1. Stammstrecke, die durch den Bau der 2. Stammstrecke abgebaut werden soll, wird durch den Bau der neuen und die damit verbundene Bündelung an den 2 Haltepunkten auf die anderen Verkehrsträger, die U-Bahnen übertragen. An den 2 Stationen, an denen die neue S-Bahn dann noch hält, verschärft sich die Überlastung der heute schon brechend vollen U-Bahnen dramatisch.

Heute. Wenn Bayern München spielt, bleibt die U-Bahn am Odeonsplatz stehen und wartet bis alle Fahrgäste in die entferntesten vorderen Wägen eingestiegen sind, weil hinten in der U-Bahn alles überfüllt ist. Auch an normalen Tagen fahren zwischen 16 und 19 Uhr manche Berufstätige bewusst erst mal in die falsche Richtung zum Sendlinger Tor, um von dort aus noch einen Sitzplatz nach Garching zu ergattern. In einer überfüllten U-Bahn zum Sendlinger Tor wohlgemerkt.

2026. In der Stadtmitte am Hbf und am Marienhof angekommen, müssen 100 000 bis 200 000 neue Fahrgäste umsteigen in U-Bahnen und Straßenbahnen, die heute schon hoffnungslos überlastet sind. Deshalb muss zu diesem Zweck, als Zugabe zur 2. Stammstrecke, eine U9 gebaut werden. Sie hat die Funktion, diese Fahrgäste wieder wegzukarren. Aus einem Fehler folgt der nächste und mit der U9 wird die Erschließung der Stadt über den schwarzen Punkt in der Mitte weiter in die Zukunft projiziert. Die Kreisgeometrie wird zur Falle.

P.S.

Die vielfältigen Möglichkeiten, die S-Bahn bis zum Jahr 2010 zeitnah auszubauen

- zusätzliche Kapazität und
- einen funktionierenden bypass zu schaffen und
- Störungen/Verspätungen zu beseitigen

wurden bewusst und gezielt unterlassen, obwohl dazu bereits ein Katalog erstellt war.

Express-S-Bahnen zum Flughafen hätten wir längst, wenn wir nicht vorher die 2. Stammstrecke bauen müssten. Auch einen zweiten bypass von Pasing über die Sendlinger Spange und Poccistraße gäbe es seit langem. Dreizehn vorgezogene Maßnahmen zur schnellen Ertüchtigung der S-Bahn hätten wir längst vorgezogen, wenn wir nicht vorher die

...

A propos bypass. Noch ein Tipp für alle Störfälle auf der ersten Stammstrecke. Es gibt jetzt schon auf dem Ostteil einen genialen bypass: die U4 und U5 vom Ostbahnhof zu Odeonsplatz, Stachus und Hbf. Sie hält auch noch im Lehel. Man ist sogar schneller als mit der S-Bahn. Einziger Nachteil die schreckliche Überlastung bei den Anschlüssen: U1, U2, U3, U6.

Als bypass zur 1. Stammstrecke ist die Tunnelstrecke allemal nur dritte Wahl. Im Osten funktionieren U4 und U5 schon jetzt hervorragend für alle Haltestellen. Und im Westen ab dem Bau von Poccistraße und Sendlinger Spange plus U5 Verlängerung nach Pasing sowieso. Interessant, wie das Umsteigen von der 2. Stammstrecke auf die erste bei einer Störung im Tieftunnel, vor sich gehen wird.