



ABDRUCK

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstraße 28b, 80331 München

Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes
Aubing-Lochhausen-Langwied
Herrn Sebastian Kriesel
BA-Geschäftsstelle West
Landsbergerstr Straße 486
81241 München

Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I/31-2 (ÖPNV)

Blumenstraße 31-35
80331 München
Telefon (089) 233
Telefax (089) 233 21797

Dienstgebäude:
Blumenstr. 31
Zimmer: 026
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom
21.02.2017

Ihr Zeichen
D-HA II / BA

Unser Zeichen

Datum
20.04.2017

Künftige S-Bahn-Taktzeiten und die Nutzen-Kostenuntersuchung

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03300 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 15.02.2017

U- und S-Bahnen im Münchner Westen

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03301 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 15.02.2017

Sehr geehrter Herr Kriesel,

die beiden o. g. Anträge des Stadtbezirkes 22 wurden dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Wir nehmen dazu wie folgt Stellung:

Selbstverständlich sind dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die im Antrag Nr. 14-20 / B 03300 erwähnten Veröffentlichung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr (OBB) bekannt. Zu dem daraus in der Antragsbegründung gezogenen Rückschluss, dass in der Hauptverkehrszeit (HVZ) mit einem Verlust von 33 % der „Transportkapazität“ im Stadtgebiet des BA 22 zu rechnen sei, hatten wir Ihnen allerdings mit Schreiben vom 20.04.2016 bereits Folgendes mitgeteilt:

„Da nach der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke deutlich mehr Züge wie heute verkehren, nehmen auch die „Transportkapazitäten“ insgesamt zu. Das ist auch bei den Stationen der Fall, bei denen ggf. der 10-Minuten-Takt zur HVZ durch einen 15-Minuten Grundtakt ganztags ersetzt werden würde. Zwar verringert sich die Fahrtenfolge in den Hauptverkehrszeiten von 10 auf 15 Minuten, jedoch stellt das Fahrtenangebot mit vier Fahrten je Stunde den gesamten Tag über und auch am Wochenende eine signifikante Verbesserung für Fahrgäste dar, die außerhalb der Hauptverkehrszeiten unterwegs sind. Zudem ist im Rahmen des Startkonzeptes geplant, auf den Linien S3 und S8 Express-S-Bahnen fahren zu lassen, die die Grundtakt-

U-Bahn: Linie 1, 2, 7, 8
Haltestelle Fraunhoferstraße
Linie 1, 2, 3, 6, 7, 8
Haltestelle Sendlinger Tor

Straßenbahn: Linie 17, 18, 27
Haltestelle Müllerstraße
Bus: Linie 52, 152
Haltestelle Blumenstraße

Internet:
<http://www.muenchen.de>

Prädikat für vorbildliche
Gleichstellungspolitik
für Frauen und Männer



S-Bahnen entlasten werden. Schon heute zeigt sich, dass dort wo Expresszüge angeboten werden, diese sehr gut angenommen werden. Durch diese Verlagerung wird sich das Platzangebot in den S-Bahnen auch an den Bahnhöfen, die nicht von einem Expresshalt bedient werden, spürbar verbessern. Dies kommt gerade den S-Bahnfahrern aus Freiam, Neuaubing, Lochhausen und Langwied zugute, da die Grundtakt-S-Bahnen dann noch über mehr freie Kapazitäten verfügen werden. Alle Dimensionierungsprüfungen zur 2. Stammstrecke konnten positiv abgeschlossen werden bzw. haben gezeigt, dass das Platzangebot – anders als heute – allen Anforderungen entsprechen kann. Erhebungen der letzten Jahre im Bereich MVV-Verkehrsforschung haben übrigens gezeigt, dass die Auslastungen der S-Bahnen über den ganzen Tag zunehmen. Insgesamt kann zusammengefasst werden, dass durch die Inbetriebnahme einer 2. Stammstrecke deutlich besser der Fahrgastnachfrage entsprochen werden kann.“

Darüber hinaus hat der MVV in Abstimmung mit der OBB aktuell darauf hingewiesen, dass die „Beförderungskapazität“ im Stadtgebiet des BA22 in der HVZ eben **nicht** um 33% abnimmt:

Die Verkehrsbedienung im BA 22 wird durch die Bahnhöfe an den heutigen S-Bahnlinien S3 (Lochhausen, Langwied), S4 (Leienfelsstraße und Aubing), S6 (Westkreuz) und S8 (Freiam, Neuaubing und Westkreuz) sichergestellt.

Bei den Stationen im BA 22 an den S-Bahnlinien S3 und S8 wird in der HVZ – wie in der Antragsbegründung richtig dargestellt – der 10-Minuten-Takt durch einen 15-Minuten Grundtakt ersetzt. In diesem Zeitfenster nimmt die Fahrtenzahl von sechs auf vier Fahrten je Stunde und Richtung ab. Gleichzeitig wird auf den Linien S4 und S6 – wie in der Antragsbegründung **nicht** dargestellt – der 20-Minuten-Takt durch einen 15-Minuten Grundtakt ersetzt. Hier nehmen die „Transportkapazitäten“ im Stadtgebiet des BA22 in der HVZ um 33% zu.

Weiter hat der MVV darauf hingewiesen, dass nach derzeitigem Planungsstand in der Nebenverkehrszeit (NVZ) das Angebot an der S3, S4, S6, S8 – also allen S-Bahnlinien im BA 22 – mindestens erhalten bleibt bzw. sogar zunimmt. Die in der Antragsbegründung enthaltene Aussage, wonach die Bahnhöfe Lochhausen, Langwied, Leienfelsstraße, Aubing und Westkreuz abends nur alle 30 Minuten bzw. mit zwei Fahrten je Stunde und Richtung angefahren werden, ist definitiv falsch:

- Der Bahnhof Westkreuz wird beispielsweise in der NVZ nicht mit zwei Fahrten je Stunde und Richtung bedient sondern mit acht.
- Die Bahnhöfe Lochhausen, Langwied, Leienfelsstraße und Aubing werden beispielsweise in der NVZ nicht mit zwei Fahrten je Stunde und Richtung bedient sondern mit vier.
- In der Schwachverkehrszeit (SVZ) wird der Bahnhof Westkreuz weiterhin mit 6 Fahrten pro Stunde und Richtung bedient.
- An den Bahnhöfen Neuaubing und Freiam bleibt die Bedienungshäufigkeit in der SVZ mindestens erhalten.
- An den Bahnhöfen Leienfelsstraße und Aubing wird in der SVZ der 20/40 Minuten-Takt durch einen einheitlichen und gut merkbaren 30-Minuten-Takt ersetzt.

Zu der in der Antragsbegründung weiter enthaltenen Frage, womit die Fahrgäste im Münchner Westen nach der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke fahren sollen, ist darauf hinzuweisen, dass künftig beispielsweise auf dem Abschnitt Buchenau – Ostbahnhof 70 statt 60 Fahrtenpaare je Werktag und auf dem Abschnitt Germering – Pasing 80 statt 78 Fahrtenpaare je Werktag verkehren werden. Der Hinweis, dass Angebotsverbesserungen auf der S4 nicht möglich seien, entspricht in sofern nicht der Tatsache, dass zwar ein echter 10-Minuten-Takt betrieblich nicht umsetzbar ist, ein 15-Minuten-Takt jedoch schon.

Der Hinweis, dass durch die vorhandene Stammstrecke deutlich mehr Züge fahren könnten als heute, ist ebenfalls nicht nachvollziehbar. Uns ist kein S-Bahn-System bekannt, bei dem deutlich mehr als 30 Züge pro Stunde und Richtung über einen längeren Zeitraum verkehren.

Zwar liegt die technische Leistungsfähigkeit rein bezogen auf die Linienzugbeeinflussung (LZB) in München bei 37,5 Zügen pro Stunde und Richtung, externe Einflüsse schränken diese Leistungsfähigkeit in der Praxis jedoch deutlich ein (vgl. dazu Wikipedia: „Die planmäßig dichteste Zugfolge einer Eisenbahnstrecke nach EBO befindet sich in Deutschland seit 2004 auf der Stammstrecke der Münchener S-Bahn, wo nach Ausrüstung der Strecke mit Linienzugbeeinflussung mit CIR-ELKE (modifiziert) zu Spitzenzeiten eine planmäßige Zugfolgezeit von 120 Sekunden erreicht wird (30 Züge pro Stunde und Richtung). Bei den Zeitangaben der heutigen Anwendungsfälle ist zu berücksichtigen, dass es sich um die kürzeste planmäßige Zugfolgezeit handelt, die grundsätzlich Reserven (Pufferzeiten) enthält, um verschiedene zufällige Einflüsse abzufangen und auch kleinere Verspätungen abbauen zu können. Die minimal technisch realisierbaren Zugfolgezeiten sind daher deutlich geringer, jedoch lassen sie sich aus Stabilitätsgründen nicht über längere Zeiträume mit mehreren Zügen realisieren; durch zufällige Einflüsse würde sonst ein Stau der Züge entstehen.“).

Bereits mit Schreiben vom 23.12.2015 hatten wir Ihnen dazu Folgendes mitgeteilt:

„In diesem Zusammenhang weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass der Einsatz zusätzlicher Züge die Leistungsfähigkeit der gesamten Infrastruktur weiter ausreizt. Schon heute zeigt sich, dass der Einsatz eines leistungsfähigen LZB-Systems alleine nicht ausreicht, um einen stabilen Betriebsablauf zu ermöglichen. Zusätzlich einhergehen müssen immer auch Anpassungen bei weiteren Infrastruktureinrichtungen, die jedoch nur bedingt realisierbar sind. Hinzu kommt die Tatsache, dass die maximale Zugfolge insbesondere von der Fahrgastzahl sowie den Fahrgastwechselzeiten am Bahnhof abhängig ist. Schon heute reicht das Haltezeitfenster nur bedingt aus, beispielsweise einen Fahrgastwechsel von einer Vielzahl von mobilitätseingeschränkten Personen zu ermöglichen. Nachdem von einer weiteren Zunahme der Fahrgäste auszugehen ist, wird sich auch die Aufenthaltszeit der Züge am Bahnhof entsprechend verlängern.

Vor diesem Hintergrund muss die Betriebsleitung der S-Bahn München schon heute anordnen, Taktverstärker vereinzelt auszusetzen, um eine akzeptable Betriebsqualität im S-Bahn Grundangebot zu ermöglichen. Zu diesem Mittel wird erst dann gegriffen, wenn andere dispositive Maßnahmen sich nicht als zielführend erweisen.

Vor diesem Hintergrund sollten aus unserer Sicht ausschließlich Maßnahmen ergriffen werden, die nachweisbar zu einer verbesserten Betriebsqualität beitragen.“

Zusammenfassend ist aus Sicht des MVV und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung festzuhalten, dass das Verkehrsangebot auch im Stadtgebiet des BA 22 mit der 2. Stammstrecke - von einzelnen temporären wie auch punktuellen Anpassungen abgesehen - insgesamt verbessert wird, was auch entsprechend kommuniziert werden sollte.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass die 2. Stammstrecke maßgeblich dazu beiträgt, den Öffentlichen Verkehr in der Landeshauptstadt München, der Region München wie auch in der Metropolregion München zu verbessern. Kernziel war und ist dabei allerdings nicht, die innerstädtischen Verkehre in den Gebieten der einzelnen Bezirksausschüsse zu optimieren bzw. damit auf die Entwicklung einzelner Bauabschnitte in den jeweiligen Stadtbezirksvierteln zu reagieren. Die S-Bahn München dient in erster Linie dazu, die Region optimal mit der Landeshauptstadt München zu verbinden; darüber hinaus übernimmt sie aber auch eine wichtige innerstädtische Verbindungsfunktion.

Die Feinerschließung einzelner Bauabschnitte bleibt dagegen in der Regel den kommunalen Verkehrsmitteln vorbehalten. Lösungen hierzu werden im Rahmen des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München erarbeitet (vgl. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.09.2015, Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 03603). Konkret bezogen auf die künftige ÖPNV-Erschließung des Entwicklungsgebietes Freiham hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Benehmen mit SWM/MVG und den betroffenen städtischen Referaten eine Beschlussvorlage zum „Systemvergleich Tram / U-Bahn“ erstellt. Bevor dazu die bereits angekündigte Anhörung der Bezirksausschüsse 21, 22 und 25 erfolgt, ist aber zunächst noch eine

Befassung der Freiham-Kommission mit dieser Thematik am 24.05.2017 vorgesehen.

Abschließend können wir Ihnen nochmals versichern, dass die vom BA benannten Hinweise sowohl der Landeshauptstadt München, dem MVV wie auch der OBB bekannt sind. Die Beteiligten sind dabei grundsätzlich offen für Verbesserungsvorschläge: Hierzu wäre es aber hilfreich, wenn diese auf das von der Bayerischen Staatsregierung vorgesehene „Programm Bahnausbau Region München“ aufbauen bzw. die Realisierung einer 2. Stammstrecke bereits unterstellen und diese nicht stetig hinterfragen würden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung steht auch im Zusammenhang mit dem v. g. Programm in regelmäßigem Kontakt mit der OBB und fordert dabei den weiteren Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs auf dem Stadtgebiet sowie ins Umland aktiv ein. Zielsetzung dabei ist es, den gesamten Bahnknoten München - über den Bau der 2. Stammstrecke hinaus - weiter zu entwickeln, um den zukünftig zu erwartenden Verkehrszuwachs verträglich bewältigen zu können. Dazu gehören neben dem Ausbau der S-Bahn-Außenäste (insbesondere S4-West und S8-Ost) auch tangentielle Bahnverbindungen (wie z. B. die Sendlinger Spange, die Pasinger Kurve und der DB-Nordring).

Alle Beteiligten verfolgen gemeinsam die Zielsetzung, künftig ein den verkehrlichen Entwicklungen gerecht werdendes Betriebskonzept für die S-Bahn München zu ermöglichen. Die 2. Stammstrecke bietet dazu - auch aus Sicht aller Verbundlandkreise - die entscheidende Grundlage.

Den Anträgen Nr. 14-20 / B 03300 und 14-20 / B 03301 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Sie sind damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen,