

29.11.2006

Antrag an den Bezirksausschuss Trudering-Riem:

Lasst die Fakten sprechen – mehr Transparenz beim 2. Stammstreckentunnel

Der BA 15 Trudering-Riem bittet Planungsreferat, Baureferat und MVG um die Beantwortung folgender Fragen im Rahmen der satzungsmäßigen Drei-Monatsfrist:

A) Nahverkehrsbericht

- Wie bewertet die Stadt München die sensationellen Ergebnisse aus dem 1. Münchner Nahverkehrsbericht, wonach die Bahnhofsbelastung (=Zahl der Fahrgäste, die dort täglich ein- oder aussteigen) im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke zwischen 1987 und 2002 um **10 Prozent abgenommen** hat, obwohl der Ostbahnhof im gleichen Zeitraum um 32% zugelegt hat?
- Wie lässt sich vor diesem Hintergrund aus Sicht der Stadt München die verkehrliche Notwendigkeit eines 2. Stammstreckentunnels unter **teilweiser Umgehung des Ostbahnhofes** überhaupt noch begründen – insbesondere vor dem Hintergrund der Kostensteigerung auf 1,85 Mrd. EURO?

B) Nachfragen zum U-S-Bahn-Mischbetrieb

Nachdem unser BA-Antrag vom 2. Mai 2006 für eine U-S-Bahn-Betriebsalternative münchenweit für ein anhaltendes Aufsehen und für eine intensive fachliche Diskussion gesorgt hat, kristallisieren sich folgenden weiterführenden Kernfragen heraus:

- Offenkundig hat es in der über fast vierzigjährigen Baugeschichte des Münchner U-Bahnsystems einen Bruch gegenüber der ursprünglichen Zielsetzung gegeben, die U-Bahn-Tunnel querschnittsmäßig generell auch für einen Betrieb unter Oberleitung auszulegen (Siehe Zimniok-1985, S95ff). Wann, bei welchen Linien und aus welchen Gründen erfolgte diese Profilverkleinerung?
- Besteht grundsätzlich die Möglichkeit, in den U-Bahnstreckentunnels durch die Umwandlung des Schottergleisbetts in eine „Feste Fahrbahn“ mit direkt auf dem Gleistrog montierten Schienen 30 bis 50cm mehr Höhe über Schienenoberkante (derzeit 4,35m) zu gewinnen, die für eine Oberleitung mittels Stromschienen genutzt werden kann? (Siehe hierzu die als Anlagen beiliegenden Tunnelprofilschemata für U- und S-Bahn)

Sofern eine derartige nachträgliche Erweiterung des U-Bahn-Tunnelprofils nicht möglich ist, bleibt immer noch der Einsatz von geeigneten Zweisystem-Fahrzeugen. Hier ergeben sich folgenden Fragen:

- MVG-Chef Herbert König hat vor ca. 2 Jahren den Einsatz von Zweisystemfahrzeugen für einen U-S-Bahn-Mischbetrieb im Kontext eines Stadion-

Sprinter-Projektes ernsthaft thematisiert. Welchen Fahrzeugtyp hat Herr König damals ins Auge gefasst? Welche Eigenschaften (Länge, Motorisierung, Platzzahl, Klimatisierung, Signaltechnik etc.) weist dieser Typ auf?

- Wie bewertet die MVG den Einsatz des Zweisystemtriebwagens ET474 für die Hamburger S-Bahn, der z.T. nachträglich (!) auch auf Oberleitungsbetrieb umgebaut wurde? Wäre dieser Typ nach kleineren Modifikationen grundsätzlich auch mit dem Münchner U-Bahn-System kompatibel zu machen?
- Wie bewertet die MVG im Gegenzug die Möglichkeit, nach dem Hamburger Vorbild C-Wagen der Münchner U-Bahn für den Einsatz auf Oberleitungsstrecken des Münchner S-Bahn-Systems hochzurüsten? Und dabei z.B. mit Klapptritt das Problem der unterschiedlichen Bahnsteighöhen und Wagenbreiten auf S-Bahnstrecken zu lösen?
- Welche anderen existierenden Zweisystemfahrzeuge (z.B. U-Bahn Athen) kämen aus Sicht der MVG für das Münchner Netz in Betracht?

Begründung

Der BA15 hat das Projekt 2.S-Bahnstammstrecke wegen der negativen verkehrlichen Auswirkungen auf den stadtnahen S-Bahnbereich und somit auch auf Trudering immer schon kritisch betrachtet. In den letzten Monaten hat sich die Kostensituation dieses Projektes dramatisch verschlechtert. Beinahe im Monatsrhythmus bringen die Tageszeitungen Berichte über diese kritische Situation. Umso unerträglicher ist es, wenn die vorhandenen Projekt-Alternativen – wie gerade der BA15-Vorschlag eines U-S-Mischbetriebes - keine faire Chance in der Welt der Polit-, Verwaltungs- und Bahn-Profis bekommen. Dieser Antrag soll dem abhelfen.

Quellen

Zimniok-1985:

Auszug aus dem Buch "Eine Stadt geht in den Untergrund" von Klaus Zimniok, erster U-Bahnreferent der LHM, S.95ff:

"Tunnel und Bahnhöfe lassen sich nicht mehr nachträglich zuschneiden, sie stehen in Beton hundert und mehr Jahre auch dann noch, wenn kommende Generationen in anderen Kategorien zu denken gelernt haben.

Um einen Betriebsverbund mit einem einheitlichen größeren Wagen in der Zukunft zu ermöglichen und um technische Neuerungen wie etwa ein Fahren mit Oberleitung offenzuhalten, wurden auch bei der U-Bahn um 55 Zentimeter höhere Tunnel gebaut."

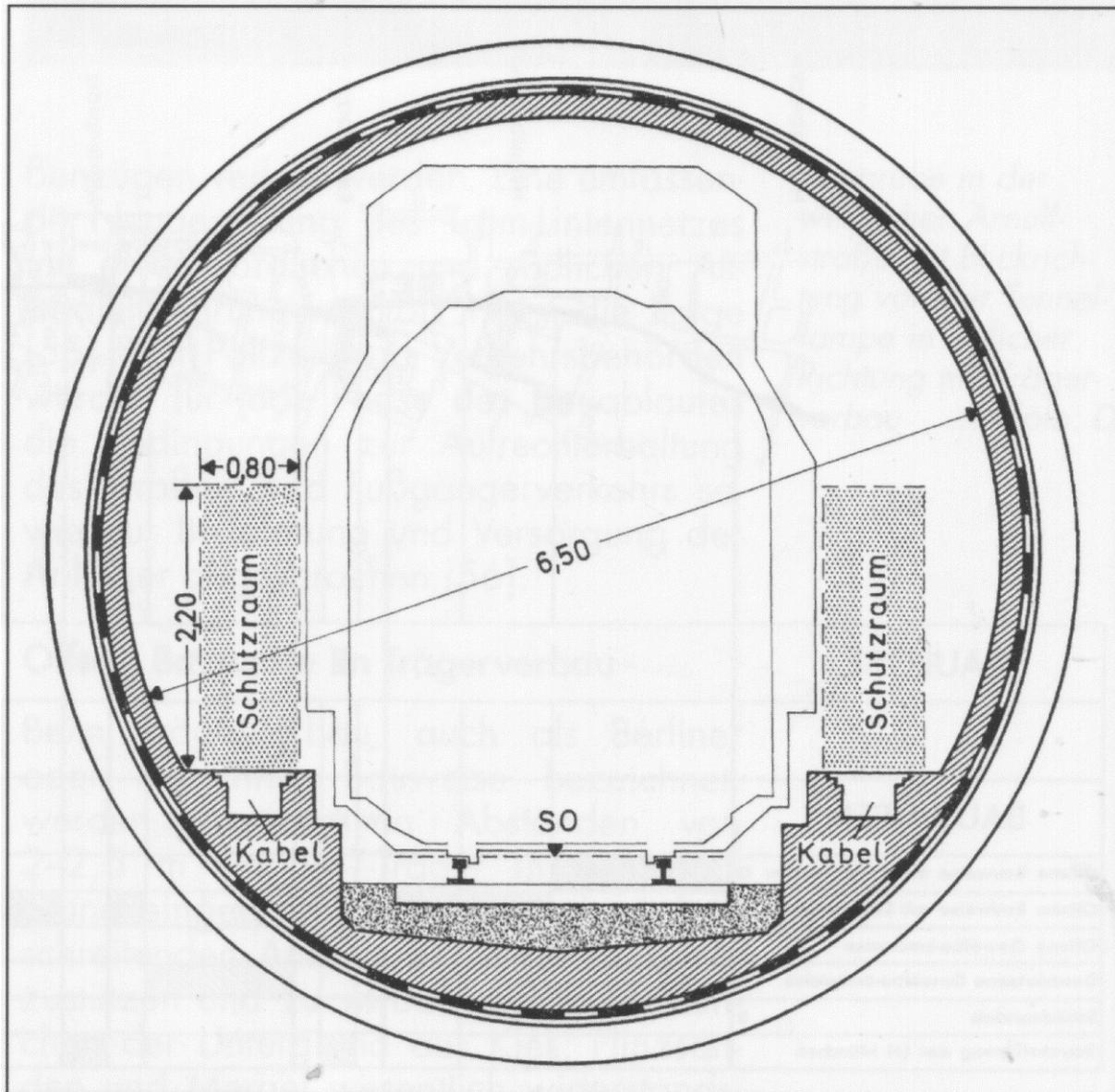
Pospischil, Rudolph: S-Bahn München, Alba-Verlag 1997

Anlagen

- S-Bahn-Normprofil (1970)
- U-Bahn-Normprofil (2006)
- Foto eines Zweisystemfahrzeuges ET474 der Hamburger S-Bahn
- Foto eines Wagen Typ C der Münchner U-Bahn (MVG)

ANLAGEN

S-Bahn-Normprofil (Aus Pospischil, S-Bahn München, Alba-Verlag, 1997)



U-Bahn-Normprofil (Baureferat U-Bahnbau 2006)

Regelquerschnitt für eingleisigen Streckentunnel

H = 1:20

