

**From:** Thomas Kantke  
**Sent:** Montag, 20. April 2009 14:39  
**To:**  
**Subject:** Widerlegung von Göttlers 7 Thesen zur Zweiten Stammstrecke

Sehr geehrte Damen und Herren

Beim Expertenhearing am 25.03.2009 im Münchener Rathaus hat Herr Göttler vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in seinem Vortrag 7 Ziele aufgestellt, die mit Hilfe des zweiten S-Bahntunnels erreicht werden sollen. In dieser Mail wird analysiert, ob das der Fall ist.

(1) Reduzierung der Störanfälligkeit

Die Störanfälligkeit der S-Bahn ergibt sich durch betriebliche Zwangspunkte im Gesamtsystem. Um die betrieblichen Zwangspunkte abzubauen, sind insbesondere Ausbaumaßnahmen im Außenbereich notwendig, d.h. beispielsweise müssen teilweise eingleisige S-Bahnstrecken zweigleisig ausgebaut werden, zweigleisige Strecken müssen teilweise viergleisig ausgebaut werden, die Gleiskapazität für die S-Bahn ist im Bahnhof Leuchtenbergring auf 6 Gleise und im Ostbahnhof auf 8 Gleise zu erhöhen und die Linienzugbeeinflussung (LZB) ist bis Daglfing, Riem, Trudering, Perlach, Fasangarten, Moosach, Untermenzing, Langwied, Aubing, Neuaubing, Lochham und Harras zu verlängern. Desweiteren müssen teilweise schlankere Weichen (z.B. 525er Weichen statt 190er Weichen) eingebaut werden, um die Streckenkapazität zu erhöhen.

All diese Punkte löst der Tunnel nicht nur nicht, sondern verschärft sie sogar noch, weil eine höhere Zugkilometerleistung über das störanfällige Außenstreckensystem geführt werden soll. Außerdem verringert der Tunnel durch seine unprofessionelle Anbindung an das bestehende Gleisnetz die Gleiskapazität.

(2) Verbesserung der Betriebsqualität

Hier gilt analog dasselbe, was oben gesagt wurde. Höhenfreie Ein- und Ausfädelungen, Vergrößerung der Weichenradien im bestehenden Netz, eine verbesserte Zugabfertigung und der Neubau eines elektronischen Stellwerks Ostbahnhof, dass sämtliche Schnittstellenproblematiken in der Fahrstraßenüberwachung im Ostbahnhof vermeidet, sind Maßnahmen, die die Betriebsstabilität nachhaltig verbessern - nicht der zweite Tunnel.

Neben der Zugabfertigung auf der Stammstrecke durch ortsfestes Personal, sollte auf der Stammstrecke automatisch gefahren und gebremst werden (AFB) und die verbleibende Haltezeit für die Fahrgäste durch eine Countdown Sekundenuhr angezeigt werden. Desweiteren sind -wie z.B. bei der New Yorker U-Bahn - auf der Stammstrecke bei Halt des S-Bahnzuges im Bahnhof sämtliche Türen zentral zu öffnen. Das bestehende TAV-Verfahren kann beibehalten werden unter der Voraussetzung, dass es durch ein Zentralschliessverfahren - wie beim ET 420 - überlagert und dominiert wird, d.h. das TAV-Verfahren gilt nur solange, wie keine Zentralschliessung (durch ortsfestes Personal auf der Stammstrecke, durch den Triebfahrzeugführer auf den Außenstrecken) vorgenommen wird. Außerdem sind alle S-Bahnzüge mit Magnetschienenbremsen nachzurüsten. <sup>1</sup>

### (3) Kapazitätserhöhung für Taktverbesserungen

Genau aus diesem Grund muss das Gesamtsystem, d.h. insbesondere das Außennetz, ausgebaut werden. Zwischen Laim und Leuchtenbergring brauchen wir zwei Gleise, die die S-Bahn zusätzlich benutzen kann; dies impliziert nicht notwendigerweise ein Neubau von zwei Gleisen, erst recht nicht einen neuen Tunnel. Der meiste Ausbaubedarf ist im Außenbereich vorhanden.

### (4) Verkehrliche Entlastung der bestehenden Stammstrecke

Auch hier gilt das, was unter (3) bereits gesagt wurde. Zwei Gleise, die die S-Bahn zusätzlich benutzen kann, impliziert nicht notwendigerweise ein durchgehender Neubau von zwei Gleisen, erst recht nicht einen neuen Tunnel. Es ist die Planungsregel Organisation vor Elektronik vor Beton zu beachten.

Zum Erreichen eines Zieles sind zuerst organisatorische Maßnahmen wie z.B. längere Züge oder eine Veränderung der Zugabfertigung zu prüfen. Kann das Ziel hiermit nicht erreicht werden, dann sind als nächstes elektronische Maßnahmen wie das Fahren mit LZB/AFB oder die Veränderung der Stellwerkslogik/Zuständigkeit zu prüfen. Erst dann, wenn auch dies nicht zum Ziel führt, sind aufwändige Betonmaßnahmen wie der Bau von neuen Gleisen vorzunehmen, wobei hierbei zuerst oberirdische Maßnahmen vorzuziehen sind und aufwändige Tunnelbauwerke im Hinblick auf einen effizienten Mitteleinsatz die Ultima Ratio sind. Einen extrem teuren Tunnel an den Anfang der Maßnahmen zu stellen ist hochgradig suboptimal; dies gilt insbesondere dann, wenn noch nicht einmal die Betriebskonzepte feststehen und man das Planungs-dreieck, also die Abhängigkeit zwischen Fahrzeugen, Zugangebot und Infrastruktur missachtet.

### (5) Gewinn neuer Fahrgäste

Um neue Fahrgäste zu gewinnen, muss man neue Gebiete erschliessen und die zeitlichen Weglängen zwischen Quelle und Ziel durch die Hereinnahme von neuen Tangentialverbindungen reduzieren. Der Hauptbahnhof und der Marienplatz ist bereits perfekt erschlossen; die Marktsättigung ist erreicht, wohingegen der Tangentialverkehr auf dem Südring völlig unterentwickelt ist. Wenn ein Autohersteller, der neue Autos herstellen will, kein einziges Lenkrad und 100000 Autoräder auf Lager hat, dann ist es völlig unsinnig, weitere Autoräder zu bestellen, weil der Engpass bei den Lenkrädern liegt.

### (6) Alternative zum Individualverkehr

Gerade, weil in München der Tangentialverkehr, wo der motorisierte Individualverkehr große Zeitvorteile gegenüber dem ÖPNV hat, suboptimal abgewickelt wird, weil man oft erst in die Stadtmitte hereinfahren muss, um dann anschliessend zum Erreichen des Ziels auf einer anderen Radiale wieder stadtauswärts zu fahren, ist es notwendig, den Tangentialverkehr zu verbessern. Während der Südring den Tangentialverkehr verbessert, verschärft der zweite Tunnel die Problematik noch, weil er die Radiallastigkeit des S-Bahnsystems erhöht. Desweiteren zieht die S-Bahntunnel noch die U-Bahn in Mitleidenschaft, weil er die ohnehin schon stark belasteten Linien U2 und U3/U6, die am Hauptbahnhof bzw. am Marienplatz im rechten Winkel zum zweiten S-Bahntunnel verlaufen, weiter belastet und der parallel verlaufenden U4/U5, die noch sehr viel Kapazitätsreserven aufweist, Fahrgäste entzieht, weswegen sich das Wirtschaftsergebnis der MVG verschlechtert.

Zudem ist am Hauptbahnhof wegen Überfüllung der Zugangsanlagen zur U-Bahn - insbesondere zur Wieszeit - die Betriebssicherheit der U-Bahn nicht mehr gegeben.

### (7) schnelle Erreichbarkeit der zentralen Aufkommenspunkte

Sowohl zwischen Laim und Hauptbahnhof als auch zwischen Ostbahnhof und Marienhof sind die im zweiten Tunnel fahrenden S-Bahnzüge gegenüber dem auf dem ersten S-Bahntunnel fahrenden Züge genau 2 Minuten schneller. Da aber die Zugangszeit zum neuen Tunnel gegenüber dem ersten Tunnel sowohl am Hauptbahnhof als auch am Marienhof jeweils mindestens zwei Minuten länger dauert, gehen die Fahrzeitgewinne durch längere Zu- und Abgangszeiten wieder verloren, so dass der Nutzeneinbruch für Fahrgäste, die an der Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Isartor oder Rosenheimer Platz ein-, aus oder umsteigen wollen, nicht kompensiert wird. Desweiteren können Fahrzeitgewinne im Außenraum nicht dem zweiten S-Bahntunnel zugerechnet werden, da der S-Bahntunnel nur von Laim bis zum Leuchtenbergring reicht und die Haltepolitik im Außenbereich unabhängig von der Infrastrukturmaßnahme zwischen Laim und Leuchtenbergring ist.

Fazit:

Keines der von Herrn Göttler angesprochenen 7 Ziele wird mit dem Bau des zweiten S-Bahntunnels erreicht. Es ist wichtig, dass der Freistaat Bayern deshalb alle Planungen zum zweiten S-Bahntunnel unverzüglich einstellt und gemäß der Maßnahmenstrategie Organisation vor Elektronik vor Beton unter Berücksichtigung des Planungsdreiecks, dass die Abhängigkeit zwischen den Fahrzeugen, dem Zugangebot und der Infrastruktur aufzeigt, die S-Bahn München für die Zukunft ertüchtigt, damit einerseits die Schieneninfrastruktur den künftigen Anforderungen der Wirtschaft und Bevölkerung gerecht wird und andererseits, um dieses Ziel zu erreichen, die Steuergelder so effizient wie möglich eingesetzt werden.

Da für die meisten Unternehmer nach der Qualifikation der Arbeitnehmer eine gute Infrastruktur das zweitwichtigste Kriterium für die Standortwahl ist, können wir uns nicht länger eine jahrelange Fehlplanung beim Ausbau der Münchener S-Bahn leisten.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.stadtkreation.de/suedring](http://www.stadtkreation.de/suedring)

Viele Grüße,  
Thomas Kantke