

Plan A – Das Konzept

Zentrales Ziel ist ein lebenswerter, attraktiver und zukunftsfähiger Großraum München. Die Lebensqualität kann nur durch den Umweltverbund und damit auch dem ÖPNV sichergestellt werden. Durch die Konzentration auf ein einzelnes Großprojekt ist der S-Bahn-Ausbau blockiert.

Der Plan A ist hingegen ein Konzept aus vielen sinnvollen Einzelmaßnahmen. Damit können auch mit den heute bereitstehenden Mitteln Verbesserungen schnell realisiert werden.

Ziele

Ziel des Konzepts ist es, den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) zu stärken. Realistisch ist ein ÖV Anteil innerstädtisch von 75% (heute 50%) sowie im Stadt-Umland Verkehr von 70% (heute 30%).

Angebotsstandards

Für ein attraktiven Nahverkehr sind eine hohe Zuverlässigkeit und der einheitliche 10-Minuten-Takt Voraussetzung. Bei U-Bahn und Tram ist tagsüber schrittweise der 5 Minutentakt einzuführen.

S-Bahn-Tieftunnel gescheitert

Nach über zehnjähriger Planung gibt es für den S-Bahntieftunnel **weder einen baureifen Entwurf noch eine Finanzierung**. Damit ist der **Tieftunnel gescheitert**.

Probleme im Bahnknoten München

Bei der S-Bahn häufen sich folgende Probleme:

- Technische Ausfälle (z.B. durch fehlende Redundanz im Stellwerk Ostbahnhof),
- unzureichende Zugabfertigung im Tunnel (d.h. zu lange Haltezeiten in den Stationen).
- fehlende zweigleisige Abschnitte auf den Außenstrecken (einmal entstandene Verspätungen können nur schwer wieder abgebaut werden)
- keine eigenen Gleise für den Güterverkehr und fehlende Verbindungen zum Rangier- und Containerbahnhof (u.a. Konflikte mit Personenverkehr)
- fehlende tangentielle Verbindungen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Stadtgebiet und im stadtnahen Umlandbereich

Sofortmaßnahmen bei der S-Bahn

- Einführung Takt10 bis Gauting
- Takt10 für S6 West bis Gauting
- Takt10 für S8 West bis Weßling
- Takt10 auf S7 West / S27 bis Solln
- Takt10 auf S4 Ost bis Grafing Bf
- Langzugeinsatz auf S1 und S4
- Verbesserung der Zugabfertigung und Signaltechnik
- viergleisiger Ausbau Bahnhof Laim mit Umweltverbundröhre
- Anschluss der Sendlinger Spange an den S-Bahnhof Laim
- Nutzung Gleis 6 für S-Bahn am Ostbahnhof
- Kleine Ausbaumaßnahmen im Außenbereich

Die Sofortmaßnahmen erlauben einen zuverlässigeren S-Bahn-Betrieb insbesondere auf der Stammstrecke.

Vorrangige Maßnahmen

- Eigene S-Bahn-Gleise nach Neufahrn, Grafrath, Markt Schwaben und Johanneskirchen
- Ausbau Bahnhof Pasing
- höhenfreie Ausfädelung der S-Bahnen am Westkreuz
- Verlängerung der S-Bahn von Wolfratshausen nach Geretsried
- zusätzliche Bike&Ride-Plätze

S-Bahn-Südring

Unbestritten notwendig ist der Bau einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke durch München:

- um künftig einen deutlich höheren Anteil des Stadt-Umland Verkehrs auf die Schiene verlagern zu können
- um mehr Direktverbindungen (nicht nur zum Marienplatz) und mehr Verknüpfungspunkte S-Bahn / U-Bahn zu schaffen
- um bei Störungen eine Alternative zur heutigen Tunneltrasse zu haben

Daher ist der Südring schrittweise als zweite S-Bahn-Stammstrecke auszubauen.

Eine stadtverträgliche Lärmsanierung des Südrings ist auch ohne S-Bahn längst überfällig und muss dem Lärmschutzprogramm des Bundes zur Sanierung bestehender Strecken zugerechnet werden. Die Landeshauptstadt München ist zu einem städtebaulichen Wettbewerb aufgefordert, der einen ästhetisch und städtebaulich gelungenen Lärmschutz ermöglicht.

Maßnahmen städtischer ÖV

Basis des städtischen ÖPNV ist der Takt 10. Der 5 Minutentakt ist bei Tram und U-Bahn schrittweise auf den gesamten Tagesverlauf auszudehnen.

Das Trambahnnetz ist auf mindestens 150km auszubauen. Um die Systemvorteile der Tram nutzen zu können, sind längere und breitere Fahrzeuge einzusetzen.

Die Münchner Tram ist ins Umland zu verlängern, um die Bereiche abseits der S-Bahn besser zu erschließen und die heute mangelhaften tangentialen Beziehungen zu verbessern.

Regionalverkehr

Von den Zügen von Rosenheim und Mühldorf besteht mit einem Regionalbahnhof direkte Umsteigemöglichkeit zu U3/U6. Somit entfällt ein Umsteigevorgang. Ein Bahnhof Poccistraße entlastet den Umsteigeknoten Marienplatz.

Nutzen und Kosten

Bereits mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln kann ein 10-Minuten-Takt auf weiteren S-Bahn-Strecken eingeführt werden.

Mit einem Gesamtvolumen von 2,5 Milliarden Euro kann auf allen S-Bahn-Strecken der 10-Minuten-Takt erreicht werden. Damit können 1,5 Millionen Personen pro Tag zuverlässig befördert werden (doppelt so viel wie heute). Der jährliche Aufwand dafür ist deutlich geringer als die jährliche Investition der Stadt München für die U-Bahn in den 1980/90er Jahren.