

Stadtbahnvisionen

Abdruck eines Artikel von
Edmund Lauterbach und
Andreas Barth aus der
PRO BAHN Post 11/95

Moderner Schienenverkehr für das Münchner Umland

Im September fand in der Gemeinde Neuried eine Podiumsdiskussion darüber statt, wie die Verkehrsprobleme der Gemeinden im unmittelbaren Umfeld der Millionenstadt München zu lösen sind. An der Diskussion waren Politiker und Verkehrsexperten beteiligt - darunter auch Vertreter von PRO BAHN.

Neuried ist für die augenblickliche Verkehrssituation ein abschreckendes Beispiel, da sich hier jeden Morgen der Pendlerstrom in Richtung Landeshauptstadt wälzt - unter anderem auch zur P+R-Anlage der unmittelbar hinter der Stadtgrenze liegenden U-Bahn-Endhaltestelle Fürstenried West. Grundsätzlich bieten sich aus dieser Misere drei Lösungsmöglichkeiten an, die helfen können, einen großen Teil des Autoverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern. Dies wird am Beispiel des Gebietes um Neuried kurz dargestellt:

- Verlängerung der U-Bahn von Fürstenried West über Neuried ins Würmtal mit Anschluß an die S6. Das Optimum wäre hierbei eine unterirdische Führung in Neuried und Planegg um die Ortskerne unterfahren zu können. Zumindest in Neuried wäre jedoch auch eine oberirdische Umfahrung des Ortes möglich - mit entsprechend schlechterer Erschließungswirkung. In jedem Fall entstehen Investitions- und Betriebskosten in einer Höhe, die kein potentieller Kostenträger zu übernehmen bereit sein wird. Auf die Kosten von U-Bahn-Verlängerungen werden wir weiter unten am Beispiel der U6-Nord konkreter eingehen.
- Optimierung des Busnetzes als Zubringernetz zu S- und U-Bahn. Hier hat PRO BAHN in der Vergangenheit schon entsprechende Vorschläge gemacht, die auch teilweise umgesetzt wurden. Letztendlich kommt es jedoch immer wieder zu starken Behinderungen des Busverkehrs durch den Autoverkehr, so daß auch nur ein ungefähres Einhalten des Fahrplanes in der Hauptverkehrszeit unmöglich gemacht wird. Insgesamt ist ein Busnetz - auch wegen dieser Störungen - nicht attraktiv genug, um Autofahrern ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr reizvoll erscheinen zu lassen. Einschränkungen des Autoverkehrs um den Bussen ein ungestörtes Durchkommen zu ermöglichen sind zur Zeit im notwendigen Umfang politisch nicht durchsetzbar.
- Schaffung eines eigenständigen schienengebundenen, oberirdischen Verkehrssystems („**Stadtbahn**“) als Zubringer zu S- und U-Bahn und zur Erschließung der Ortschaften im Umfeld des Landeshauptstadt. Hierdurch können nicht nur die Pendlerströme aufgefangen werden, es können die Ortskerne auch vom immer stärker werdenden Einkaufsverkehr entlastet werden, indem den Bürgern der Umlandgemeinden eine attraktive Alternative zum Auto geboten wird. Diese Lösung stellt hinsichtlich der Kosten und den Konflikten zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr einen Kompromiß dar.

Weiter unten werden die Möglichkeiten der Stadtbahnlösung genauer untersucht und Varianten für andere Bereiche im Umfeld von München dargestellt. Zunächst stellt aber die Frage, was für ein Fahrzeugtyp für ein solches Stadtbahnsystem sinnvoll ist. Hier gibt es mehrere Optionen, die teilweise miteinander vereinbar sind:

- Ein Fahrzeug, das voll kompatibel zum Münchner Trambahnssystem ist. Das Fahrzeug hätte dann eine Breite von etwa 2,30 m und müßte die entsprechenden Anforderungen an Stromversorgung und Kurvenradien erfüllen. Hierbei ergeben sich günstige Möglichkeiten der gemeinsamen Nutzung von Infrastruktur (z. B. Werkstätten).
- Ein Fahrzeug, das oberirdisch unter Oberleitung fährt, daß aber auch mit einem Seitenstromabnehmer die Münchner U-Bahn-Tunnel benutzen kann. Ein Hauptproblem ist hierbei die Fahrzeugbreite. Die 2,90 m breiten U-Bahn-Fahrzeuge sind für oberirdische Ortsdurchfahrten denkbar ungeeignet. Schmalere Fahrzeuge führen zu einem Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteig in U-Bahnhöfen. Niederflurfahrzeuge können bei dieser Option nicht zum Einsatz kommen. Im Gegenteil: Es sind aufwendige Hochbahnsteige oder sehr flexible Zugangseinrichtungen am Fahrzeug erforderlich.
- Ein Fahrzeug, das in der Lage ist, sowohl als eine Art Straßenbahn durch einen Ortskern zu fahren, als auch zwischen den Ortschaften die Gleise der Deutschen Bahn AG zu benutzen. Das Problem der Fahrzeugbreite und der Einstieghöhe läßt sich hierbei lösen indem ein Fahrzeug verwendet wird, das eine relativ niedrige Einstieghöhe hat und schmaler als ein S-Bahn-Zug ist. Dann kann neben einem S-Bahnsteig ein zweiter niedriger Bahnsteig näher ans Gleis gebaut werden. Dieser Bahnsteig kann aufgrund seiner niedrigen Bauhöhe auch von DB-Fahrzeugen ohne Problem passiert werden. Ein solches Zweisystemfahrzeug kommt z. B. in Karlsruhe zum Einsatz.



Es ist zu prüfen, ob die erste und dritte Option zu kombinieren sind. Das Karlsruher Fahrzeug hat einen relativ hohen Einstieg (nicht Niederflur) und könnte bei einer Breite von 2,65 m nur wenige Abschnitte des Münchner Trambahnnetzes befahren.

Bei den im folgenden dargestellten Denkmodellen für Stadtbahnlinien im Raum München wird von einem reinen Stadtbahnfahrzeug oder einem Zweisystemfahrzeug, das für DB-Strecken geeignet ist, ausgegangen. Zur Unterscheidung sind im folgenden die Linien mit Großbuchstaben gekennzeichnet:

A Fürstenried West U - Neuried - Martinsried - Planegg S - Germering S - Eichenau S - Fürstenfeldbruck S - Fürstenfeldbruck Ortsmitte

Hierbei besteht die Möglichkeit, zwischen Eichenau und Fürstenfeldbruck S-Bahn-Gleise zu benutzen.

B Klinikum Großhadern U - Martinsried - Planegg S - Germering S - Puchheim S - Gröbenzell S

Eine Verknüpfung mit dem Münchner Trambahnnetz wäre mit einer Linie Innenstadt - Harras - Lorettoplatz - Klinikum Großhadern - Martinsried möglich.

C Fürstenried West U - Martinsried - Gräfelfing S - Freiham S

In Freiham plant die Stadt München ein neues Wohn- und Gewerbegebiet. Zu prüfen ist hier die Schaffung einer Ringlinie in Kombination mit der Münchner Trambahn. Zum Beispiel: Freiham - Neuaubing - Pasing - Westend - Harras - Plienganser Straße - Obersendling / Siemenswerke - Siemensallee - Aidenbachstraße (südl. Teil) - Herterichstraße - Fürstenried West - Gräfelfing - Freiham. Der im Stadtgebiet München liegende Linienabschnitt sollte hierbei häufiger befahren werden.

D Schloß Schleißheim - Oberschleißheim S - Unterschleißheim S - Lohhof Bezirksstraße - Lohhof-Süd - Hochbrück Siedlung - Hochbrück U - Garching Ortsmitte - Garching Forschungsgelände - Dietersheim - Mintraching - Neufahrn S - Gewerbegebiet - Eching S - Dietersheim

Hierbei trennt sich die Linie in Dietersheim zu einer Schleife über Neufahrn und Eching. Zwischen Oberschleißheim S und Unterschleißheim (etwa Höhe jetziger Bahnübergang) könnten (noch zu bauende) eigene S-Bahn-Gleise mitbenutzt werden. Zwischen Lohhof Süd und Hochbrück kann die existierende Gleisverbindung zum BMW-Auslieferungslager genutzt werden. Ein Anschluß ans Münchner Trambahnnetz könnte entlang des Oberschleißheimer Flugplatzes in Richtung Hasenberg - Dülferstraße geschaffen werden. Von dort könnte auch der Betriebshof Kieferngarten erreicht werden, wo sich u. a. die Hauptwerkstätte der Münchner Trambahnen befindet. Vorausgesetzt wird hierbei die Existenz einer projektierten Trambahnverbindung Scheidplatz - Hasenberg durch ehemaliges Bundeswehrgelände.

Das Beispiel der Linie D zeigt, daß man mit einem Stadtbahnsystem kostengünstig eine gute Erschließungswirkung mit einem modernen Schienenverkehrsmittel erreichen kann. Dadurch, daß bei diesem Vorschlag die geplante U-Bahn-Verbindung Hochbrück - Garching - Forschungsgelände entfallen kann, ständen bereits 280 Millionen Mark an Investitionsmittel für einen Einstieg in das Stadtbahnnetz zur Verfügung. Außerdem wäre die kommunale Ebene von dem großen Haushaltsrisiko der U-Bahn-Folgekosten entlastet. Allein den Landkreis München würde seinen Anteil des Betriebskostendefizits des U-Bahn-Abschnitts Hochbrück - Forschungsgelände jährlich 40% der Summe kosten, die ihm für den öffentlichen Personennahverkehr insgesamt zur Verfügung steht.

Dadurch, daß der Haltestellenabstand der Stadtbahn geringer sein kann als bei S- und U-Bahn, kann dieses Verkehrsmittel von einem größeren Einzugsgebiet aus zu Fuß erreicht werden (z. B. in Garching) und bietet somit mehr Bürgern eine gute Alternative zum Auto. Das größere Einzugsgebiet führt außerdem zu Einsparungen beim Buszubringerverkehr und beim Bau von Park+Ride-Anlagen. Der durch P+R-Anlagen erzeugte Kfz-Verkehr wird verringert.

Weitere Gebiete, in denen Stadtbahnlinien sinnvoll wären, sind der südöstliche (Raum Ottobrunn) und der östliche Teil des Landkreises München. Im Osten ist z. B. eine Verbindung Max Weber Platz - Steinhausen - Riem - Neue Messe - Feldkirchen - Aschheim - Kirchheim denkbar. Eine solche Linie wäre zusammen mit einer leider nicht realisierten die neue Messe erschließenden S-Bahn-Strecke eine optimale Kombination von Schnellbahnanschluß und Flächenerschließung gewesen. Heute muß man prüfen, wie eine solche ergänzende Stadtbahnlinie einen Teil der negativen Konsequenzen (wie mangelnde Anbindung des Umlandes) der unverzeihlichen Fehlentscheidung, den U-Bahn-Anschluß zur Messe einer S-Bahn-Verbindung vorzuziehen, abmildern kann.

Die Verfasser hoffen, daß ein Teil der geschilderten Visionen sich in der Zukunft in Realität umsetzen lassen - nicht zuletzt durch die Arbeit von PRO BAHN.