

Die Ziele der 2. Stammstrecke im Wandel der Zeit

1994

(SZ vom 4.1.1994)

hat sich die Stadt endgültig für den Südring entschieden. Das berichtet die SZ vom 4.1.1994.

„Cornelius Mager vom Planungsreferat erteilte dieser Idee aber auch eine prinzipielle Absage: 'Ein zweiter Tunnel würde eines der **Hauptprobleme unseres S-Bahn-Netzes** festschreiben, nämlich die **Stern Struktur**.'

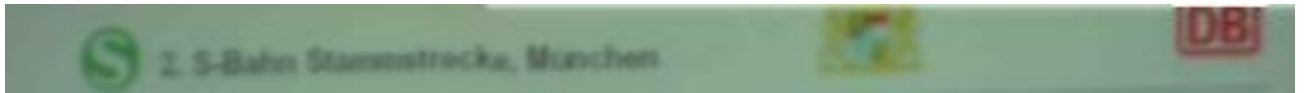
Machbarkeitsstudie, DB AG 2001

(Beschlussvorlage im Stadtrat vom 4.7.2001 Kap. 8, Zusammenfassung und Bewertung der Varianten, p.20)

Für die Zukunft gilt es daher das S-Bahn- System für einen **10 Minuten- Takt auf allen Außenästen** zu ertüchtigen. Betriebsstörungen auf der hochbelasteten Stammstrecke müssen durch eine **Alternativstrecke** umfahren werden können. Nur eine 2. S-Bahn- Stammstrecke bietet hierfür die notwendigen Kapazitäten. Dazu stehen zwei grundsätzliche Handlungsoptionen offen. Der Bau eines 2. S-Bahn Tunnels nördlich der bestehenden Stammstrecke oder der Ausbau des bestehenden zweigleisigen DB-Südrings auf vier Gleise.

Stadtrat am 26.10.2005

(Vortrag Projektleiter A. Scheller, DB Netze von Originalfolie Kopiert)



Anforderungen an eine 2. S-Bahn-Stammstrecke:

- **Reduzierung der Störanfälligkeit** im Kernbereich des S-Bahnnetzes zwischen Laim und Ostbahnhof durch Vergrößerung der verfügbaren Streckenkapazität und der damit verbundenen Verbesserung der Betriebsqualität.
- **Steigerung der Leistungsfähigkeit im Kernbereich des S-Bahnnetzes** an über 30 Züge / Stunde und Richtung zur Ermöglichung von Taktverdichtungen auf weiteren Außenästen.
- Entlastung der zentralen Umsteigeknoten Hauptbahnhof und Marienplatz zur Vermeidung von Überlastungen in den Stationen und zur Verbesserung der Betriebsqualität (u.a. Einhaltung der Aufenthaltszeit an den Bahnsteigen).
- Optimale Verknüpfungen mit allen U-Bahnlinien
- **Erreichbarkeit des Stadtzentrums von allen Außenästen ohne Umsteigen.**

Quelle: Originalfolie DB Projekt AG im Stadtrat am 26.10.2005

Erläuterungsbericht vom 8.4.2016

(Kap. 1.2, Ziele des Vorhabens, p. 2)

- Bereitstellung weiterer Streckenkapazitäten zur Weiterentwicklung des Münchener S-Bahnsystems
- Verknüpfung mit allen bestehenden U-Bahnlinien auf kurzen Wegen sowie mit Tram und Bus
- Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und der Hauptumsteigepunkte Hauptbahnhof und Marienplatz durch ein gleichwertiges bzw. verbessertes Bedienungskonzept
- Bereitstellung einer Entlastungs- bzw. Ausweichstrecke für den Störfall, und damit Aufrechterhaltung der wesentlichen Verkehrsbeziehungen, Sicherstellung einer hohen Betriebssicherheit und Verringerung der Störanfälligkeit des Gesamtnetzes
- Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs im S-Bahnbereich

EBA Planfeststellungsbeschluss 25.4.2016

(B.5.2.1. Planungsziele, p.143)

Zusammenfassend lassen sich die Planungsziele dahingehend definieren, dass für eine grundlegende Attraktivitätssteigerung und Verbesserung der Betriebsqualität für die Münchener S-Bahn langfristig die bestehende S-Bahn-Stammstrecke und die Hauptumsteigepunkte Hauptbahnhof und Marienplatz zu entlasten und im Störfall eine alternative Fahrmöglichkeit in die Münchner Innenstadt zu schaffen ist, welche auch eine Verknüpfung mit allen bestehenden U-Bahn-Linien auf kurzen Wegen sowie mit Straßenbahn und Bus besitzt.

Anm.: Etwas ausführlicher unter B.5.1 Planrechtfertigung heißt es:

Das bestehende Nadelöhr S-Bahn-Stammstrecke inklusive Ostbahnhof lässt das Gesamtsystem nach wie vor sehr sensibel auf Unregelmäßigkeiten reagieren. Für eine grundlegende Attraktivitätssteigerung und Verbesserung der Betriebsqualität für die Münchener S-Bahn ist die bestehende S-Bahn-Stammstrecke zu entlasten und im Störfall eine alternative Fahrmöglichkeit in die Münchener Innenstadt zu schaffen. Die geplante 2. S-Bahn-Stammstrecke erfüllt diese Funktionen. Es werden mit ihr zusätzliche Streckenkapazitäten zur Weiterentwicklung des Münchener S-Bahn-Systems bereitgestellt, und es erfolgt eine Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und der Hauptumsteigepunkte Hauptbahnhof und Marienplatz durch ein gleichwertiges bzw. verbessertes Bedienungskonzept. Zudem wird eine Entlastungs- bzw. Ausweichstrecke für den Störfall der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke bereitgestellt, was zu einer hohen Betriebssicherheit und einer Verringerung der Störanfälligkeit des Gesamtnetzes führt. Die Möglichkeit der Nutzung von zwei Stammstrecken erhöht die Betriebsqualität des gesamten S-Bahn-Netzes. Neben einer Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs im S-Bahn-Bereich erfolgt auch eine Verknüpfung mit bestehenden U-Bahn-Linien auf kurzen Wegen sowie mit Straßenbahn und Bus. Ohne den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke wäre das in den kommenden Jahren in der morgendlichen Spitzenstunde prognostizierte Fahrgastaufkommen kaum mehr zu bewältigen. Durch den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke können zudem Taktverdichtungen auf den Außenästen des S-Bahn-Netzes realisiert werden.