

# ÖPNV-Konzept Isar Süd

## **Ausgangslage:**

In den nächsten Jahren soll das Werksgelände an der Hofmannstraße grundlegend umgestaltet werden. In diesem Zusammenhang sind eine Nachverdichtung des Werksgeländes und der Bau von Wohnungen vorgesehen.

Der Bau neuer Wohnungen und Arbeitsplätze führt in der Regel auch zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens. Hier ist es aus Sicht des AAN ein wesentliches Anliegen, einen möglichst hohen Anteil des Personenverkehrs auf den ÖV zu verlagern, da die Belastung durch den Autoverkehr (v.a. Lärm) bereits heute ein nicht mehr akzeptables Ausmaß erreicht hat. Diese Zielsetzung ist auch im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt München aufgeführt.

Die bereits vorhandene Erschließung des Standorts durch S- und U-Bahn bietet dafür gute Voraussetzungen. Bei genauerer Betrachtung zeigen sich jedoch einige Mängel:

- der S-Bahnhof Siemenswerke ist nicht an Bus- bzw. Tramnetz angebunden.
- Schlechte Erreichbarkeit der S-Bahn vom Bereich Aidenbachstraße aus, v.a. da der S-Bahnhof Siemenswerke nicht an Tram und Bus angebunden ist
- Schlechte tangentielle Verbindungen (Würmtal, Hadern, Laim sowie Stadtteile östlich der Isar)
- Die S20 fährt zu selten und hält an wichtigen Stationen nicht (Laim, Harras)

Um hier eine Verbesserung der ÖV Bedienung zu erreichen, schlägt der AAN folgendes Vierstufenkonzept vor:

- 1.) Verbesserung der Busbedienung
- 2.) Bau der Trambahn-Westtangente, Einbindung ins Werksgelände
- 3.) Verbesserungen bei der S-Bahn
- 4.) Münchner Umland Bahn (MUB)

Das Konzept kann stufenweise je nach Verfügbarkeit ausreichender Mittel realisiert werden, jeder Einzelbaustein macht alleine Sinn.

Selbstverständlich ergibt sich im Verbund mehrerer Maßnahmen ein verkehrlicher Nutzen, der höher ist als die Summe der Einzelnutzen.

### **Verbesserung der Busbedienung**

Als erster Schritt können eine bzw. mehrere der am U-Bahnhof Aidenbachstraße endenden Buslinien durch das künftig offene Werksgelände zum S-Bahnhof Siemenswerke und dann zum U-Bahnhof Obersendling geführt werden.

Aufgrund der Linienänderungen, die sich durch das Konzept „TopBus“ der MVG ergeben, ist eine Auskreuzung bestehender Linien durch das Siemensgelände nicht angebracht.

Sinnvoll ist eine Verlängerung der Buslinie 41 ab Aidenbachstraße. Die Linienführung erfolgt zweckmäßigerweise über Aidenbachstraße, Kistlerhofstraße, Hofmannstraße und Siemensallee. Das Wenden des Busses erfolgt dann im Bereich des neuen (bzw. verlegten) S-Bahnhofs Siemenswerke.

### **Verlängerung der Trambahn–Westtangente zur S–Bahn**

Nach derzeitiger Planung soll die Trambahn–Westtangente (vom Romanplatz über die Laimer Unterführung durch die Fürstenriederstraße) am U-Bahnhof Aidenbachstraße enden. Hier bietet sich ebenfalls eine Verlängerung zur S–Bahn an. Die Beziehungen im öffentlichen Verkehr zwischen Obersendling und Laim / Kleinhadern lassen sich so deutlich verbessern.

Die Streckenführung erfolgt am besten analog zu der oben beschriebenen Führung der verlängerten Buslinie 41 (über Aidenbachstraße, Kistlerhofstraße, Hofmannstraße und Siemensallee zu einer Wendemöglichkeit östlich der S–Bahn).

Später wird die Trambahn durch den ÖV–Tunnel unter der Isar verlängert. Die Trambahn endet dann entweder in einer Wendeschleife am Krankenhaus Harlaching (Linie 12) oder fährt über die Grünwalder Straße weiter zum Ostbahnhof (Linie 15).

Es ergeben sich somit folgende Linienführungen:

Linie 12: Schwabing – Rotkreuzplatz – Laim – Fürstenrieder Straße – Aidenbachstraße – Siemensallee – Isartunnel – Krankenhaus Harlaching

Linie 15: Aidenbachstraße – Isartunnel – Grünwalder Straße – Rosenheimer Platz – Ostbahnhof

Mit Hilfe geringfügiger Modifikationen an den bestehenden Gleisanlagen lässt sich mit der Linie 15 so auch eine Trambahn–Direktverbindung Sendling–Ostbahnhof einrichten, die von der Fahrzeit her mit der S–Bahn vergleichbar ist und darüber hinaus den Vorteil der besseren Feinerschließung bietet.

## **Verbesserungen bei der S-Bahn**

### **Haltestellen:**

Grundsätzlich ist das Siemensgelände mit der S-Bahn Station „Siemenswerke“ bereits erschlossen. Problematisch ist aber, dass einerseits die U-Bahnstation Obersendling nicht gut angebunden ist und andererseits – bei der geplanten Verschiebung der S-Bahnstation nach Süden – die Umsteigesituation noch verschlechtert wird. Darüber hinaus wird dadurch auch der Bereich Boschetsrieder Straße schlechter erschlossen.

Als Lösung bietet sich hier die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an: Die bisherige Haltestelle wird bis zur Siemensalle nach Süden verschoben; nördlich des U-Bahnhofs Obersendling wird eine neue Haltestelle eingerichtet. Nachteilig ist hierbei die Verlängerung der Fahrzeit auf der S7. Dem kann durch die Realisierung des Expreß-S-Bahnkonzeptes (vgl. Studie zur zweiten Stammstrecke) für einen Teil der S-Bahnen entgegengewirkt werden.

### **S20:**

Neben einer derzeit zu geringen Taktfolge (60 Minuten!) besteht bei der S20 v.a. das Problem, dass an den wichtigen Umsteigepunkten Harras und Laim derzeit nicht gehalten wird. Hier sind entsprechende Vorkehrungen zu treffen, dass künftig ein 20-Minuten-Takt mit Halt in Harras und Laim möglich ist.

Durch das bessere Angebot auf der S20 lassen sich die Fahrzeiten in den Münchner Westen deutlich reduzieren, darüber hinaus verkürzen sich z.B. auch die Fahrzeiten nach Augsburg (Buchloe, Landsberg etc.) da die Züge zu diesen Zielen nicht erst über eine Umwegfahrt über Hauptbahnhof erreicht werden müssen. Selbiges gilt für die S-Bahnverbindungen nach Norden (S1 (Flughafen!) und S2). Mit Realisierung des Konzepts „Regionalbahnhof Laim“ ergeben sich weitere Fahrzeitverkürzungen für den Regionalverkehr Richtung Ingolstadt und Regensburg.

### **Münchner Umland Bahn:**

Ziel der MUB ist es, die bisher mangelhaften tangentialen Verkehrsbeziehungen im Bereich Stadtrandgebiet / Umland zu verbessern. Bisher sind im ÖPNV nur die radialen Verkehrsbeziehungen gut ausgebaut.

Eingesetzt werden Stadtbahnfahrzeuge, d.h. Fahrzeuge die gegenüber den Münchner Trambahnen ein höheres Platzangebot haben (größere Fahrzeugbreite) als auch eine größere Geschwindigkeit erreichen (wichtig auf langen Außenstrecken). Der Betrieb im Tunnel ist nur dort vorgesehen, wo technisch und betrieblich keine andere Lösung sinnvoll ist (z.B. Isarunterquerung bei Hinterbrühl). In allen anderen Fällen ist eine oberirdische Streckenführung anzustreben.

Derzeit besteht im Münchner Süden eine Netzlücke für den Öffentlichen Personennahverkehr. Für Fahrten von einem Stadtteil in einen anderen (z.B. von Sendling nach Perlach) ist ein Umweg über die Innenstadt erforderlich, der zu unattraktiv langen Fahrzeiten führt. Dieses Problem könnte mit Hilfe einer Tangente zwischen den südlichen Stadtteilen gelöst werden.

Bei einer Tangente im Münchner Süden und – damit verbunden – der Querung der Isar sind grundsätzlich drei Varianten denkbar:

- Querung der Isar an der Großhesseloher Brücke: Ein relativ großer Umweg und damit verbundene lange Fahrzeiten lassen nur ein geringes Fahrgastpotential erwarten
- Querung der Isar am Mittleren Ring: Zu innenstadtnah und baulich nicht unproblematisch (Konflikte mit motorisiertem Individualverkehr (MIV))
- Querung der Isar mittels eines Tunnels von der Siemensallee, Isarunterquerung südlich von Maria Einsiedel, bis Karolingerallee – Ständlerstraße – Neuperlach Süd: Kurze Streckenführung, kurze Fahrzeiten, nicht zu innenstadtnah, daher keine Konkurrenz durch U3/U2 (über Sendlinger Tor) zu befürchten. Kürzeste Verbindung zwischen Solln/Forstenried und Harlaching/Giesing/Perlach sowie der Siemensstandorte Hofmannstraße und Neuperlach.

Der AAN befürwortet – aufgrund des größten Nutzens – die dritte Variante. Nur mit dieser Variante lassen sich die notwendigen, kurzen und damit attraktiven Fahrzeiten auf dieser Südtangente realisieren.

Wichtig ist, dass dieser Tunnel für Stadtbahn- und Straßenbahnfahrzeuge realisiert wird, um bei der Weiterführung der Strecke nach Ost (Perlach) und West (Fürstenried) über maximale Freiheitsgrade verfügen zu können. Eine Verlängerung der U1 im Tunnel unter der Isar (ab Mangfallplatz) würde die mögliche Trassenführung zu sehr einschränken (Tunnel erforderlich). Eine echte Tangente (Fürstenried–Sendling–Harlaching–Giesing–Perlach) könnte so auch nicht geschaffen werden (U1 führt wieder in die Innenstadt).

**Trassenführung:**

Der Tunnel ist Kernstück einer Stadtbahntangente von Fürstenried nach Giesing. Die Strecke verläuft oberirdisch ab Fürstenried West U über Neurieder Straße, Liesl-Karlstadt Straße, Forstenrieder Straße, Stäblistraße, Lochhamer Straße und Siemensallee zur westlichen Tunneleinfahrt. Der Tunnel führt dann in einer leichten Kurve nach Süden unter der Isar durch (unter dem Hinterbrühler Park); die östliche Tunneleinfahrt ist einerseits in die Grünwalder Straße (zwischen Authariplatz und Tiroler Platz) und in der Seybothstraße (Strecke nach Giesing). Im weiteren Verlauf folgt die Stadtbahntrasse der Nauplia-, Stadelheimer- und Ständlerstraße.

Zusätzlich zur Stadtbahn werden in dem Tunnel die Trambahnlinien in der Grünwalder Straße (Linie 15) mit denen auf der Westtangente (Linie 12) verknüpft.

Der Tunnel ist auch für den Busbetrieb einzurichten. Einerseits kann so bis zur Realisierung der Stadtbahntangente ein attraktiver Vorlaufbetrieb eingerichtet werden, andererseits bietet der Tunnel auch dann die Möglichkeit, die Busnetze westlich und östlich der Isar zu verknüpfen, um attraktive, neue Direktverbindungen zu schaffen.

