



15. 5. 2020

Gesprächsnotiz

Über das Treffen mit der SWM GmbH / MVG am 12. 5. 2020, Emmy-Nöther-Str. 2, 16:30 bis 18:00

Teilnehmer:

Hr. Schöning, MVG, Leiter „Planung Verkehrsinfrastruktur“

Hr. Ebert, MVG, Projektleiter „Betriebshof Neuperlach-Süd“

Hr. Unterreiter, MVG, L Leiter Planung „U-Bahn Neubau“

Hr. Dr. Beyer, Münchner Forum, Sprecher Arbeitskreis Schienenverkehr

Hr. Stanke, für die „Initiative S7Ost-plus“

Anlass war die Bitte der Initiative S7Ost-plus um ein Gespräch zu den Planungen für den neuen U-Bahn Betriebshof in Neuperlach-Süd und wie hierbei die Berücksichtigung eines zweiten Gleises für die S7 erfolgen könnte.

Die sachlichen und terminlichen Randbedingungen der MVG sind: Schaffung von Anlagen, um den steigenden Bedarf an Abstellanlagen, Werkstätten usw zu bewältigen. Auch eine Gleisverbindung S-/U-Bahn ist vorgesehen, um dadurch Materiallieferungen (Schienen von ca 30 m Länge) zu ermöglichen. Die neuen Anlagen sollen 2026 in Betrieb gehen. Wir haben betont, dass wir dies weder inhaltlich noch terminlich behindern möchten; wir anerkennen die Planungen der MVG als notwendig und zielführend und wollen sie unterstützen.

Bei ihren Planungen hatte die MVG eine mögliche Verlängerung der U5 nach Ottobrunn sowie Optionen eines zweigleisigen Ausbaus der S7-Ost berücksichtigt. Unsere Abschätzung, dass dazu dann sechs Gleise benötigt werden (2 von/nach Ottobrunn, 2 vom/zum Betriebshof, 2 Wendegleise) deckt sich mit den derzeitigen MVG-Planungen. Die für die Verlängerung eingeplanten Vorhaltemaßnahmen sahen vor, dass Tunnel (es kommt nur eine Führung in Ebene -1 in Frage, um u. a. die Belange der Anwohner zu berücksichtigen) unter der Betriebsanlage vorbereitet werden (Wände und Deckel, ohne Aushub), die bei einem später erfolgenden Ausbau der Strecke ohne Betriebsstörung fertig gestellt werden können. Aufbauend auf diesen Planungen hat im Auftrag des Landkreises München das Ingenieurbüro ZPP (am 11. 2. 2020) dem Kreistag einen Entwurf vorgestellt, der die Möglichkeit einer zukünftigen Gleisführung für die U5-Verlängerung von Neuperlach-Süd bis Neubiberg aufzeigt. Hierbei ist vorgesehen, das stadteinwärts führende Gleis der U5 nach Unterquerung der Betriebsanlagen an deren nord-östlichem Rand bis zur Carl-Wery-Straße zu führen. Die Überbrückung dieser Straße grenzt dann mit einem neuen (dritten) U5-Gleis an die derzeit freie Bahnsteigkante der Station Neuperlach-Süd an und wird danach mit einer Weiche zwischen Bahnsteigende und Tunnelmund in das bestehende stadteinwärts führende Gleis der U5 eingebunden.

Nachteile dieser Lösung werden u. a. darin gesehen, dass bei einer Realisierung mit einem zweigleisigen Ausbau der S-/Ost insgesamt drei neue Brückenbauwerke über die Carl-Wery-Straße benötigt würden (1. U-Bahn im Osten, 2. S-Bahn plus 3. neuer Bahnsteig im Westen); dass Zugänge (Rolltreppen, Treppen, Lift) neu geschaffen werden müssten. Die Planungen müssen zeigen, wie die Umsteigemöglichkeiten U-/S-Bahn optimiert werden können. Wir befürchten, dass westlich des bestehenden S7-Gleises nicht genügend Freiraum besteht, um neben der Bebauung an der Carl-Wery-Str. ein zweites S7-Gleis anzuordnen.

Von Vorteil wäre, dass für die S7 keine Gleisüberwerfungen benötigt würden.

Die SWM/MVG hatten stets betont, dass ihre Neubaupläne den zweigleisigen Ausbau der S7-Ost nicht behindern. Als mögliche Anordnung sehen deren aktuelle Pläne vor, süd-westlich des bestehenden S-Bahn-

Gleises ein weiteres S7-Gleis anzuordnen und mit einem Brückenbauwerk über die Carl-Wery-Straße zu führen. Eine weitere Brücke (westlich davon) über die Carl-Wery-Straße wäre dabei für den Bahnsteig erforderlich, dieser würde dann (gegenüber den bestehenden Bahnsteigen in Neuperlach-Süd) soweit nördlich verschoben, dass die Bauwerke am süd-westlichen Rand des Bahnhofs Neuperlach-Süd davon nicht mehr tangiert würden.

Die Bahnstrecke 5552, München-Giesing – Kreuzstraße, derzeit (sogar im Stadtgebiet) nur eingleisig, mit sporadischen Begegnungsstrecken an einzelnen Bahnhöfen, soll zweigleisig ausgebaut werden; dies hat die zuständige Staatsministerin Kerstin Schreyer in einer Pressemeldung vom 2. 3. 2020 betont. Die Kommunalpolitiker fordern einen 10-Minuten-Takt für die S7 stadtnah (bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn. Zusätzlich soll stündlich ein Regionalexpress von Rosenheim nach München verkehren. Dies bedeutet sieben Fahrten pro Stunde und Richtung und geht verkehrlich nur, wenn auch in Neuperlach-Süd ein zweites Gleis für die S7 vorhanden ist. Die Strecke 5552 ist seit ca 2018 nicht mehr für den Güterverkehr gewidmet. Bei Rampen o.ä. im Zusammenhang mit Überwerfungsbauwerken kann daher mit Steigungen von 40 ‰ geplant werden.

Unsere Vorstellung für die Anordnung und Gestaltung der Einbindung des zweiten S7-Gleises und der U5 Verlängerung sieht vor:

Es wird ein zweiter Tunnel, etwa parallel zu dem von ZPP geplanten, vorgesehen. Dort verlaufen (in getrennten Röhren) sowohl ein Gleis der U5 (von Ottobrunn kommend) und eines der S7 (stadteinwärts) bis an die Ostgrenze des Betriebshofes. Die U5 wird dann, noch innerhalb des Betriebshofes, an das bestehende U5-Gleis „1“ (stadteinwärts) angeschlossen. Die S7 wird außerhalb des Betriebshofes an die derzeit freie Bahnsteigkante von Gleis 1 geführt, mit dem von ZPP für die U-Bahn vorgesehenen Brückenbauwerk.

Der Vorteil dieser Lösung wäre, dass nur ein neues Brückenbauwerk über die Carl-Wery-Straße benötigt wird und die vorhandenen Zugänge mit genutzt werden könnten. Außerdem ergäben sich ideale Umsteigeverhältnisse dadurch, dass die beiden Innengleise für die U5 und die beiden Außengleise für die S7 an den 2 gemeinsamen Bahnsteigen jeweils richtungsgleich stadtauswärts bzw, stadteinwärts geführt werden.

Ein Nachteil wäre, dass ein zweiter eingleisiger Tunnel unter dem Betriebshof benötigt würde. Wegen der weitgehenden Parallelführung zum eingleisigen U5-Tunnel würde dafür aber als Vorhaltemaßnahme nur eine dritte Wand (und ein weiterer Deckel) benötigt.

Die SWM nehmen die vorgestellte Lösung zur Kenntnis, können die Realisierbarkeit ohne belastbare Planung unter Zugrundelegung einer vorschriftenkonformen Trassierung jedoch nicht einschätzen. Kritisch gesehen wird die Auswirkung auf den Terminplan, da die hierfür erforderlichen Einverständniserklärungen von LHM (das Planungsreferat wurde vom Stadtrat beauftragt, die Machbarkeit zu untersuchen) und der DB ausstehen. Außerdem ist unklar, wer die diesbezüglichen Planungen und Vorhaltemaßnahmen finanziert. Wir haben betont, dass wir auf die in der Pressemeldung von Staatsministerin Schreyer (2. 3. 2020) geäußerte Zusage für den Infrastrukturausbau bei der S7-Ost vertrauen, ebenso wie auf die diesbezüglichen Aussagen von Landrat Göbel; denn schließlich handelt es sich hier und heute nicht um die Zusage der Kostenübernahme für den Gesamtausbau (nach unseren Schätzungen ca 250 Mio €), sondern nur um einen vergleichsweise überschaubaren Betrag.

Wir haben angeboten, durch direkte Kontakte mit der LHM, dem Landrat, der DB und dem zuständigen Staatsministerium zur raschen Klärung der offenen technischen und organisatorischen Fragen beizutragen. Wir beabsichtigen, die in diesem Papier angeführten Details als Basis für diese Gespräche zu nutzen.

Abschließend haben wir angeboten, die MVG über die Ergebnisse dieser Gespräche zu informieren. Die MVG hat vorgeschlagen, dass wir die Diskussion im selben Kreis fortsetzen.

Jürgen Stanke
(für die Initiative S7Ost-plus)

Dr. Wolf Beyer
(MF, AKS)