

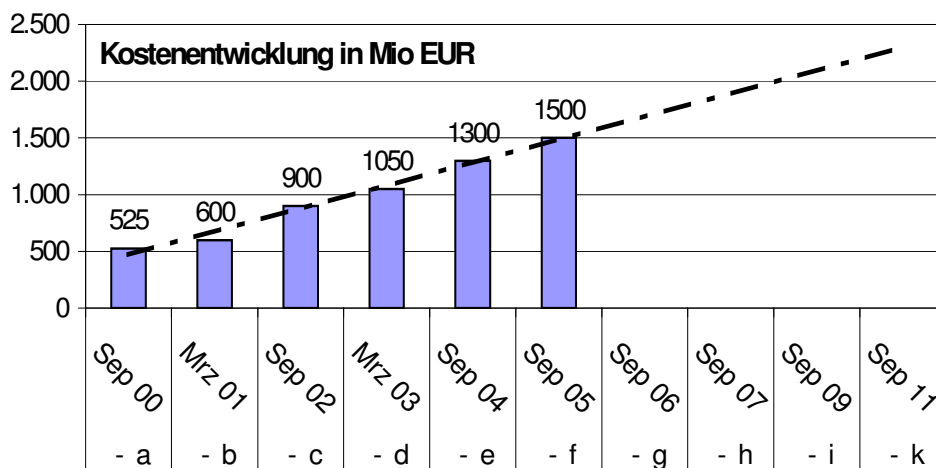
MILLIARDENGRAB 2. S-BAHN-STAMMSTRECKE

In Zeiten knapper Kassen, in denen alle sparen müssen, geht die Bahn verantwortungslos mit den kostbaren Steuergeldern um, die ihr von Bund und Land ohne Verpflichtung zur Rückzahlung zur Verfügung gestellt werden. Denn die von der Bahn vorgelegten Planungen für eine 2. S-Bahn-Stammstrecke bieten dem Münchner Nahverkehr nur sehr begrenzten Nutzen, der in keiner Relation zu den horrenden Kosten von rund 2.000.000.000 EUR steht.

Und trotz dieser horrenden Kosten bleiben viele Probleme der Münchner S-Bahn ungelöst, zum Teil verschlechtert sich die Situation sogar erheblich. Wesentliche Ursachen für die ärgerlichen Verspätungen werden weiter bestehen bleiben, für viele S-Bahn-Benutzer verschlechtert sich das Takt-Angebot und für die Sicherheit der künftigen Passagiere in dem tiefliegenden Tunnel bestehen allergrößte Risiken im Brand- oder Katastrophenfall. Dies ist alles umso bedauerlicher, weil es kostengünstigere, bessere und sicherere Planungsalternativen gibt, die aber ignoriert und nicht weiter verfolgt werden (siehe [Alternativen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke](#)). Die Kriterien, die für die wirtschaftliche Bewertung des Projektes maßgebend sind werden im folgenden erörtert.

Investitionskosten

Angesichts der bisherigen Kostensteigerungen ist davon auszugehen, dass es nicht bei den angegebenen 1.670 Mio. EUR (SZ vom 22.Dez.04) bleibt, sondern der Tunnel letztendlich mehr als 2000 Mio. EUR kosten wird.



a = Ergänzungsuntersuchung M21, b = Vergleich 2.Tunnel - Südring, c = Vorentwurfsplanung 2. Tunnel, d = Nutzen-Kosten-Untersuchung, e = Genehmigungsplanung, f = Planfeststellung, g = Baurecht, h = Ausschreibung, i = Baurisiken, k = Endsumme.

Wirtschaftlichkeit

Die Unwirtschaftlichkeit des Bahnprojektes ist vorgezeichnet. Aufgrund der konzeptionellen Unzulänglichkeiten wird durch die 2.S-Bahn-Stammstrecke nur ein geringer absoluter Verkehrszuwachs von ca. 25.000 Reisende pro Tag erreicht. Zusätzlich drohen weitere

Kostensteigerungen:

- durch eine stadtverträglichere Baustellenlogistik, bessere Zivilschutzmaßnahmen in den Tiefbahnhöfen, aufwendigeren Grundwasserschutz,
- wegen Entschädigungszahlungen für die Existenzvernichtung von Gewerbebetrieben, Wertminderung für Grundstücke, Baufolgeschäden, Erschütterungseinwirkungen,
- aufgrund Sicherungsmaßnahmen an Gebäuden wegen des schlechten Baugrunds in Haidhausen,
- infolge der Verschwendung von Steuergeldern, wenn Ausbaumaßnahmen des 10-Minuten-Takts für den 15-Minuten-Takt nicht benötigt werden,
- aufgrund der Verzögerung des Fertigstellungstermins.

Nutzenminderungen:

- durch falsche Rechenmethoden bei der Kosten-Nutzen-Untersuchung und
- weil nicht berücksichtigt wird, dass sich das S-Bahn-Angebot verschlechtert.

Durch die weitere Verringerung der Wirtschaftlichkeit verliert das Projekt die im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgeschriebene Finanzierungsvoraussetzung!

Verkehrsangebot

Der Tunnel wird nur dann wirtschaftlich, wenn ein 15/30-Minuten-Takt eingeführt wird. Dadurch verschlechtert sich zukünftig das Angebot in der Hauptverkehrszeit für die Fahrgäste im gesamten MVV-Bereich:

- a) An wichtigen Haltepunkten im S-Bahn-Netz halten keine Express-S-Bahnen und es gibt keine Fahrzeitgewinne; zusätzlich reduziert sich das Angebot von einem 10/20-Minuten Takt heute auf einen 15/30-Minuten Takt:
 - S2 W: Karlsfeld, Allach oder Untermenzing, Obermenzing
 - S4 W: Gernlinden, Esting, Lochhausen, Langwied
 - S5 W: Neugilching, Gilching-Argelsried, Geisenbrunn, Freiham, Neuaubing, Westkreuz
 - S5 O: Furth, Taufkirchen, Unterhaching, Fasanenpark, Fasangarten
 - S4 O: Baldham, Vaterstetten, Haar, Grons Dorf, Trudering
- b) Fahrgäste der Express-S-Bahnen aus dem Außenbereich, die zwischen den Express-Stationen aussteigen (das sind z.B. die Haltepunkte in (a), sowie Friedenheimer Brücke, Donnersberger Brücke und auch der Ostbahnhof, wenn man nicht gerade in einer S1 oder S2 sitzt.) sind gezwungen einmal zusätzlich umzusteigen, sonst verschlechtert sich das Angebot auf einen 30-Minuten-Grundtakt. Das Umsteigen verlängert die Reisezeit außerdem um drei Minuten.
- c) Reisende in den Express-Linien aus dem Westen kommen dann ohne zusätzliches Umsteigen nicht mehr zum Ostbahnhof.
- d) Es kommt zu einer Verkehrsverlagerung von "schlechten" Haltepunkten mit langer Reisezeit (Grundtakt) zu guten Haltepunkten mit kürzerer Reisezeit (Expresstakt). Dem entsprechend verändert sich auch langfristig die Siedlungsstruktur im MVV-Raum.

Der Tunnel bietet dem Großraum München schlechte Entwicklungsmöglichkeiten für zukünftige Angebots- und Verkehrskonzepte, wenn u.a. die Linien des Regionalverkehrs unterirdisch durch die Innenstadt geführt werden sollen, da der Ostbahnhof als wichtiger Knotenbahnhof - wenn überhaupt, dann nicht mehr ohne "Kopfmachen" (= umkehren) angefahren werden kann.

Betriebsqualität und Kundenservice

Das Nadelöhr des gesamten Münchner S-Bahn-Verkehrs, die 5 S-Bahn-Bahnsteiggleise im Ostbahnhof bleibt trotz der gigantischen Baukosten von rd. 2 Milliarden EURO weiterhin bestehen. Das bedeutet:

- Die Entlastung für die alte Stammstrecke ist sehr gering (14 Züge pro Stunde), denn es können nicht beliebig viele S-Bahnen in die 2. Stammstrecke verlegt werden, weil man
 - a) lediglich zwei Linien (S1, S2) ohne Wenden im Ostbahnhof durchbinden kann und
 - b) den Reisenden die wendebedingte Verlängerung der Reisezeiten nur bedingt zumuten kann sowie
 - c) den Reisenden die Erreichbarkeit des Ostbahnhofs nur begrenzt vorenthalten kann.
- Der Nutzen im Störfall der alten Stammstrecke ist sehr gering und ein neues Störfallkonzept, das - wie heute - die Erreichbarkeit der Innenstadt einschränkt, wird erforderlich. Denn die S-Bahnen, die bei Störung der alten Stammstrecke dann aus der 2. Stammstrecke von Osten in den Ostbahnhof einfahren und Richtung Osten weiterfahren blockieren, weil sie wenden müssen lange die Bahnsteiggleise. Da mit 5 Bahnsteiggleisen für beide Richtungen die Leistungsfähigkeit im Ostbahnhof sehr gering ist, müssen viele S-Bahn-Linien weiterhin vor Erreichen der Stammstrecken gebrochen werden und der Rest unter Umgehung des Ostbahnhofs über die Haidhauser Spange zum Leuchtenbergring verlegt werden.

Die 2. S-Bahn-Stammstrecke taugt somit auch nicht für die Aufrechterhaltung eines attraktiven Angebots, wenn die Erneuerung der alten Stammstrecke ansteht.

- Das gesamte S-Bahn-System bleibt bezüglich Pünktlichkeit weiterhin störanfällig.
- Die Angstgefühle durch die Tieflage, die langen schmalen und steilen Zuwege sowie die Gefährdung im Not- und Katastrophenfall, alles das trägt dazu bei, dass sich die Reisenden bei der Fahrt durch den Tunnel und bei ihrem Aufenthalt in den Stationen nicht wohlfühlen werden. Dies hat eine geringe Akzeptanz der 2. S-Bahn-Stammstrecke seitens der Reisenden zur Folge.
- Die Tieflage der Verkehrsstationen verursacht lange Wege beim Umsteigen, insbesondere am Hauptbahnhof zur U4/5 und zum oberirdischen ÖPNV.

Streckenführung und Bauausführung

Die rd. 8 km lange Streckenführung vom Max-Weber-Platz zum Ostbahnhof ist kurvenreich, langsam und verursacht einen hohen Instandhaltungsaufwand im laufenden Betrieb.

Der neue Tunnel schließt die Holzkirchner Strecke mit S7, S27 und der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) aus. Im Gegensatz zu den bekannten Alternativen ist dadurch der diskriminierungsfreie Zugang zur Netzinfrastruktur verletzt, da die BOB ihre Züge nicht von West nach Ost über das Stadtzentrum durchbinden kann.

Für die Tunnelstrecke muss wegen ihrer Länge und dem z.T. kritischen Baugrund mit einer langen Bauzeit (mind. 5 Jahre) gerechnet werden bzw. mit hohen Kosten für eine kurze Bauzeit mit parallelem Vortrieb.

Von den hohen Investitionen für dieses Mega-Projekt profitiert weniger die mittelständisch geprägte bayerische Bauwirtschaft, sondern vielmehr internationale Baukonsortien.

Sicherheit und Stadtentwicklung

Die Stationen bergen wegen ihrer Tieflage von bis zu 40 m ein hohes Gefährdungspotential im Not- und Katastrophenfall. Das für den Tunnel vorgesehene Sicherheits- und Rettungskonzept ist völlig unzureichend und weist schwerste Fehler auf. Der größte Teil der S-Bahn-Benutzer dürfte bei einem tatsächlichen Katastrophenfall im Tunnel keine Überlebenschance haben. Die Akzeptanz der Reisenden, einen solchen Tunnel zu benutzen, wird damit noch weiter sinken.

Da Zwischenstationen wie Arnulfpark, Max-Weber-Platz und Maximilianstraße fehlen, bietet der Tunnel keine zusätzlichen Erschließungsfunktionen für innerstädtische Bereiche. Darüber hinaus ergeben sich durch den Tunnel unerwünschte Verlagerungen der Reisendenströme innerhalb des ÖPNV (Entlastung der eher gering ausgelasteten U4/5 und Belastung der überfüllten U3/6 im Bereich des Stadtzentrums).

Die beiden Verkehrsstationen am Hauptbahnhof und am Marienhof bieten keine attraktiven städtebaulichen Perspektiven hinsichtlich ihrer Gestaltung und der Erschließung neuer Quartiere. Im Bereich Hauptbahnhof wird die Gelegenheit vertan zusätzliche städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten im unmittelbaren Bahnhofsbereich zu realisieren.

Die Konzentration der Reisendenströme auf den Bereich Marienplatz bleibt bestehen, sie können nicht auf andere zentrumsnahe Lagen umgeleitet werden.

Beeinträchtigung von Mensch und Natur

Der Tunnel zerstört das soziale Leben in Haidhausen, Spielplätze werden jahrelang zu Baustelleneinrichtungsflächen, Kinder haben einen gefährlichen Schulweg, Käufer erreichen ihre Läden nicht mehr. Dazu Hunderte von LKW-Fahrten täglich.

Der Bau und Betrieb des Tunnels hat gravierende Nachteile für die betroffenen Bürger zur Folge, Wertminderung für Grundstücke, Baufolgeschäden, Erschütterungseinwirkungen und existenzgefährdende Beeinträchtigung der Gewerbetreibenden durch die Bautätigkeit.

Der Tunnel stellt einen beträchtlichen Eingriff in tertiäre Grundwasserstockwerke dar.

ALTERNATIVEN FÜR DIE 2.S-BAHN-STAMMSTRECKE

Die Weigerung der Bahn auf Alternativen zur jetzigen Planung einzugehen, steht im krassen Widerspruch zum wirtschaftlichen Umgang mit Steuermittel, insbesondere da sich herausgestellt hat, dass die vom geplanten Tunnel aufgeworfenen Probleme und Unzulänglichkeiten durch mindestens eine der weitaus kostengünstigeren Alternativen vermieden werden könnten.

In finanzieller Hinsicht müsste ein verantwortungsbewusster Bauherr unter dem Diktat der knappen Kassen die Alternative "Südring" bevorzugen, wobei auch die kürzere Bauzeit ein zusätzliches und bestechendes Argument ist.

Die Alternative "City-Tunnel München" ist die bei weitem beste und kostengünstigste Lösung für die S-Bahn und den Regionalverkehr zusammen. Der City-Tunnel ist eine für S-Bahn und Regionalverkehr optimierte Variante des Konzeptes "München 21". Darunter versteht die Bahn - gemäß einer Studie aus 2001 - eine Durchbindung des Fern- und Regionalverkehrs vom Hauptbahnhof zum Ostbahnhof durch einen direkten Tunnel.



VERGLEICH DER ALTERNATIVEN

	SÜDRING	CITY-TUNNEL	GEPLANTE 2.S-BAHN STAMMSTRECKE
Investitionskosten (Millionen EUR)	ca. 400 (Varianten- vergleich 2001)	ca. 620 (Varianten- vergleich 2001)	vsl. = 1.670 (SZ vom 22.12.2004)
Wirtschaftlichkeit wird erreicht bei Zuwachs an Reisenden	10/20- Minuten-Takt gering	10/20- Minuten-Takt höher	Nur mit 15/30- Minuten-Takt gering
Verkehrsangebot <u>S-Bahn:</u> Taktangebot Zusätzliches Umsteigen zur Innenstadt Direktverbindung zum Ostbahnhof Haltepunkt-Attraktivität <u>Regionalverkehr:</u> Verbindung zum Stadtzentrum Fahrtrichtungswechsel am Hauptbahnhof Direktverbindung zum Ostbahnhof	10 Minuten ja alle Züge unverändert	10 Minuten nein alle Züge unverändert	15 Minuten nein nur ein Teil der Züge attraktive und unattraktive Haltepunkte direkt entfällt zusätzliches Umsteigen
Betriebsqualität Anzahl Bahnsteiggleise im Ostbahnhof Entlastung für die alte Stammstrecke	5 gering	8 höher	5 gering
Kundenservice Aufenthaltsqualität für die Reisenden Umsteigewege	gut kurze Wege	mittel kurze Wege	schlecht z.T. lange Wege
Streckenführung und Bauzeit Ausbaulänge mögliche Zuggeschwindigkeit Einbindung der S7 Wolfratshausen Einbindung der S27 Deisenhofen Einbindung der BOB nach Holzkirchen Bauzeit	ca. 9,5 km schnell nein nein nein 3 Jahre	ca. 4,5 km schnell ja ja ja 4 Jahre	ca. 8,0 km langsam nein nein nein 5 Jahre
Sicherheit Tieflage der Stationen Gefährdungspotential im Not /Katastrophenfall Stadtentwicklung Erschließung neuer Quartiere Entlastung des Marienplatzes	keine gering ja (1) ja	wenig mittel ja (2) ja	sehr tief sehr hoch nein nein
Beeinträchtigung von Mensch und Natur Störung des sozialen Lebens Beeinträchtigung von Eigentumsrechten Eingriffe in tiefes Grundwasser	mäßig mäßig keine	gering mäßig gering	stark erheblich stark

- 1) Kolumbusplatz, Poccistraße
- 2) Sendlinger Tor oder Viktualienmarkt