



**Verein der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen
im PresseClub München e.V.
6. März 2006**

**Die 2.Stammstrecke der S-Bahn.
Warum blockiert die Bahn die bessere Lösung?**

Hans-Peter Eder, Walter Heldmann

Zusammenfassung



Nachdem nun die Einzelheiten der Planung bekannt sind, wird immer klarer, dass dieses Projekt keine Verbesserung für das Münchner S-Bahn-Netz bedeutet:

Die Kosten haben sich in der Planungsphase bisher schon verdreifacht und werden weiter steigen, besonders dann, wenn die Auflagen und die Aufwendungen für Entschädigungen endlich realistisch bewertet werden.

Mit der zunehmenden Unwirtschaftlichkeit wird die Finanzierung durch das GFVG immer unwahrscheinlicher.

Die Nachteile, die sich für viele Nutzer aufgrund des vorgesehenen Betriebskonzeptes ergeben, werden immer deutlicher. Der Widerstand in den betroffenen Randgemeinden beginnt sich zu formieren.

Eine echte Verbesserung der Pünktlichkeit ist auch mit dem zweiten Tunnel nicht zu erwarten. Das zeigen die Erfahrungen, die mit dem neuen Fahrplan gemachten wurden. Im Gegenteil, es ist zu befürchten, dass sich gerade deshalb der dringende Ausbau der Außenstrecken in eine noch weitere Zukunft verschiebt und wir immer mit den Verspätungen leben müssen.

Die Bürgerinitiative wirft dem Vorhabenträger vor, dass ungeachtet dieser Probleme die Planung von Alternativen versäumt wird. Mit den immer gleichen Argumenten wird der Tunnel gegen das (alte) Südring Konzept verteidigt.

Zwei alternative Lösungen, welche die Bürgerinitiative ausarbeiten hat lassen und vorschlägt, werden nicht öffentlich zur Diskussion gestellt oder sind vielleicht Bahn-intern gar nicht bekannt. Die eine Lösung wäre ein modifiziertes Südring-Konzept ohne die bekannten Nachteile und die zweite der City-Tunnel. Die Kosten beider Varianten liegen bei einem Viertel bis einem Drittel der jetzigen Lösung und weisen dazu noch wesentliche, verkehrstechnische Vorteile auf.



FAZIT:

**Der derzeitige Plan für die 2.Stammstrecke
ist abzulehnen,
er wäre eine kapitale Fehlplanung und
Verschwendung von Steuergeldern!**

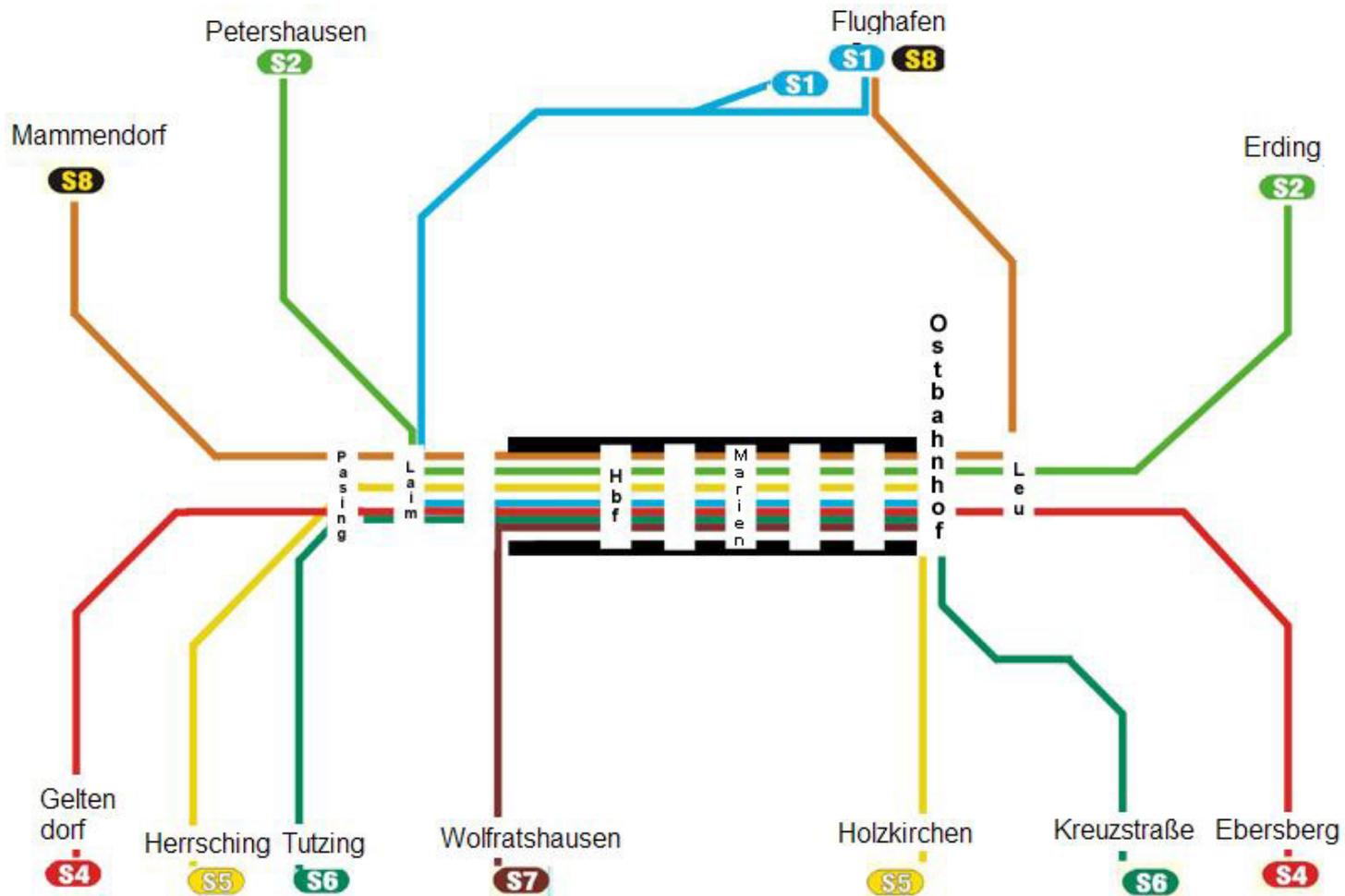
- **Keine Wirtschaftlichkeit**
- **Angebotsverschlechterung**
- **Gravierende Sicherheitsmängel**
- **Es gibt bessere Alternativen**



Gliederung

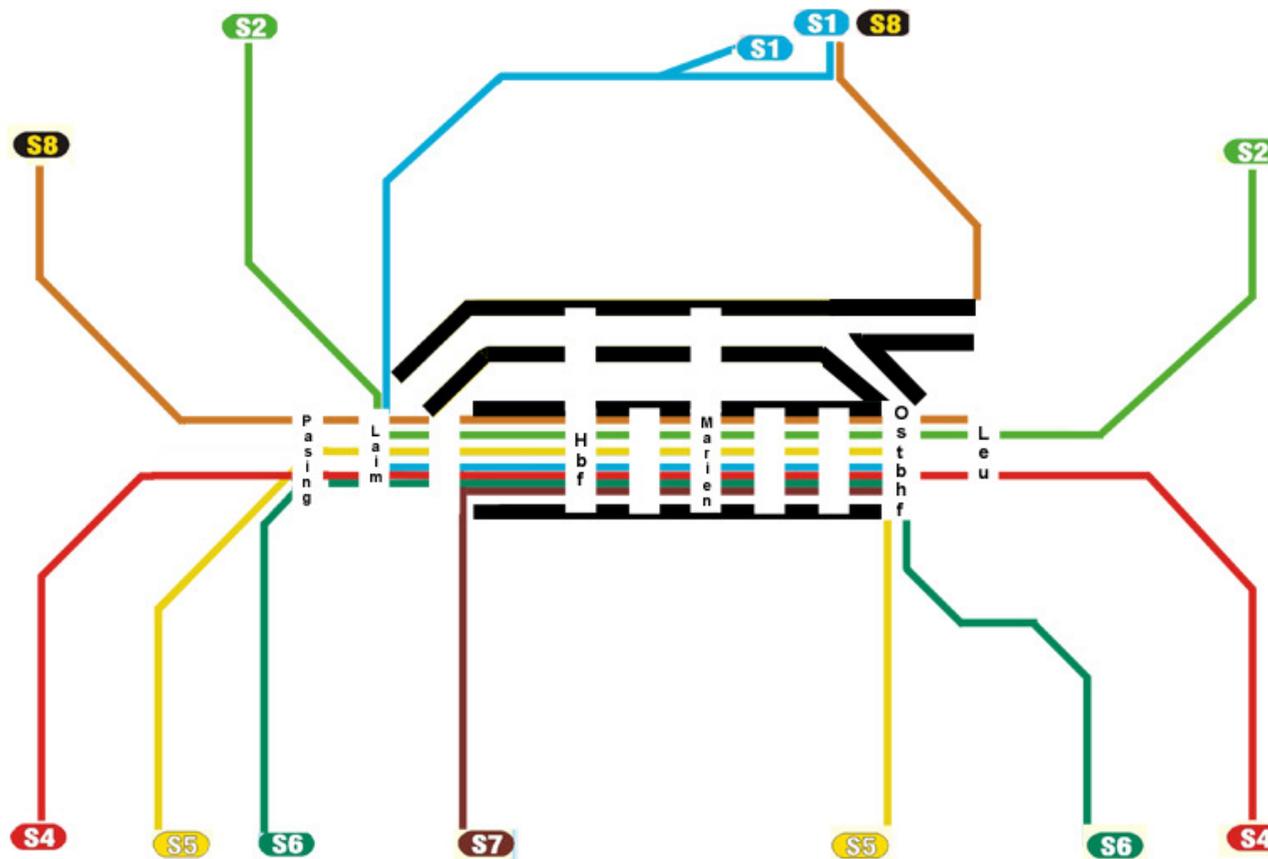
- 1. Ein paar Fakten zum S-Bahn-Netz**
- 2. Kritik der aktuellen Planung**
 - 2.1 Wirtschaftlichkeit
 - 2.2 Angebotsverschlechterung
 - 2.3 Todesfälle
- 3. Der Tunnelbau in Haidhausen**
 - 3.1 870 LKW-Fahrten / Tag
 - 3.2 Schall und Erschütterung überschreiten Grenzwerte
 - 3.3 keine Entschädigungen für Einschränkung des Eigentumsrechts
- 4. Alternativen**
 - Anlage 1: Die Einwendungen der BI
 - Anlage 2: Vergleich der Alternativen

1.1 Das Münchner S-Bahn Netz





1.2 Geplante 2.Stammstrecke (Nord-Tunnel)



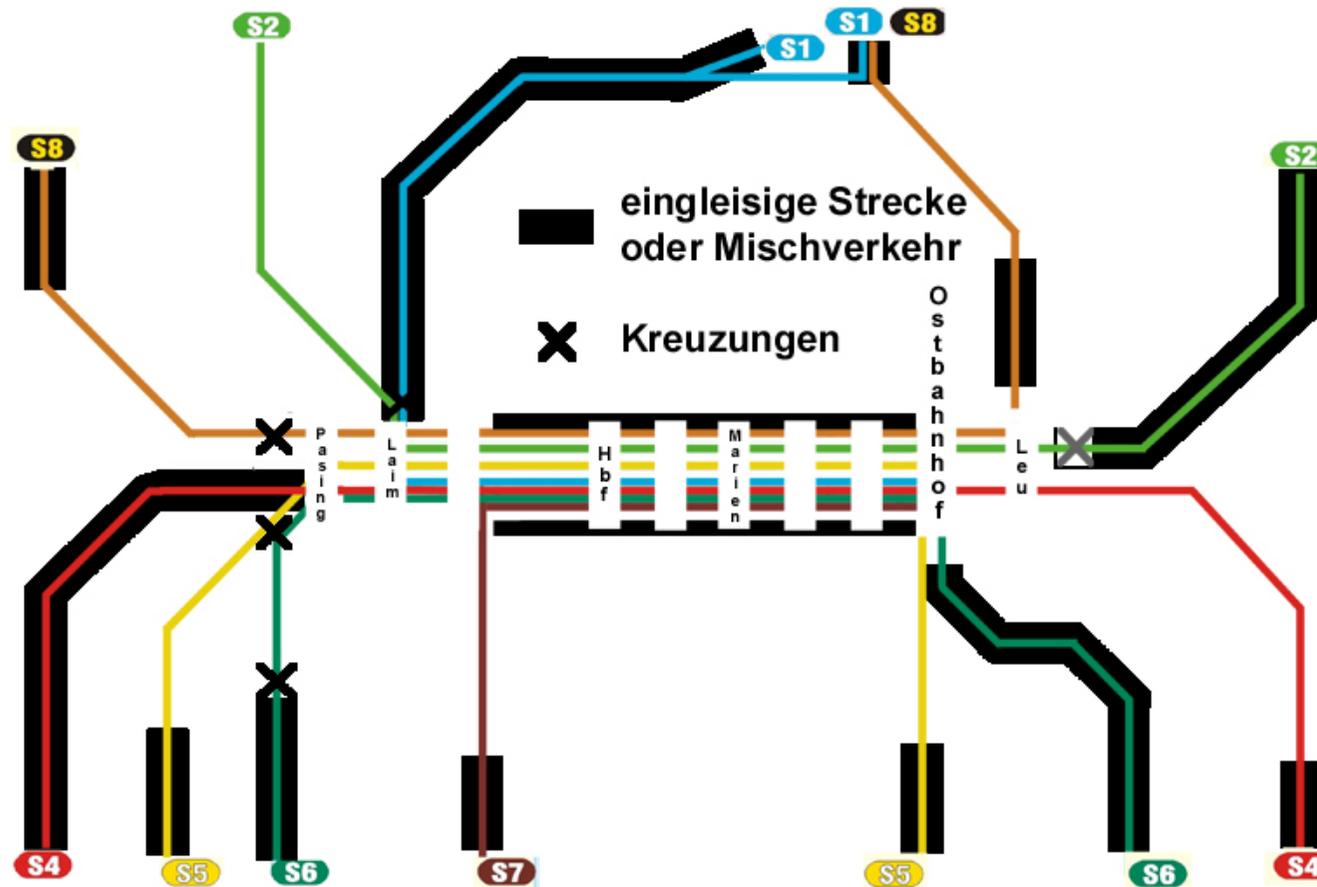


1.3 Hauptprobleme heute

- 1) Keine Ersatzstrecke (Bypass) wenn die Stammstrecke blockiert ist
- 2) Kapazitätsengpass Stammstrecke
30 Züge/Stunde und Richtung, d.h.
3 Linien im 10-Minuten-Takt: $3 \times 6 = 18$
4 Linien im 20-Minuten-Takt: $4 \times 3 = 12$
Fehlkapazität: 12 Züge/Stunde und Richtung
- 3) Das Netz ist anfällig für Verspätungen weil
 - Außenstrecken nicht ausgebaut
 - Stammstrecke bei Verspätungen überlastet



1.4 Viele Außenstrecken sind unzureichend





1.5 Die Betriebsstörungen entstehen hauptsächlich auf den Außenstrecken

Pro-Bahn, Herbst 2005:

S-Bahn wieder so unpünktlich wie früher:

.....Seit September fällt jedoch insbesondere in den Hauptverkehrszeiten eine allgemeine Unpünktlichkeit auf,...

.....diese Störeinflüsse treffen die S-Bahn aber nicht auf der Stammstrecke, sondern auf den Außenstrecken....

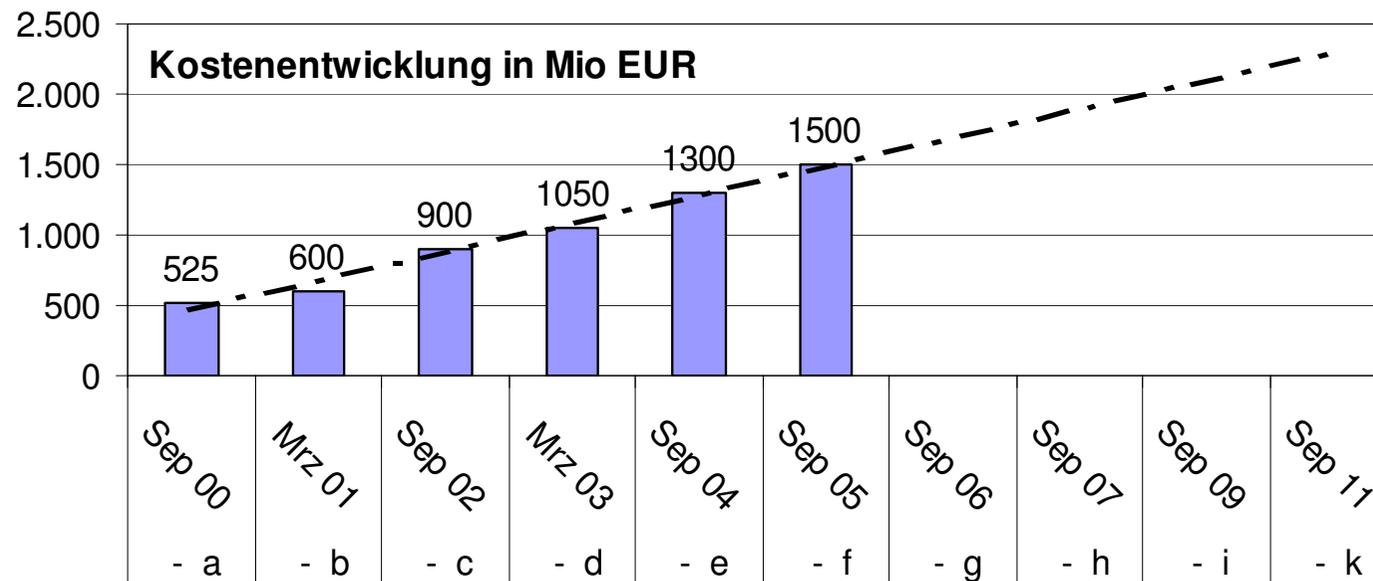


1.6 Schlussfolgerungen

- Der geplante 2.Tunnel verbessert die mangelhafte Pünktlichkeit nur unwesentlich, da die Störungen weiterhin auf den Außenstrecken entstehen.
- Der notwendige Ausbau der Außenstrecken wird durch den teuren Tunnel weiter in die ferne Zukunft verschoben.
- Auch mit dem neuen Tunnel werden keine weiteren Linien den 10-Minuten-Takt bekommen, da das Problem auf den Außenstrecken liegt.
- Die derzeitige Strategie der Bahn ist also falsch!



2.1.1 Kostenentwicklung



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.



2.1.2 Wirtschaftlicher Nutzen

- Nutzen-Kosten-Wert (heute) = 1,08
- Gilt nur für 15-Minuten/Express-Takt
- d.h. bei 8% Kostensteigerung wird es unwirtschaftlich
- Förderung durch GVFG ?
- Weiter Kostensteigerungen nicht berücksichtigt



2.1.3 Weitere Kostensteigerungen durch:

- 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,
- Überhöhte Prognosezahlen (Angebotsverschlechterung, neue Gesetzeslage (Eigenheimzulage, Pendlerpauschale))
- aufgrund der Verzögerung des Fertigstellungstermins.



2.2.1 Angebotsverschlechterung

- Die Stationen Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz, Isartorplatz, Rosenheimerplatz werden nicht mehr von allen Linien erreicht (S5,S6).
- Umsteigezwang, Gedränge am Ostbahnhof
- Umsteigesituation am Marienplatz zu U3/6 wird weiter verschlimmert, U3 noch mehr überlastet.
- Der heutiger 2-Minuten-Takt auf der Stammstrecke wird ausgedünnt

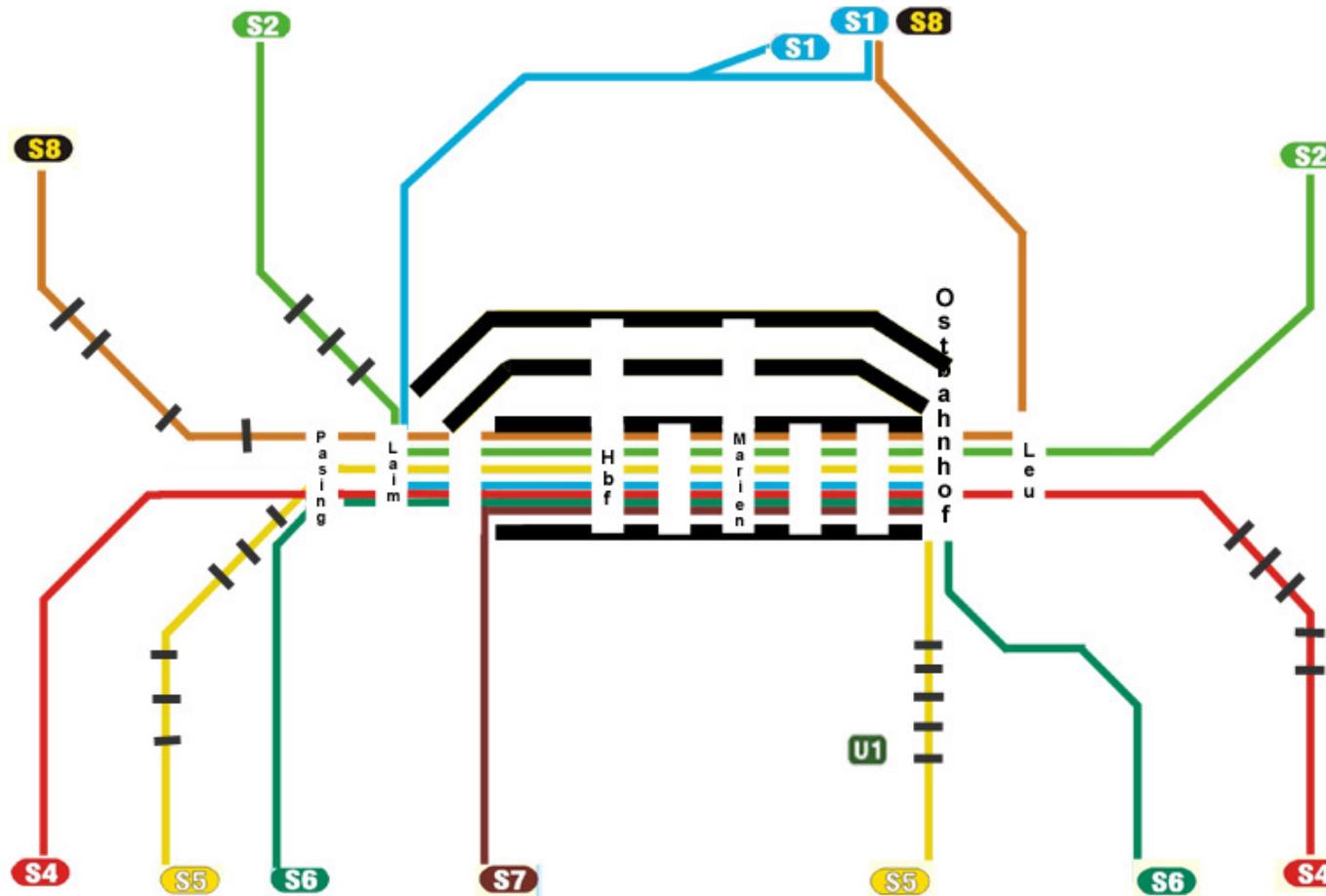


2.2.2 Verschlimmbesserung durch Express-Linien

- Normale Linien im 15-Minuten-Takt
- Alle 30 Minuten durch Expresslinie überlagert
- Die Express-Linien halten an allen Stationen im Fernbereich, fahren im Zwischenbereich durch und dann durch den neuen Tunnel
- Zeitgewinn 5-9 Minuten
- Attraktive und (viele) unattraktive Stationen
- Kein 10-Minuten-Takt mehr
- Einmal mehr umsteigen

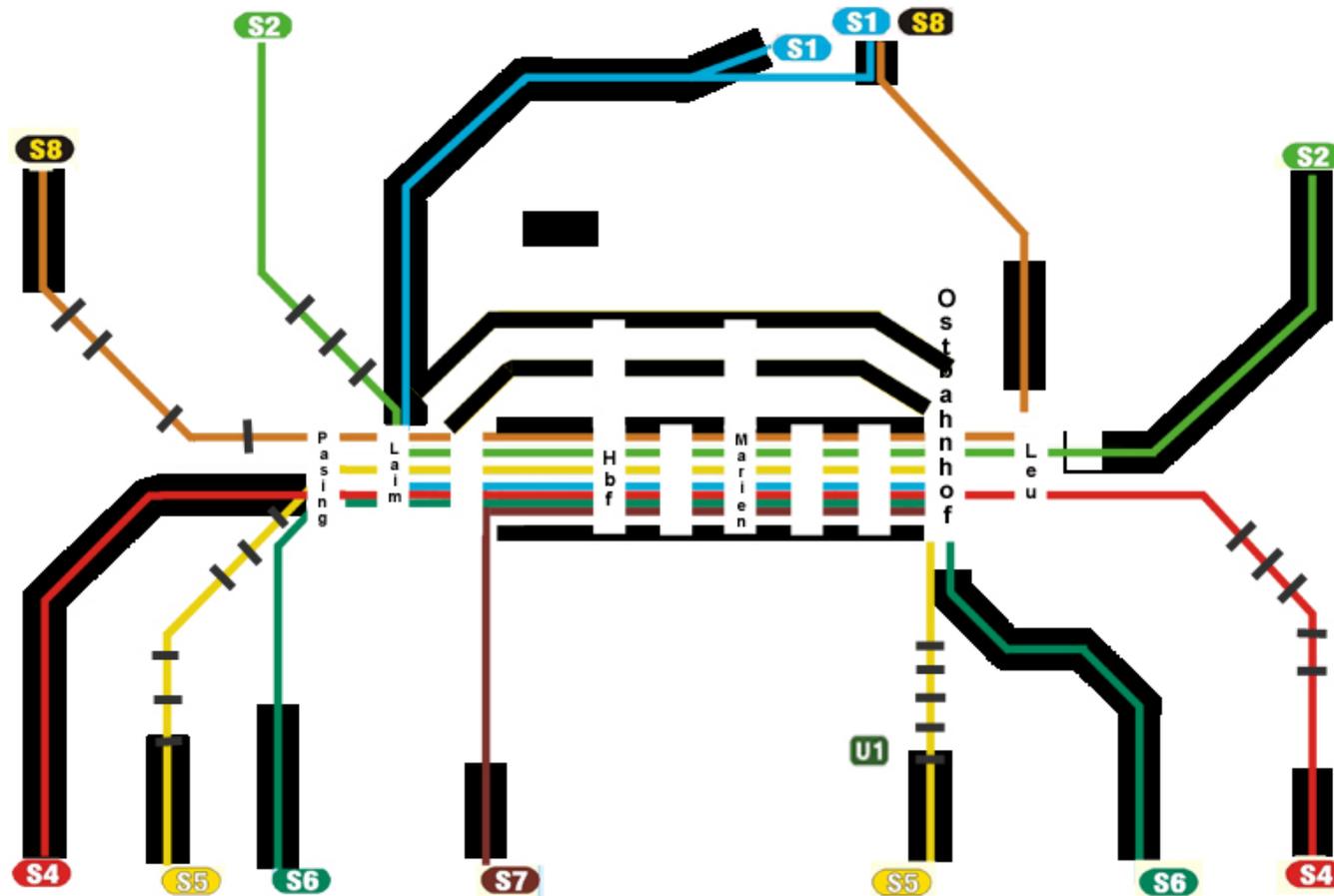


2.2.2 Express-Linien, Stationen ohne Halt





2.2.2 Keine Express-Linien auf nicht ausgebauten Strecken!





2.2.3 Für viele wird es schlechter

- An wichtigen Haltepunkten im S-Bahn-Netz halten keine Express-S-Bahnen (z.B. bei der S4 im Osten: Baldham, Vaterstetten, Haar, Gronsdorf, Trudering).
- Das Angebot reduziert sich von von einem 10/20-Minuten-Takt heute, auf einen 15/30-Minuten Takt für alle Zwischenstationen, wo die Expresszüge durchfahren.
- Wer nicht gerade an einer Express-Station aussteigt, muss einmal mehr umsteigen.
- Reisende in den Express-Linien aus dem Westen kommen ohne zusätzliches Umsteigen nicht mehr zum Ostbahnhof.
- Die betroffenen Gemeinden protestieren



2.3.1 Der Tunnel ist unattraktiv und gefährlich

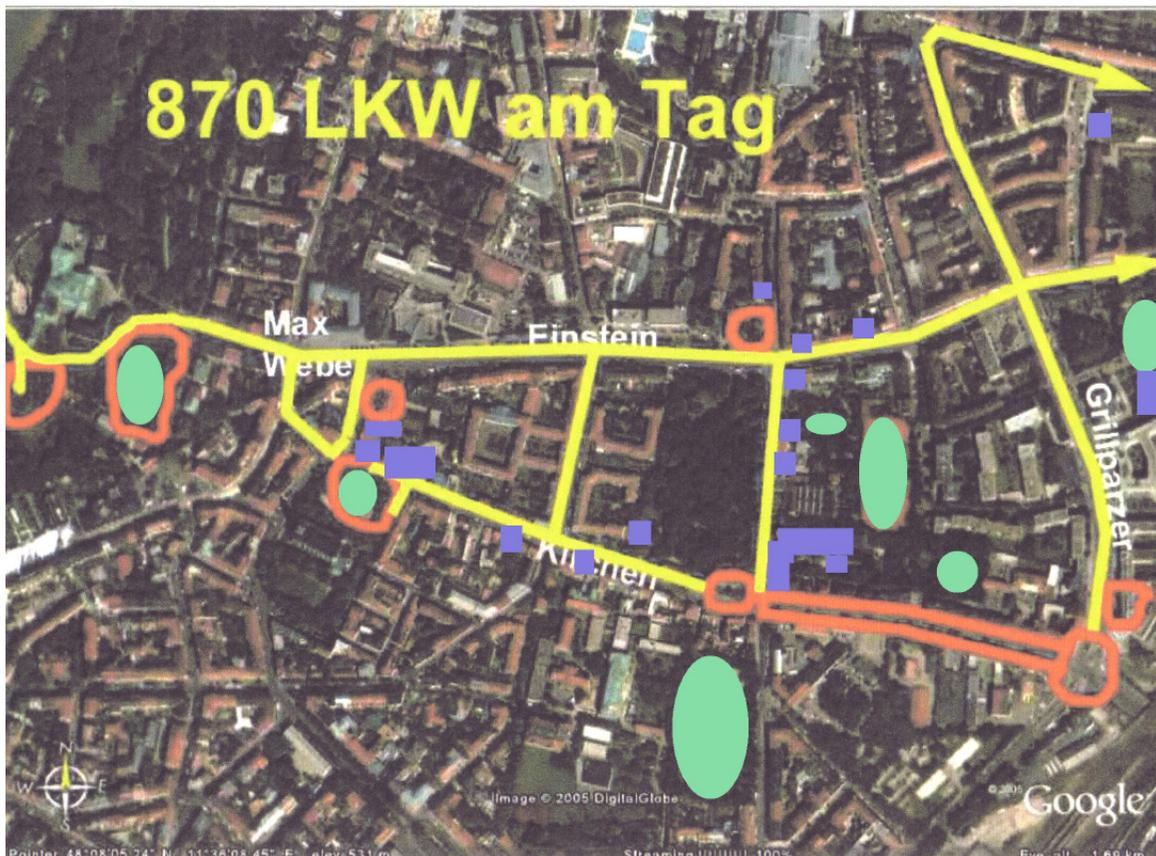
- 40-45 Meter tief, entspricht einem 15-Stock hohen Hochhaus
- Lange Wege für Auf- und Abstieg (ca. 4 Min.), Fahrzeitgewinn geht wieder verloren.
- Notfall: Brand in einfahrendem Zug, es müssen mehr als 3200 Personen über Flucht-Treppen in Sicherheit gelangen
- ein Terrorangriff ist nicht vorgesehen (Brandschutzverordnung)
- Expertenmeinungen:
 - „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 schweren Katastrophenfall im Tunnel keine Überlebenschance haben.“



3 Der Tunnelbau in Haidhausen (Überblick)

- 5-6 Jahre Bauzeit
- 5 offene und eine Riesenbaustelle
- „Naturschutzgebiet“ Sckellanlage wird nachhaltig zerstört
- 3 Kinderspielplätze verloren (1 Sckell, 2 am Johannisplatz)
- 60 Bäume gefällt
- 90 Parkplätze entfallen allein in der oberen Kirchenstrasse
- 870 LKW-Fahrten / Tag
- Grundwasserabsenkung mit Spätfolgen
- Schall und Erschütterung überschreiten Grenzwerte
- Unterfahrung der Pfahlgründungen nicht berücksichtigt
- keine Entschädigungen für Einschränkung des Eigentumsrechts

3.1 870 LKW-Fahrten / Tag



Eines der dichtest bebauten Wohnviertel Münchens soll mit unerträglichem Lkw-Verkehr belastet werden, was zu

- Schmutz,
- Staub,
- Gestank,
- Lärm und
- Gefahren

für Leib und Leben von Menschen führen würde. Besonders gefährdet sind hierbei Kinder, Behinderte und ältere Menschen.

Die in diesem Viertel lebenden Menschen haben Anspruch darauf, dass von behördlicher Seite auf die Integrität ihres Wohnquartiers insbesondere dann Rücksicht genommen wird, wenn es für die vorliegenden Planungsziele andere, Menschen geringer beeinträchtigende, Varianten – wie hier – gibt.

Obwohl Haidhausen über Jahre zu einer lärmenden, verschmutzten Großbaustelle werden soll, setzt sich die **Umweltverträglichkeitsstudie nur oberflächlich und völlig unzureichend** mit den Belangen der betroffenen Menschen auseinander.

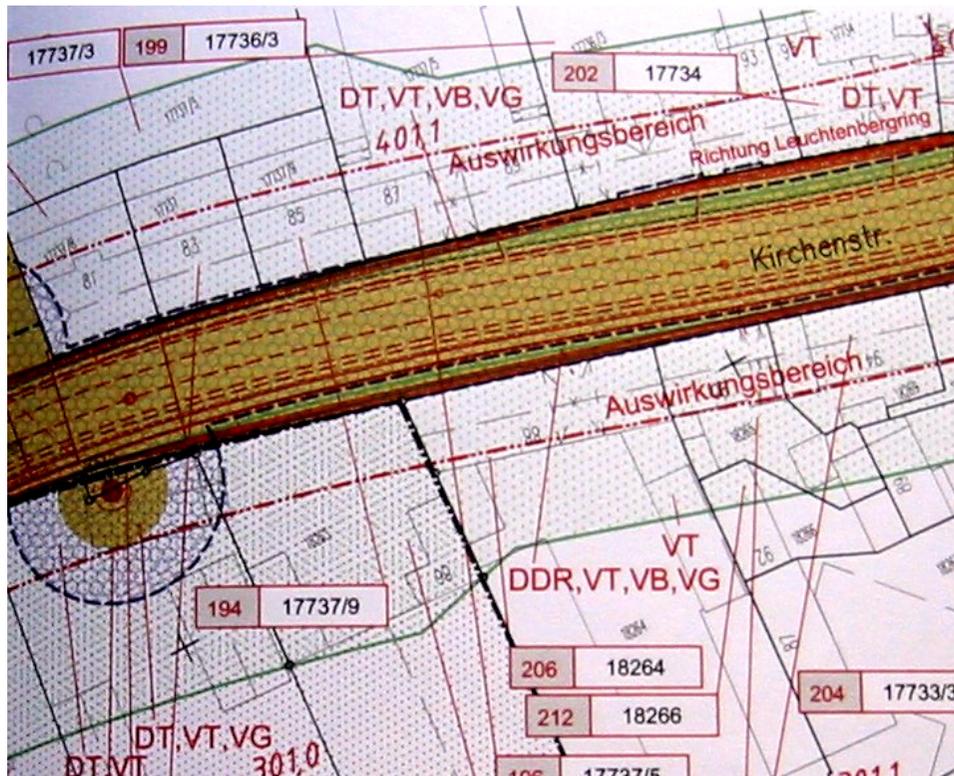
Zusätzlicher LKW-Verkehr 870 Fahrz./Tag	Offene Baustellen	Sport- und Spielplätze	Kinderbetreuung 632 Plätze Schulen 1651 Schüler
--	-------------------	------------------------	--

Februar 2006

Verein der BI S-Bahn Tunnel
<http://www.tunnelaktion.de/>



3.3 Einschränkung des Eigentumsrechts



Hauseigentümer sollen mit einem so genannten **Auswirkungsbereich** belastet werden. Dies bedeutet, dass der **Grundstückswert ins Bodenlose** fällt.

Bei Baumaßnahmen muss der Vorhabenträger Rücksicht auf die S-Bahn-Röhre nehmen. Die Errichtung von Tiefgaragen ist auch außerhalb des Trassenbereiches nur eingeschränkt möglich.

Auch bei Hochbauten ergeben sich Einschränkungen, eine **erhebliche Wertminderung** ist die zwangsläufige Folge.

Da nach den Planunterlagen die **Deutsche Bahn AG hierfür nicht einmal Entschädigungen bezahlen will**, ist mit langwierigen Rechtsstreitigkeiten vor Baubeginn und Entschädigungszahlungen Höhe von mehreren zig Millionen EURO zu rechnen.

Auch diese Kosten sind in die Wirtschaftlichkeitsberechnung mit einzubeziehen.



4 Die Alternativen Südring und City-Tunnel





4.1 Der Südring

- Benutzt die bestehende Trasse der Regionalzüge von Rosenheim zum Hauptbahnhof
- 4-gleisiger Ausbau mit Stationen Heimeranplatz (U4/5), Poccistrasse (U3/6) und Kolombusplatz (U1/2)
- Vergleichsstudie der Bahn in 2001 empfiehlt den Nordtunnel, Stadtrat stimmt zu.
- Damals Südring 1020 Mio DM, Tunnel 1140 Mio DM
- Pro und Contra höchst fraglich!



4.2 Der neue Südring (Konzept der BI)

- Geeignet für das Betriebskonzept „Mitfall2“ 15/30-Minuten-Takt
- bestehende Gleise, moderne Signaltechnik
- 4-Gleis-Bf Poccistrasse zur U3/6
- Kreuzungsfreie Überwerfung in Pasing, Leuchtenbergring
- Verlagerung des Güterverkehrs auf die Nordumfahrung (Trudering, Daglfing, Riem, 4-Gleis Daglfing-Unterführung, inkl. 2,5 km Tunnel mit 3 unterird. Stationen)
- Kosten ca. 400 Mio EUR



4.3 Warum nicht der Südring?

Bahn(Südring-alt):

- Gravierende Eigentumseingriffe
- Gravierende Lärmschutzprobleme
- Naturschutzrechtl. Probleme
- Kopfmachen S5, S6

B I(Südring-neu):

- Keine Eigentumseingriffe
- Moderne S-Bahn-Züge wesentlich leiser als Güterzüge
- Keine
- Überall gängige Betriebsart



4.4 Der City-Tunnel

- Basiert auf dem ursprünglichen Konzept „München 21“ der Bahn (Durchgangsbahnhof für Fernzüge). Bewertung: unwirtschaftlich.
- Ergänzungsstudie 2001: 4 Gleise für Fern-, Regional- und S-Bahn. Wegen „Mischverkehr“ nicht weiterverfolgt.
- Nicht berücksichtigt wurde eine 2-gleisige Variante für die S-Bahn mit Haltestelle Sendlingertor-Platz (auch für Regionalzüge geeignet).
- Kosten ca. 600 Mio EUR



4.5 Warum nicht der City-Tunnel?

Bahn:

- Reserviert für München 21
- Mischverkehr

Bürgerinitiative:

- Die Bahn hat selbst in 2001 festgestellt, dass das keine wirtschaftliche Lösung ist!
- Heute werden >40 % der S-Bahn-Trassen im Mischverkehr betrieben



4.6 Vergleich der Alternativen

	Südring	City-Tunnel	geplante 2.Stammstrecke
Verkehrslösung (21 Kriterien)	+	++	-
Investitionskosten (Mio EUR)	ca. 400 (ca. 600)	ca. 620	1.300 vsl. = 1.670 (SZ vom 22.12.05)
Wirtschaftlichkeit (Nutzen/Kosten)	> 1,5	> 1,5	1,08 ohne Risikofaktoren
Bauzeit	2 Jahre	4 Jahre	5-7 Jahre
Beeinträchtigung von Eigentumsrechten	keine	mäßig	stark

ANLAGE 1: Zusammenfassung der Einwendungen des Vereins (1)



1. Verfahrensrechtlichen Bedenken stehen einer Fortführung des Planfeststellungsverfahrens entgegen.
2. Die Planrechtfertigung für das verfahrensgegenständliche Projekt ist nicht nachgewiesen und kann insbesondere nicht aus überschlägigen „Machbarkeitsstudien“ gefolgert werden.
3. Die Trassierung ist nicht hinreichend abgesichert. Auch sie ist sichtlich gestützt auf bloße Machbarkeitsstudien, die noch dazu auf fehlerhaften Erwägungen beruhen. Ein die Trasse begründendes Gutachten fehlt.
So sind zum Beispiel der Planfeststellungsvariante bei weitem zu geringe Kosten zugeordnet worden; in dem früher einmal angestellten, jedoch sachlich vollkommen unzureichenden „Trassenvergleich“ wurden annähernd gleiche Kosten für die Planfeststellungsvariante und die Südringvariante ermittelt. Dies ist jedoch augenscheinlich falsch, wie insbesondere auch die jetzt veranschlagte, gegenüber früheren Ansätzen etwa **doppelte** Kostensumme für die Planfeststellungsvariante belegt.
Daraus resultierend fehlt es dem Projekt vollkommen an dem für eine öffentliche Förderung notwendigen Nutzen-Kosten-Faktor.
Darüber hinaus ist das Maß der Beeinträchtigungen der Umwelt bei der Südringvariante erheblich geringer. Zahlreiche Menschen im Bereich des Südrings nämlich würden beispielsweise die Wahl und den Ausbau der Südringvariante deshalb begrüßen, weil die Durchführung dieser Variante unter Umweltgesichtspunkten den außerordentlichen Vorteil mit sich bringen würde, dass nicht nur neu belastete Gebäude vor Lärm geschützt werden würden, sondern darüber hinaus die jetzt durch den Südring lärmbelastete Bevölkerung ebenfalls geschützt werden könnte. Es ergeben sich also ohne Kostenmehrung Kumulierungseffekte in den Schutzwirkungen, die als besonderer Vorteil der Südringvariante vollkommen außer Acht geblieben sind. Statt dessen ist die Planvariante darauf abgestellt, Geld z. B. für Grundwasserhaltungen gebündelt aufzuwenden.
Hervorzuheben ist auch, dass die Verkehrsfunktionen, die den Planungszielen zugrunde liegen, durch die Südringvariante vollkommen erfüllt werden könnten.
Bei allen Trassierungsüberlegungen ist indes auch zu berücksichtigen, dass es keine verbindlichen Vorgaben für die Planungsziele gibt, sondern dass sich die Beurteilung der Planungsziele jeweils auch an den Auswirkungen für die öffentlichen und privaten Belange messen lassen muss.

ANLAGE 1: Zusammenfassung der Einwendungen des Vereins (2)



4. Die umfangreichen Belastungen für die Menschen in von der Planung berührten Ortsteilen und Wohnbereichen führt zu der Erkenntnis, dass – vollkommen anders als von den Planern und dem Vorhabensträger dargestellt – die Menschen in Haidhausen aufs Schwerste und über Jahre hinaus dauerhaft durch unzumutbare Belastungen getroffen werden würden. Dabei geht es nicht nur um
- unerträgliche Lärmbelastungen,
 - unerträgliche Abgasbelastungen,
 - unerträgliche Staubbelastungen
 - unzumutbare Vernichtung von Erholungsflächen
 - unzumutbare Beeinträchtigung von Schulwegen und Wegen zu Kindergärten
 - erhebliche Gefährdung von Leib und Leben der Schulkindern und der alten Menschen, aber auch der sonstigen Menschen, - insbesondere durch überhöhten Schwerlastverkehr im Wohngebiet
 - Erschütterungsbeeinträchtigungen
 - Absenkungsschäden, mit der Folge, dass die Gebäudesubstanz beschädigt wird
 - Vernichtung von Grünanlagen
 - Verlust von Erholungsfunktionen
 - existenzielle Gefährdung von Gewerbetreibenden, infolge der künftigen Nichterreichbarkeit ihrer Geschäfte
 - Gefährdung von Gebäudeerträgen und damit existenzielle Gefährdung von Grundstückseigentümern
 - Verursachung von Aufwendungen für planungsbedingte Umzüge u. ä..

Diese (noch erweiterbare) Auflistung zeigt, dass die Planung ersichtlich darauf angelegt ist, eine zwar ingenieurtechnisch interessante Variante durchzusetzen, dabei jedoch die Menschen in der Großstadt, die davon betroffen sind, vollkommen außer Acht zu lassen. Es wird auch außer Acht gelassen, dass die Verwirklichung der Planung zu einer unzumutbaren Belastung der öffentlichen Hand, die letztendlich die bahneigenen Unternehmen finanzieren soll, führen müsste. Auch deshalb übrigens sind die bahneigenen Planer, Gutachter und Bauunternehmen die falschen Gutachter bei diesem Projekt.

Es wird **beantragt**, die Planfeststellungsanträge der DB Projektbau GmbH, Niederlassung Süd, **zurückzuweisen**.
Es wird ferner **beantragt**, zu den bislang fehlenden Unterlagen rechtliches Gehör zu erhalten, falls von Seiten des Projektträgers an der Antragstellung festgehalten werden sollte.

Anlage 2: Vergleich der Alternativen (1)



	Südring	City-Tunnel München	geplante 2.S-Bahn Stammstrecke
<u>Investitionskosten</u>	ca. 600 Mio EUR (Variantenvergleich 2001)	ca. 620 Mio EUR (Variantenvergleich 2001)	vs. = 1.670 Mio. EUR (SZ vom 22.12.2004)
<u>Wirtschaftlichkeit</u>	Mit 10/20-Minuten -Takt wirtschaftlich	Mit 10/20-Minuten -Takt wirtschaftlich	Nur mit 15/30-Minuten -Takt wirtschaftlich
<u>Verkehrsangebot</u> <u>S-Bahn:</u> Taktangebot Direktverbindung zum Ostbahnhof Zusätzliches Umsteigen zur Innenstadt Einbindung der S7 Wolfratshausen Einbindung der S27 Deisenhofen Haltepunkt-Attraktivität <u>Regionalverkehr:</u> Einbindung der BOB nach Holzkirchen Verbindung zum Stadtzentrum Fahrtrichtungswechsel im Hauptbahnhof Direktverbindung zum Ostbahnhof	alle 10 Minuten ja ja nein nein unverändert nein nicht direkt ja ja	- - alle 10 Minuten ja nein ja ja unverändert ja direkt nein ja	alle 15 Minuten nein nein nein nein attraktive und unattraktive Haltepunkte nein direkt nein zusätzliches Umsteigen

Anlage 2: Vergleich der Alternativen (2)



<p><u>Betriebsqualität</u> Anzahl Bahnsteiggleise im Ostbahnhof Entlastung für alte Stammstrecke Zuwachs an Reisenden</p> <p><u>Kundenservice</u> Aufenthaltsqualität für die Reisenden Umsteigewege</p>	<p>nur 5 gering gering</p> <p>gut kurz</p>	<p>8 höher höher</p> <p>mittel kurz</p>	<p>nur 5 gering gering</p> <p>schlecht lang</p>
<p><u>Streckenführung und Bauzeit</u> Ausbaulänge mögliche Zuggeschwindigkeit Bauzeit</p>	<p>ca. 9,5 km schnell 3 Jahre</p>	<p>ca. 4,5 km, Tunnel schnell 4 Jahre</p>	<p>ca. 8,0 km, Tunnel langsam 5-7 Jahre</p>
<p><u>Sicherheit</u> Tiefelage der Stationen Gefährdungspotential im Not/Katastrophenfall</p> <p><u>Stadtentwicklung</u> Erschließung neuer Quartiere Entlastung des Marienplatzes</p>	<p>keine, übertage gering</p> <p>ja, Kolumbusplatz, Poccistraße ja</p>	<p>untertage in Hochlage mittel</p> <p>ja, Sendlinger Tor, Viktualienmarkt ja</p>	<p>untertage in Tieflage sehr hoch</p> <p>nein nein</p>
<p><u>Beeinträchtigung von Mensch und Natur</u> Störung des sozialen Lebens Beeinträchtigung von Eigentumsrechten Eingriffe in tiefes Grundwasser</p>	<p>mäßig mäßig keine</p>	<p>gering mäßig gering</p>	<p>stark erheblich stark</p>