

Keine zweite Röhre

Weder Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr noch Bund Naturschutz bestreiten den Bedarf an einer weiteren S-Bahn-Stammstrecke. Nur darf diese nicht auf Kosten des 10-Minuten-Taktes und des überfälligen Ausbaus der Außenäste gehen.

Unserer Meinung nach müssen sofort alle Planungen zur 2. Röhre gestoppt werden, denn diese

- 1. sind mangelhaft, zum Teil sogar widersprüchlich und fehlerhaft begründet
- 2. verfehlen ihre selbst-gesteckten Planungsziele
- 3. beruhen auf fragwürdigen Voraussetzungen
- 4. nehmen keine Rücksicht auf die übrigen Verkehrsmittel U-Bahn, Tram, Bus und Regionalbus
- 5. würden Fehlentwicklungen sowohl verkehrstechnischer Art als auch in der Siedlungsentwicklung des Großraums München in Gang setzen
-

Zur Präzisierung wird nachfolgend auch der Begriff „Tieftunnel“ als Synonym für die vorgelegte Planung einer Zweiten S-Bahn-Stammstrecke verwendet.

1. Planung ist mangelhaft, widersprüchlich und fehlerhaft begründet

1.1 Vorbemerkung.

Zur Weiterentwicklung des Münchner S-Bahn-Systems sind prioritär eigene S-Bahn-Gleise erforderlich. Auch der Erläuterungsbericht (Planfeststellung des

Westabschnittes des Tieftunnels) schreibt auf Seite 12: "(...) der nach wie vor hohe Anteil an Mischbetriebsstrecken im S-Bahn-Bereich beanspruchen das S-Bahn-System München bis an die Grenzen der maximalen Leistungsfähigkeit".

Prioritär sind daher eigene S-Bahn-Gleise auf folgenden Abschnitten:

Im Westen: zwischen – Pasing und Buchenau sowie
zwischen Neulustheim und Neufahrn

Im Osten: zwischen Zamdorf und Johanneskirchen sowie
zwischen Riem West und Markt Schwaben.

Um ein ausgebautes S-Bahn-Netz auch betrieblich voll nutzen zu können, ist eine Zweite S-Bahn-Stammstrecke erforderlich.

Auffallend ist, dass die beiden erwähnten Abschnitte im Westen gleichzeitig die beiden Äste mit dem seit Jahrzehnten höchsten Fahrgastaufkommen im Münchner S-Bahn-System sind. Der Bau eigener S-Bahn-Gleise hat sich bisher also nicht prioritär an den Erfordernissen der S-Bahn-Fahrgäste orientiert.

Weiterhin ist auffallend, dass wegen der geographisch bedingten Westlastigkeit des Münchner S-Bahn-Systems grundsätzlich mindestens 6 S-Bahnen pro Stunde am Ostende der bestehenden Stammstrecke enden (Ostbahnhof oder Leuchtenbergring). Zur Erreichung des jahrzehntelangen Planungsziels 10-Minuten-Takt sind also grundsätzlich folgende Strategien denkbar:

1. Wegen der genannten Westlastigkeit des S-Bahn-Netzes ist die Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf beiden genannten Ost-Strecken auch ohne zusätzliche Fahrten durch die Innenstadt jederzeit möglich. Die Ausbaumaßnahmen im Osten können also priorisiert werden (Zur Frage der Zuverlässigkeit des 2-Minuten-Taktes auf der Stammstrecke siehe unten).
2. Wird der Ausbau der West-Äste als prioritär angesehen, so muss auch damit nicht auf eine zweite Stammstrecke gewartet werden. Auch ein 10-Minuten-Takt-Verstärker kann zunächst analog der S27 in den Hauptbahnhof geführt werden und dort enden.

3. Ohne zusätzlichen 10-Minuten-Takt auf einem der Westäste ist eine Zweite Stammstrecke aus Kapazitätsgründen nicht erforderlich. Eine Priorisierung dieser Stammstrecke wäre höchstens in Form des S-Bahn-Südrings plausibel, da dieser eigenständige Verkehrsaufgaben erfüllt.¹ Als einzige Planungsbegründung wäre die Erhöhung der Zuverlässigkeit der bestehenden Stammstrecke in Form einer Reduzierung der Zuganzahl auf 21 pro Stunde und Richtung und damit auf das Niveau von vor 1992 (Inbetriebnahme der Flughafen-S-Bahn) denkbar. Ein solcher Planungsgrund wird aber nicht erwähnt.

Die Behauptung der Tieftunnel sei wegen einer „Erhöhung der Streckenkapazität“ notwendig, ist nicht zu halten, da nirgends eine Begründung geliefert wird, weshalb unter oben aufgezählten Möglichkeiten als erster Schritt eine zweite Stammstrecke gewählt wird.

1.2 Erhöhung der Zuverlässigkeit der bestehenden Stammstrecke wird nicht erwähnt
In der politischen Diskussion des Jahres 2009, insbesondere im Landtagshearing vom 25. Februar 2010, war hingegen oft von der mangelnden Zuverlässigkeit des 2-Minuten-Takts auf der bestehenden Stammstrecke die Rede. Es ist nicht verwunderlich, dass dieser Punkt aus vorliegender Planfeststellung herausgehalten wird, denn eine solche Zugfolge wird in der Planfeststellung auf Seite 26 als die minimal mögliche auf der Zweiten Stammstrecke erwähnt.

In den Fahrplankonzepten des Jahres 2009 sind ebenfalls 2-Minuten-Folgen im Tieftunnel vorgesehen, wenn auch nicht in ununterbrochener Abfolge.

Den Gutachtern von 2009 wurde die Abschaffung des 2-Minuten-Takts auf der bestehenden Stammstrecke als Planungsziel vorgegeben. Folglich muss an dieser Stelle auch über andere Möglichkeiten der verbesserten Zuverlässigkeit diskutiert werden.

¹ Das kommt auch im Südring-Gutachten von 2009 zum Ausdruck, welches im stärksten Querschnitt Heimeranplatz – Poccistraße Fahrgastzahlen von 44.000 (Variante 1S) bzw. 67.000 (Variante 6S) prognostiziert – in einer Relation wohl gemerkt, in der heute überhaupt kein direktes Schnellbahnangebot vorhanden ist.

1.3 Exkurs: Möglichkeiten zur Erhöhung der Zuverlässigkeit der bestehenden Stammstrecke

- eigene Gleise zur Erhöhung der Fahrplansicherheit auf Zulaufstrecken (siehe Vorbemerkung)
- sechstes Gleis Ostbahnhof: In den Stellungnahmen zur Landtags-Anhörung behaupten DB und Freistaat, dass für einen zuverlässigeren Betrieb der S-Bahn am Ostbahnhof ein sechstes Gleis notwendig sei. Die deshalb notwendigen Umbaumaßnahmen am Ostbahnhof seien aber zu teuer (siehe auch Punkt 3.4.3)
- Signalsystem: erst 2003 hat die DB auf der bestehenden Stammstrecke ein neues Signalsystem installiert. Laut eigener Aussage sollte dieses System rechnerisch 37,5 Züge pro Stunde erlauben und müsste daher 30 Züge pro Stunde zuverlässig abwickeln können.
- ESTW Ostbahnhof: Aus den Unterlagen zur Planfeststellung kann nicht erkannt werden, ob sowohl die bestehende Stammstrecke als auch der Tieftunnel an verschiedene Stellwerke angeschlossen sind. Falls ja, bleibt die Frage wann das störanfällige Stellwerk Ostbahnhof erneuert werden soll (was der Zuverlässigkeit der bestehenden Stammstrecke zuträglich wäre). Sollte kein zweites Stellwerk geplant sein, wäre die Vorgabe „Ausweich- und Entlastungsstrecke“ nicht einmal ansatzweise erreicht.

1.4 Auch angebliche Fahrplanverbesserung sind ohne 2. Stammstrecke möglich

Es sei angemerkt, dass ein 15-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien zu 28 Zügen pro Stunde und Richtung auf der Stammstrecke führen würde – also 2 weniger als heute. Um dieses Ziel zu erreichen, wären abermals Umbauten an den Außenstrecken notwendig, aber keine Zweite Stammstrecke.

Das Argument besserer Anschlussbeziehungen kann hier ebenso nicht gelten. Das 15-Minuten-Taktraster der S-Bahn dient vielmehr dazu, rechnerisch auf den Bau eigener S-Bahn-Gleise zu verzichten. Ein solcher Verzicht macht aber eine Zweite S-Bahn-Stammstrecke entbehrlich.

1.5 Express-S-Bahnen sind nutzlos

Angesichts der dadurch ausgelösten, schwerwiegenden Nachteile (Aufgabe des 10-Minuten-Takts zur HVZ und des 20-Minuten-Takts zur SVZ) ist dies nicht akzeptabel. Die Fahrgastprognosen dieses Konzepts sind aufgrund der fragwürdigen Vorgaben des Südring-Gutachtens von 2009 nicht haltbar, insbesondere auch wegen des völlig unattraktiven 2-3-10-Minuten-Takts im Tieftunnel.

Die genannte „Grundvoraussetzung“ für die Einführung von Express-S-Bahnen ist falsch. Eine „systemeigene, unabhängig geführte Trasse für den Betriebszweig S-Bahn“ ist eine unzureichende Begründung, sobald man anfängt, innerhalb des Systems S-Bahn mit unterschiedlichen Reisegeschwindigkeiten zu operieren.

1.6 In den aktuellen Planfeststellungen wird Unterlegenheit des S-Bahn-Südrings nicht begründet

Die von den Tunnelbefürwortern angeführten Begründungen für eine Überlegenheit des Tieftunnels gegenüber dem S-Bahn-Südring sind entweder falsch oder mangelhaft begründet. Das liegt vor allem daran, dass als Bezugsrahmen nicht die vorliegende Planung, sondern die Ursprungsversion mit Giesinger Ast gewählt wird. Diese ist allerdings aus Kostengründen bereits Ende 2005 verworfen worden. Zitat Erläuterungsbericht zur Planfeststellung PFA 3 (Westabschnitt), Seite 35: „Die Vorzüge der Variante B1 gegenüber der Variante B2 über den Südring sind wie folgt begründet:“

„(...) das Wenden der S-Bahnen nach Holzkirchen und zur Kreuzstraße am Ostbahnhof entfällt und der Ostbahnhof dadurch an Leistungsfähigkeit gewinnt“.

Nur war in dieser Variante noch eine Tunnelausfahrt Richtung Giesing vorhanden, während sie in der jetzigen Planung nur als Option ohne konkreten zeitlichen Bezugsrahmen erscheint. Noch gravierender ist der Umstand, dass Vorsorgemaßnahmen für diesen Südast zwar unter den Maximiliansanlagen (in Form von Abzweigstutzen), nicht jedoch am Orleansplatz vorgesehen sind. Es wird nicht einmal beschrieben, wie eine dritte S-Bahn-Station am Ostbahnhof angeschlossen werden könnte.

Vorliegende Planung ändert also nichts am Kopfmachen der Giesinger S-Bahnen am Ostbahnhof.

„(...) mit dem Nebenast Richtung Leuchtenbergring eine Umfahrungsmöglichkeit des gesamten Ostbahnhof im Störfall geschaffen wird“.

Es wird nirgends diskutiert, ob für den Störfall am Ostbahnhof nicht eine ausreichende Zahl S-Bahn-Gleise oder - wie in Pasing – die Möglichkeit vorzusehen ist, abschnittsweise auf die Gleise des Regionalverkehrs überzugehen.

„(...) das Einleiten der zusätzlichen Züge in das S-Bahnnetz vom Bbf Steinhausen aus zu Beginn der Hauptverkehrszeit erleichtert wird“.

Weshalb der von Südwesten einmündende Südring im Widerspruch zur störungsfreien Betriebshofzufahrt von Nordosten stehen soll, wird abermals nicht ersichtlich. Für die störungsfreie Zufahrt zum Betriebshof ist die Durchlassfähigkeit ebendieses Abschnittes; insbesondere der Station Leuchtenbergring maßgeblich. Im Gutachten von 2009 wurde für die Planfälle S-Bahn-Südring 6 Bahnsteiggleise am Leuchtenbergring unterstellt, während vorliegende Planung nur 4 Bahnsteiggleise und 1 Durchfahrgleis vorsieht.

Zitat Erläuterungsbericht Seite 36:

„Die verkehrlichen Untersuchungen haben ergeben, dass durch einen 2.S-Bahn-Tunnel die gewünschte Entlastungswirkung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und des Ostbahnhofes größer ist, als durch den Südring.“

Das ist angesichts der untersuchten Betriebskonzepte wenig erstaunlich. Grundsätzlich wurde in den Gutachten von 2009 die Zugzahl auf der bestehenden Stammstrecke auf maximal 24 festgelegt, was in den Südring-Varianten zwangsläufig zu einer Verschlechterung der Zugzahl in die Innenstadt und damit zu einem Attraktivitätsverlust im Gesamtsystem führt.

Tabelle 1: Zugzahlen gemäß Südring-Gutachten von 2009

Zugzahl/h/Rtg	Planfall			
	1T	1S	6T	6S
Stammstrecke	24	24	21	21
Tieftunnel	12	-	12	-
Südring	-	9	-	9
Differenz Stadtzentrum gegenüber heute	+6	-6	+3	-9

„Das Führen von kompletten Linien über den Südring wurde nicht weiterverfolgt, da eine derartige Umfahrung der Innenstadt deutlich negative verkehrliche Ergebnisse aufwies“ (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.10.2001, Sachstandsbericht Seite 5).

Vorstehender Satz bezieht sich auf die im Erläuterungsbericht auf Seite 10 erwähnte vergleichende Untersuchung von 2001. Genau diese Führung kompletter Linien über den S-Bahn-Südring liegt aber dem Planfall 6S des Südring-Gutachtens von 2009 zugrunde.

„Weiterhin ergab sich, dass der Südring im Vergleich zum 2. S-Bahntunnel eine deutliche verkehrlich schwächere Auslastung aufweist.“

Da der Tieftunnel zu 75% von heute durch die bestehende Stammstrecke fahrenden S-Bahnen benutzt werden soll, ist dies kaum verwunderlich.

„Die Vorzugswürdigkeit einer Tunneltrasse gegenüber dem Südring wird bestätigt durch eine vom Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München im Jahr 2009 in Auftrag gegebene Vergleichende Untersuchung.“

Da unmittelbar vor diesem Satz über mehrere Seiten hinweg auf die längst überholte Planvariante B1 Bezug genommen wird, setzt sich die vom Freistaat favorisierte Planung hier selbst in den unbestimmtem Artikel. Mit „einer Tunneltrasse“ ist nichts weniger als der Gegenstand der Planfeststellung gemeint. Mit diesem sprachlichen Kunstgriff soll eine Diskussion eben jenes Gutachtens von 2009 aus der Planfeststellung offenbar herausgehalten werden.

1.7 Mangelhafte Begründung für Umtrassierung am Ostbahnhof

Das Ende des Transrapid-Projekts „(...) machte es erforderlich, die Verknüpfung des Flughafens mit dem Fernverkehrsnetz und der Stadt München über das auszubauende S-Bahn-Netz so optimal wie möglich zu gestalten“ (Zitat Erläuterungsbericht Seite 43).

Die Formulierung „über das auszubauende S-Bahn-Netz“ impliziert bereits, dass diese Verknüpfung nicht mit der S-Bahn selbst hergestellt werden soll. Tatsächlich spricht sich das Flughafengutachten von 2009 für Regionalexpress-Züge zum Flughafen aus². Das steht aber im eindeutigen Widerspruch zur eingangs beklagten Häufigkeit von Mischverkehren (vgl. Vorbemerkung).

„Um den Regional- und Fernverkehr mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke und dem Flughafen München optimal zu verknüpfen, ist ein Haltepunkt Ostbahnhof im Zuge des Ostastes erforderlich“ (Zitat Erläuterungsbericht, Seite 45).

² Übrigens wird in genanntem Gutachten auch keine Begründung dafür gegeben, weshalb zum Flughafen keine Express-S-Bahn fahren soll, sondern es ein Regionalexpress sein muss. Das ist umso bemerkenswerter, als im umfangreichen Anhang zu ebendiesem Gutachten eine Express-S-Bahn aus der bestehenden Stammstrecke entlang der S8 sehr wohl tabellarisch auftaucht und dort einen besseren Nutzen-Kosten-Faktor erzielt als eine Express-S-Bahn aus dem Tieftunnel.

Eine Verknüpfung des Regional- und Fernverkehrs am Ostbahnhof mit dem Flughafen ist heute auf dem kürzesten Weg möglich, da sämtliche Zuggattungen an benachbarten Bahnsteigen halten. In der Relation Rosenheim / Mühldorf – Ostbahnhof – Flughafen ist sogar ein bahnsteiggleiches Umsteigen möglich, wenn der Regionalverkehr an Gleis 6 hält. Eine bessere Verknüpfung ist nur noch durch eine umsteige-freie Verbindung möglich. Eine Verlegung des Flughafenverkehrs in den Tieftunnel verschlechtert die Umsteigesituation am Ostbahnhof also erheblich. Weshalb eine Verknüpfung mit dem Tieftunnel hergestellt werden soll, ist überhaupt nicht ersichtlich. Die Umsteigewege verlängern sich drastisch und vom Tieftunnel aus sind deutlich weniger Ziele in der Innenstadt erreichbar – und das mit schlechterem Takt und längeren Abgangswegen. Ebenso wenig ist ersichtlich, weshalb die Forderung nach Verknüpfung mit dem Flughafen die Forderung nach Verknüpfung mit dem Tieftunnel nach sich zieht, da die Umsteigebeziehungen zwischen Regional- und Fernverkehr einerseits und der S-Bahn andererseits *entweder* Richtung Innenstadt *oder* Richtung Flughafen laufen.

Deutlicher wird das Südring(!)-Gutachten von 2009:

„Mit der Aufgabe des Projektes einer Magnetschnellbahn (MSB) vom Hauptbahnhof zum Flughafen München ändern sich die Randbedingungen für den Bau und den Betrieb des 2. S-Bahn-Tunnels. Eine Verbesserung der Flughafenanbindung ist unter Einbezug des geplanten 2. S-Bahn-Tunnels anzustreben“ (Ergänzende Betrachtungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke und vergleichende Untersuchung mit ausgebautem Südring, sma, Seite 1)

Die Verknüpfung am Ostbahnhof spielt hier also keine Rolle. Die Einbeziehung des Tieftunnels in die Flughafenanbindung wird allerdings auch hier nur postuliert, aber nicht begründet. Hier stellt sich die Frage, ob vorliegendes Projekt mit „Zweite S-Bahn-Stammstrecke“ überhaupt richtig betitelt ist, da das Flughafen-Gutachten ja nichts weniger als die Einführung des eingangs beklagten Mischverkehrs auf ebendieser Stammstrecke, also mitten im Münchner S-Bahn-Netz vorsieht.

Es bleibt festzuhalten, dass die Umplanung des Ostbahnhofes offensichtlich weder mit der S-Bahn noch mit dem Flughafen etwas zu tun hat, sondern nur mit den Regionalexpress-Zügen zum Flughafen aus dem Flughafen-Gutachten von 2009.³

1.8 Exkurs: Warum Regionalexpresszüge im Tieftunnel?

Interessanterweise wird auch im Flughafen-Gutachten keine schlüssige Begründung für die Notwendigkeit von Regionalexpresszügen durch den Tieftunnel zum Flughafen gegeben. Dies umso mehr als im umfangreichen Anhang besagten Gutachtens auch eine Express-S-Bahn durch die bestehende Stammstrecke (S8) zum Flughafen bewertet wird und zudem auch einen besseren NKF erzielt, als eine Express-S-Bahn durch den Tieftunnel zum Flughafen.

Das Planungsziel einer „Annähernden Halbierung“ der Reisezeit vom Hauptbahnhof zum Flughafen wird von den Gutachtern lediglich in der Stellungnahme zur Landtags-Anhörung erwähnt, nicht jedoch in der Einleitung des Gutachtens selbst.

Somit behaupten die Gutachter, ein Zug der genannte Strecke in 23 Minuten zurücklege sei ein Express, ein Zug der dieselbe Strecke in 26 Minuten zurücklege jedoch nicht. Zum Vergleich die heutige Fahrzeit beträgt 40 Minuten (S8).

Auf dieser sprachlichen Spitzfindigkeit basiert die politische Behauptung, nur ein Tieftunnel mache einen Flughafen-Express möglich.

1.9 Ein späterer Streckenast nach Giesing ist unrealistisch

In Parallellage zum bestehenden Bahnhof der U5 würde ein Bahnhof für die Giesinger S-Bahnen entstehen. Da der S-Bahnhof der Tieftunnel-Planung in 36 Meter Tiefe liegt, bleibt realistischerweise nur eine Trassierung in ähnlicher Tiefenlage wie die U5, also *über* dem neuen Tiefbahnhof Ostbahnhof. Es wird jedoch nirgends eine Aussage darüber gemacht, wie ein derartiges Bauwerk mit dem Tiefbahnhof verbunden werden soll, geschweige denn Aussagen über allfällige Vorleistungen für ein solches Bauwerk gemacht.

³ Für diese sind in den Fahrplankonzepten des Südring-Gutachtens aus demselben Jahr bereits Fahrplantrassen freigehalten, was im Tieftunnel zu einem äußerst unattraktiven 2-3-10 – Minuten-Takt führt. Diese viertelstündlichen 10-Minuten-Takt-Lücken machen die Fahrgastprognosen aus genannten Gutachten zusätzlich unglaubwürdig.

2. die vorliegende Planung verfehlt ihre selbst-gesteckten Planungsziele

Die Tieftunnel-Planung zählt folgende Ziele des Vorhabens auf:

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

2.1 Bereitstellung weiterer Streckenkapazitäten zur Weiterentwicklung des Münchener S-Bahn-Systems

Die Bereitstellung weiterer Streckenkapazitäten in Form des Zweiten S-Bahn-Tunnels findet an der vkehrlich unsinnigsten Stelle statt. Mit einem Modal Split von lediglich 9% Autoverkehr in der Münchner Innenstadt kann hier keine nennenswerte Verlagerung von IV zu ÖV erreicht werden. Hingegen beträgt der Modal Split an der Münchner Stadtgrenze nur 30:70 zuungunsten des ÖV. Das wäre ein schlagender Grund für eine Priorisierung des Baus zusätzlicher Gleise auf den Außenstrecken, um an der Schnittstelle „Stadtgrenze“ größere Kapazitäten zu schaffen. Übrigens ist auch wegen dem im Vergleich zum Stadtrand hervorragenden Modal Split in der Innenstadt keine zwingende Notwendigkeit erkennbar, diese zusätzlichen Kapazitäten in das Stadtzentrum zu leiten.

2.2 Verknüpfung mit allen bestehenden U-Bahnlinien auf kurzen Wegen sowie mit Tram und Bus.

Dieser Punkt wird nur in Bezug zur U5 am Ostbahnhof erfüllt. Alle übrigen Umsteigebeziehungen verschlechtern sich oder gehen im Vergleich zur bestehenden Stammstrecke vollständig verloren.

Die Haupt-Umsteigebeziehungen zur U3/U6 am Marienhof sowie zur U1/U2 am Hauptbahnhof sind länger und damit unattraktiver als von der heutigen Stammstrecke.

Die Verknüpfung mit Tram und Bus ist deutlich schlechter als bei der bestehenden Stammstrecke. Die Umsteigemöglichkeit zur Buslinie 152 (Hirschgarten), zu den Buslinien 53 und 133 (Donnersberger Brücke), zur Tramlinie 27 (Stachus) und zu den Tramlinien 15 und 25 (Rosenheimer Platz) gehen vollständig verloren. Die Linien 17 und 18 sind statt an 3 Bahnhöfen (Hauptbahnhof, Stachus und Isartor) nur noch an einem (Hauptbahnhof) erreichbar. Die verbleibenden Verknüpfungspunkte zur Tram am Hauptbahnhof und Ostbahnhof werden durch die extreme Tieflage der S-Bahnhöfe deutlich unattraktiver als auf der bestehenden Stammstrecke.

2.3 Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und der Hauptumsteigepunkte Hauptbahnhof und Marienplatz durch ein gleichwertiges bzw. verbessertes Bedienungskonzept

Die bestehende Stammstrecke wird in der vorliegenden Planung nicht von Fahrgästen, sondern von Fahrzeugen entlastet. Von den heute 30 S-Bahnen pro Stunde und Richtung sollen 9 aus der bestehenden Stammstrecke herausgenommen und durch den Tieftunnel geschickt werden, mit allen oben aufgezählten Nachteilen für die Fahrgäste. Da sämtliche Umsteigemöglichkeiten an der Donnersberger Brücke, an Stachus, Isartor und Rosenheimer Platz fehlen, kommt es zu einer weiteren Belastung der Hauptumsteigepunkte Hauptbahnhof und Marienplatz.

Das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke München“ steht im kompletten Widerspruch zu seinen vorgeblichen Planungszielen.

2.4) Bereitstellung einer Entlastungs- bzw. Ausweichstrecke für den Störfall, und damit Aufrechterhaltung der wesentlichen Verkehrsbeziehungen, Sicherstellung einer hohen Betriebssicherheit und Verringerung der Störanfälligkeit des Gesamtnetzes

Nur eingeschränkt findet die *„Bereitstellung einer Entlastungs- bzw. Ausweichstrecke für den Störfall“* statt, da die Giesinger S-Bahnen den zweiten Tunnel gar nicht erreichen können. Eine spätere Realisierung des Südastes der Zweiten Stammstrecke, wiewohl im Bereich der Maximiliansanlagen planerisch vorbereitet, ist aus Kostengründen extrem unwahrscheinlich. Im übrigen ist für eine Entlastungs- und Ausweichfunktion die Trassierung zunächst unerheblich. Die bessere Erreichbarkeit des Marienplatzes ist für ein solches Planungsziel jedenfalls nicht hinreichend.

2.5 Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs im S-Bahnbereich

Dieses etwas vage formulierte Planungsziel wird nachweisbar nicht erreicht. Eine „Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs“ kann durch dichtere Takte, erhöhte Zuverlässigkeit, mehr Direktverbindungen oder schnellere Verbindungen erreicht werden.

Das vorgestellte 15-Minuten-Taktraster ist schlechter merkbar als der 10-Minuten-Takt und wird – laut einer Untersuchung des MVV von 2007 – von den Fahrgästen als deutlich unattraktiver empfunden. Leichter merkbar, als der 15-Minuten-Takt, ist der abendliche 30-Minuten-Takt, der aber eine deutliche Angebotsverschlechterung gegenüber dem heutigen 20-Minuten-Takt darstellt. Das vorliegende Konzept sieht Taktverdichtungen hauptsächlich tagsüber vor, also genau zu den Zeiten, zu denen es keine Kapazitätsprobleme gibt.

Eine Erhöhung der Zuverlässigkeit ist mit vorliegender Planung nicht gegeben, da die wenigen tatsächlichen Taktverdichtungen im Rahmen dieses Konzepts auf Strecken vorgesehen sind, auf denen unverändert Mischbetrieb mit dem übrigen Schienenverkehr stattfinden soll. Eine Erhöhung der Betriebsstabilität ist damit ausgeschlossen.

Darüber hinaus sollen mit der Einführung von Express-S-Bahnen nach Maisach, Weßling und Grafing Geschwindigkeitsscheren innerhalb des S-Bahn-Systems eingeführt werden, was keinesfalls der Erhöhung der Betriebsstabilität dient.

Vorliegendes Konzept bietet keine einzige neue Direktverbindung, sondern führt sogar zu Umsteigezwängen auf Jahrzehntelang etablierten Relationen. Es werden lediglich einige bestehende Verbindungen geringfügig beschleunigt. Die Möglichkeit von Fahrzeitgewinnen durch mehr Direktverbindungen – d.h. weniger Umwege, wird von vorliegender Planung ignoriert, obwohl sie von der Vergleichenden Untersuchung 2001 angemahnt wurde.

Insgesamt findet diese „Stärkung des ÖV im S-Bahn-Bereich“ hauptsächlich zu Lasten der übrigen Verkehrsträger statt (zusätzliche Überlastung der U-Bahn im Zentrum, Abhängen zahlreicher Tramlinien, Inkompatibilität oder Taktverschlechterungen bei Stadt- und Regionalbus). Da der ÖV nur als integriertes Ganzes betrachtet werden kann, wird die S-Bahn durch diese schlechteren Rahmenbedingungen ebenfalls keine Stärkung durch dieses Konzept erfahren.

3. Planung beruht auf fragwürdigen Voraussetzungen

3.1 Fahrplankonzepte des Südring-Gutachtens von 2009

In diesem Gutachten wurden grundsätzlich vier Varianten untersucht:

10-Minuten-Takt mit Tieftunnel oder Südring (Varianten 1T bzw. 1S) sowie 15/30-Minuten-Takt mit Tieftunnel oder Südring (Varianten 6T bzw. 6S).

Da auf den Außenstrecken zwar im Laufe des Planungsprozesses häufig wechselnde „Netz-ergänzende Maßnahmen“⁴ vorgestellt wurden, aber eben keine Maßnahmen zur Beseitigung von Mischverkehren vorgesehen sind, sind beide 10-Minuten-Takt Versionen automatisch zum Scheitern verurteilt. Ein zusätzlicher 10-Minuten-Takt ist momentan nur auf der Strecke nach Gauting möglich, da es bis dorthin bereits seit 110 (ein-hundertzehn) Jahren 4 Gleise gibt. Einziges wesentliches Zusatzangebot im Vergleich zum Ist-Zustand sind also 3 zusätzliche Fahrten zur

⁴ Aus den Unterlagen kann nicht entnommen werden, welche Netz-ergänzenden Maßnahmen aktuell (Oktober 2010) noch vorgesehen sind. Die Schaffung innerstädtischer Kapazität ist aber eben nur dann zwingend notwendig, wenn auf den Außenstrecken mehr Fahrten stattfinden können.

Hauptverkehrszeit nach Gauting. Dass sich auf dieser Grundlage kein Fahrgastgewinn in einer Größenordnung erzielen lässt, um eine zweite Stammstrecke zu rechtfertigen, bedarf keiner weiteren Erläuterung, zumal es wesentlich stärker ausgelastete Außenäste gibt. Der 10-Minuten-Takt wird also letztlich nur mit der Begründung verworfen, dass er auf der heutigen Infrastruktur nicht möglich ist.

Bemerkenswert ist, dass die Varianten 1T und 1S auch deutliche Verschlechterungen gegenüber heute beinhalten. Vor allem auf der zweitstärksten S-Bahn-Strecke nach Freising wird in diesen Konzepten wegen des 15-Minuten-Taktrasters des Regionalverkehrs der heutige glatte 20-Minuten-Takt der S1 in einen hinkenden 27-13-20 Minuten-Takt verzogen.

Die Varianten 1T und 1S bieten auch Verzerrungen untereinander. Wegen fehlender S-Bahn-Gleise nach Buchenau findet hier nur eine HVZ-Verstärkung in Form von „Einzellagen in Lastrichtung“ statt. Diese „Einzellagen“ sind in der Variante 1T in den Tieftunnel durchgebunden, in der Variante 1S verkehren sie jedoch nur als Außenpendel ab Pasing.

In der Variante 6S wird im Gegensatz zur Variante 1S die komplette Führung von S-Bahn-Ästen über den Südring unterstellt. Die Fragwürdigkeit dieses Vorgehens wurde bereits oben diskutiert.

Allen Konzepten ist gemein, dass in der bestehenden Stammstrecke die Fahrtenzahl von heute 30 auf dann 24 (Varianten 1T, 1S) bzw. 21 (Varianten 6T, 6S) reduziert wird. Dadurch führt jede Südring-Variante automatisch zu einem reduzierten Fahrtenangebot im Stadtzentrum.

Auf diese Weise wird das vollkommen absurde Untersuchungsergebnis erzeugt, dass schlechtere Takte und weniger Direktverbindungen zu größerem Fahrgastzuwachs führen würden.

3.2 Infrastruktur des Südring-Gutachtens von 2009

Besagtes Gutachten errechnete die immensen Baukosten von 110 Millionen Euro pro Kilometer für den Ausbau einer oberirdischen Bahnstrecke. Dies ist hauptsächlich der Vorgabe der DB geschuldet, dass entlang des Südrings über die gesamte Bauzeit hinweg mit Ausnahme einiger Wochenend-Sperrungen ständig bis

zu 4 Gleise für den Regional-, Fern- und Güterverkehr vorhanden sein müssen. Diese Vorgabe ist insbesondere im Abschnitt Heimeranplatz – Südbahnhof äußerst fragwürdig, da an letzterem kein nennenswerter Quell- oder Zielort für Schienengüterverkehr mehr ist.

Bemerkenswert ist, dass laut diesem Gutachten die Südring-Variante 6S bereits ab (immer noch immensen) Baukosten von unter 900 Millionen Euro bzw. rund 90 Millionen Euro pro Kilometer (das sind immer noch Dimensionen aus dem U-Bahn-Bau) trotz problematischem Betriebskonzept in der Kosten-Nutzen-Rechnung bereits besser abschneidet, als der Tieftunnel. An dieser Stelle ist überdeutlich, dass der S-Bahn-Südring wegen nicht begründbarer Vorgaben schlecht gerechnet worden ist.

3.3 Bauplanung im Südring-Gutachten steht im Widerspruch zum Flughafen-Gutachten

Ein derart aufwendiges Baukonzept ist jedoch nicht haltbar, wenn im wenige Monate nach dem Südring-Gutachten fertiggestellten, in vorliegendem Erläuterungsbericht nicht erwähnten, aber gleichwohl schon berücksichtigten Flughafen-Gutachten ein viergleisiger Ausbau der Strecke Zamdorf – Johanneskirchen empfohlen wird. Ohne einen solchen Ausbau sind die vom Flughafen-Gutachten favorisierten Regionalexpress-Züge zum Flughafen (dort ÜFEX genannt) nicht möglich.

Durch diesen Ausbau, der auch eine Verbindungskurve Zamdorf – Riem vorsieht, ist es möglich, sämtlichen Güterverkehr von Westen über den Güternordring zu leiten. Damit ist eine leistungsfähige Umleitungsstrecke für den Südring gegeben, die zeitweise auch von Personenzügen genutzt werden kann und auch heute fallweise schon genutzt wird.

Anders ausgedrückt: würde das Südring-Gutachten bereits getrennte S-Bahn- und Gütergleise zwischen Zamdorf und Johanneskirchen unterstellen, so gäbe es keinen Vorwand für die extrem umständliche Südring-Bauplanung der offiziellen Gutachter. Eine Zweite S-Bahn-Stammstrecke via Südring wäre dann zu den von Ernst Basler und Partner genannten 600 Millionen Euro – etwa ein Drittel der offiziellen Kosten des Zweiten S-Bahn-Tunnels – möglich.

Zwischen der Vorlage des Südring- und des Flughafen Gutachten lagen lediglich 7 Tage!

Von Seiten der Angebotsplanung macht das Südring-Gutachten also bereits Vorgriffe auf das Flughafen-Gutachten (vergleiche die Zehn-Minuten-Lücken im Tieftunnel), die Infrastrukturplanung hingegen ignoriert die ohnehin naheliegende Strategie „Ausbau Johanneskirchen“ komplett – die allein schon aus Sicht des Güterverkehrs überfällig ist.

Eine Trennung von Güter- und S-Bahn-Verkehr ist gerade jetzt dringend geboten, da die EU den Vorrang des Güterverkehrs gesetzlich vorschreiben will. Das könnte z.B. bedeuten, dass eine Taktverdichtung der S8 ohnehin unmöglich wird.

Generell wird hier eine fragwürdige Herangehensweise deutlich. Zwischen Zamdorf und Johanneskirchen findet sich die einzige Stelle im gesamten europäischen Bahnnetz, an der sich der Güterverkehr von gleich zwei TEN-Achsen die Gleise mit einer stark frequentierten S-Bahn teilen muss. Ein viergleisiger Ausbau wäre sowohl zur Förderung des Schienengüterverkehrs als auch zur Kapazitätserhöhung der S-Bahn angebracht. Da es sich um einen Ost-Ast handelt, kann hier sofort ohne Kapazitätserhöhung im Stadtzentrum ein dichter S-Bahn-Takt (inklusive Express-S-Bahn zum Flughafen) gefahren werden.

Es gibt also gleich zwei Gründe, den Ausbau dieses Streckenabschnitts zu priorisieren. Stattdessen erfolgt die Empfehlung zum Ausbau nur im Sinne einer „schnelleren“ Flughafenanbindung von Lindau, Ulm und Treuchtlingen. Die Möglichkeit eines Ausbaus der S8 Ost wird vom sieben Tage vorher präsentierten Südring-Gutachten nicht einmal diskutiert.

3.4 Fragwürdige Details in der Südring-Bauplanung

3.4.1 Güterzug-Parkplatz statt attraktivem Nahverkehrsangebot

Laut DB sind am Südbahnhof 7 Gleise zum Abstellen von Güterzügen erforderlich, was an dieser Stelle einen S-Bahn-Südring zu vernünftigen Kosten unmöglich mache. Ersatz-Abstellgleise sind laut DB im Knoten München nicht vorhanden. Offenbar werden also heute schon Güterzüge über den Südring geleitet, nur um am Südbahnhof zwischengelagert zu werden. Mit einer Ablehnung des S-Bahn-Südrings

soll dieser Zustand festgeschrieben werden. Das ist weder aus städtebaulicher noch aus Anwohnersicht akzeptabel. Man sollte annehmen, dass entlang des Güternordrings oder in Berg am Laim genügend Flächen in DB-Besitz vorhanden sind, die derartige Abstellfunktionen aufnehmen können.

3.4.2 Messen mit zweierlei Maß (1)

Laut Gutachtern entspricht die Durchfahrtsbreite unter der Landsberger Straße nicht den heutigen Sicherheitsanforderungen, was einen kompletten Neubau des Überführungsbauwerks erfordere und an dieser Stelle einen S-Bahn-Südring zu vernünftigen Kosten unmöglich mache. Die Durchfahrtslänge unter der Unterführung beträgt rund 57 Meter.

Im Zusammenhang mit „Stuttgart 21“ hat Bundesverkehrsminister Ramsauer am 21. Juni 2010 eine Sondergenehmigung erteilt. Es geht um die Befahrung eines für die S-Bahn gebauten Tunnels am Stuttgarter Flughafen, der für die Benutzung durch Fernzüge nach heutigen Bestimmungen aus Sicherheitsgründen 40cm zu schmal ist. Die zu befahrene Länge beträgt hier rund 500 Meter, also fast das 10-fache der Unterführung Landsberger Straße.

3.4.3 Messen mit zweierlei Maß (2)

Laut DB ist am Ostbahnhof die Umwidmung zusätzlicher Gleise für die S-Bahn unverhältnismäßig teuer, da alle heutigen Regional-, Fern- und Güterverkehrsgleise im Betrieb benötigt werden. Das mache an dieser Stelle einen S-Bahn-Südring zu vernünftigen Kosten unmöglich, da 2 zusätzliche Bahnsteiggleise für den S-Bahn-Südring und für einen zuverlässigeren Betrieb auf der bestehenden Stammstrecke ein weiteres Bahnsteiggleis erforderlich sei.

Heute sind am Ostbahnhof 7 Bahnsteiggleise und 3 durchlaufende Gleise vorhanden – das Gleis für die Autoverladung und die südöstlich davon liegenden Stumpf- und Abstellgleise *nicht* mitgezählt. Würde man 3 Bahnsteiggleise an die S-Bahn abgeben, blieben also immer noch 4 Bahnsteig- und 3 Durchfahrgleise für Regional-, Fern- und Güterverkehr übrig.

Zum Vergleich: In Stuttgart möchte die DB für knapp 5 Milliarden Euro einen kompletten Hauptbahnhof mit lediglich 8 Bahnsteiggleisen bauen. Man sollte annehmen, dass für den Münchner Ostbahnhof die halbe Bahnsteigzahl des Stuttgarter Hauptbahnhofs für eine bequeme Betriebsabwicklung ausreichend ist.

3.5 Der Nicht-Ausbau des Südrings geht zu Lasten der Anwohner

Die angebliche Unterlegenheit des S-Bahn-Südrings beruht auf Vorgaben von Freistaat und DB, die sämtlich zu Lasten der Anwohner der Eisenbahn-Südumfahrung gehen.

3.5.1 Kein S-Bahn-Südring bedeutet mehr Güterzüge und weniger Lärmschutz

Die vom Freistaat unterstellten, exorbitanten Baukosten des S-Bahn-Südrings entstehen durch die Forderung der Bahn, dass ständig zwei Gleise für den laufenden Betrieb vorhanden sein müssten. Das kann nur bedeuten, dass die DB unverändert viel oder gar noch mehr Güterzüge als heute über die Südumfahrung schicken will, was im eindeutigen Widerspruch zu den Infrastruktur-Empfehlungen des Flughafen-Gutachtens steht.

Da bei Streckenausbau höhere Lärmschutz-Standards vorgeschrieben sind als bei einer Bestandssanierung, geht diese Vorgabe eindeutig zu Lasten der Anwohner des Südrings.

3.5.2 15-Minuten-Takt bedeutet mehr Güterzüge auf der Südumfahrung

Laut Betriebskonzept soll nach Fertigstellung des 2. S-Bahn-Tunnels die S8 zum Flughafen im 15-Minuten-Takt fahren. Da laut Aussage der Gutachter des Freistaats keine Umleitungsmöglichkeit für die Südumfahrung besteht, ist davon auszugehen, dass der von der S8 befahrene Streckenabschnitt Daglfing – Johanneskirchen heute schon an seiner Kapazitätsgrenze ist. Wenn dieser Abschnitt also eine zusätzliche S-Bahn pro Stunde und Richtung aufnehmen soll, ist davon auszugehen, dass dafür mindestens ein Güterzug pro Stunde und Richtung vom Güternordring abgezogen und über die Südumfahrung umgeleitet werden muss. Bei täglich 20-stündigem

Betrieb der S8 würde das schlimmstenfalls bis zu 40 zusätzliche Güterzüge auf der Südumfahrung bedeuten. Das ist aus nachvollziehbaren Gründen strikt abzulehnen.

3.6 Wesentliche Vergleichsrechnungen sind bis heute unterblieben

Unterirdische Verkehrsanlagen verursachen höhere Betriebskosten als oberirdische. Das gilt in besonderem Maße für Bahnhöfe. Ein solcher Kostenvergleich ist im Gutachten von 2001 ausdrücklich unterlassen worden. Das Gutachten von 2009 erwähnt nicht einmal die Unterlassung.

Ebenso unterlassen wurde die Gegenrechnung beim Ausbau entfallender Sanierungskosten für die Bestandsstrecke. Angesichts der offiziell exorbitanten Ausbaukosten muss die Frage erlaubt sein, welche Kosten eigentlich eine Sanierung dieser Strecke unter laufendem Betrieb, aber ohne Betrieblichen Nutzen verursachen würde.

Dasselbe gilt für die in Aussicht gestellte Lärmsanierung der Bestandsstrecke. Da es sich hierbei um eine freiwillige Leistung handeln würde, erscheint sie angesichts der drohenden Baukosten als ausgesprochen unwahrscheinlich.

Beim Südring-Gutachten wurde „eine dem 2. Stammstreckentunnel vergleichende Qualität für den Ausbau des Südrings“ von Seiten der Auftraggeber gefordert (Südring-Gutachten S.11). Nicht nur AAN und BN können nicht erkennen auf welcher Grundlage die Vergleichbarkeit hergestellt werden kann. Auch Basler und Partner sehen dies so: „Allerdings fehlen Aussagen, woran diese Vergleichbarkeit bzw. vergleichende Qualität gemessen wurde“ (Ernst Basler und Partner: Südring-Ausbau der Münchner S-Bahn – Vergleichende Untersuchung der Varianten Vieregge-Rössler GmbH und IG Südring, 2010: S6).

3.7 Zusatz-Nutzen bleibt unberücksichtigt

Es fällt auf, dass in der vorliegenden Planung alles getan wird, die Gutachten des Jahres 2009 und vor allem das Schlagwort „Bahnknoten München“ NICHT zu erwähnen. Durch alleinige Betrachtung des Tieftunnels und alter Varianten wird ein erheblicher Nutzen der Alternative Südring verschleiert. Bei einer finanziell derart bedeutenden Maßnahme wäre aber zu erwarten, möglichst viel „Kollateral“-Nutzen zu erzeugen. Von den heute vorhandenen Baureihen sind nur wenige in der Lage

den Tieftunnel zu befahren. Fern- und Güterverkehr wird er für immer verschlossen bleiben und ist daher eine lokale bis maximale regionale Maßnahme.

Die Alternative Südring bringt aber dem gesamten Europäischen Bahnnetz-Vorteile. Dieser und anderer Zusatznutzen (Sanierung, Verbreiterung Fahrrad und Fußgängerwegen) werden nicht ausreichend berücksichtigt.

4. Planung nimmt keine Rücksicht auf die übrigen Verkehrsmittel U-Bahn, Tram, Bus und Regionalbus

4.1 Betrachtung aus ausschließlich innerbetrieblichem Blickwinkel

Die Planung argumentiert ausschließlich aus innerbetrieblicher Sicht.

Landläufig würde man meinen, eine „Entlastung der bestehenden Stammstrecke“ bedeutet, man bietet denjenigen Fahrgästen neue Direktverbindungen an, die heute mangels Alternative in die Innenstadt fahren um dort umzusteigen. Tatsächlich soll diese „Entlastung“ aber durch eine Taktreduzierung – d. h. Angebotsverschlechterung – auf der bestehenden Stammstrecke herbeigeführt werden.

Ebenso verhält es sich mit der „Entlastung der Hauptumsteigepunkte Hauptbahnhof und Marienplatz“. Diese würden durch die vorliegende Planung noch zusätzlich belastet werden. „Entlastung“ bedeutet im Sprachgebrauch der Tieftunnel-Planer, nur dass z. B. am Marienplatz nicht mehr nur am Südkopf, sondern zusätzlich auch am Nordkopf des U-Bahnhofs in die S-Bahn umgestiegen werden kann. Statt einem gesamtverkehrlichen Blickwinkel betrachtet diese Planung ausschließlich die Fahrgastströme innerhalb der Station Marienplatz.

4.2 Der Tieftunnel verstärkt die bestehenden Ungleichgewichte im Schnellbahnnetz

Der 2. S-Bahn-Tunnel bringt eine zusätzliche Belastung für die stärkst-belastete U-Bahn-Stammstrecke U3/U6. Laut den Gutachtern wäre die U3/U6 aber immer noch „nur“ zu 56% ausgelastet. Würde man dasselbe Rechenmuster auf die bestehende S-Bahn-Stammstrecke übertragen, so könnte von Kapazitätsproblemen keine Rede

sein – alleine schon deswegen, weil selbst zur morgendlichen Hauptverkehrszeit heute maximal 2/3 aller Züge als Langzüge verkehren.

4.3 S-Bahn-Betriebskonzept widerspricht den Erfahrungen der MVG

Von DB und Freistaat wird der ganztägige 15-Minuten-Takt auch mit schwächer werdenden Belastungsspitzen morgens und abends begründet. Demgegenüber beobachtet die MVG seit einigen Jahren, dass genau diese Belastungsspitzen wieder zunehmen und veranlasst die MVG ihr Angebot genau zu dieser Zeit zu verstärken. Es ist kaum anzunehmen, dass die S-Bahn grundsätzlich anderen Trends ausgesetzt sein soll als die U-Bahn. Umso schädlicher wird sich die geplante Abschaffung des 10-Minuten-Takts auswirken.

4.4 Das S-Bahn-Betriebskonzept verfolgt die entgegengesetzte Strategie der MVG

Während die DB den 2-Minuten-Takt auf der Stammstrecke abschaffen will, plant die MVG die Einführung des 2-Minuten-Takts auf den U-Bahn-Stammstrecken. Das neue U-Bahn-Betriebskonzept wurde von dem selben Planungsbüro erstellt, das die S-Bahn-Betriebskonzepte für den Freistaat erstellt hat. Ein zuverlässiger 2-Minuten-Takt auf der S-Bahn-Stammstrecke ist also problemlos möglich, sobald die S-Bahn überall eigene Gleise hat – genau wie die U-Bahn.

4.5 Der Tieftunnel konterkariert die Bemühungen der MVG

Sämtliche Gutachten – die des Freistaats inbegriffen – haben bewiesen, dass der S-Bahn-Südring Entlastungen für alle 4 Schnellbahn-Stammstrecken in München bringt. Der Tieftunnel hingegen würde nur die am stärksten belasteten U-Bahn-Strecken weiter belasten und nur die U4/U5 entlasten – auf denen es keine Kapazitätsprobleme gibt. Der Tieftunnel würde also nur die bestehenden Ungleichgewichte im Schnellbahnnetz weiter verschärfen.

Die stärksten Überlastungen im U-Bahn-Netz finden sich auf den Strecken südlich vom Sendlinger Tor – genau dort, wo der S-Bahn-Südring für Entlastung sorgt. Der Tieftunnel würde hier für weitere Belastung sorgen, und die U-Bahnen wären trotz geplanter Taktverdichtung so voll wie bisher.

4.6 Schlechtere Anschlüsse oder Taktverschlechterungen beim Stadtbus

Der 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn würde sich schädlich auf den städtischen Nahverkehr auswirken. Tagsüber könnten dann sämtliche Buslinien, die Zubringerfunktion zur S-Bahn haben, vom 20- auf den 30-Minuten-Takt umgestellt werden, was eine deutliche Angebotsverschlechterung darstellen würde. Angesichts der finanziellen Zwänge, denen die MVG unterworfen ist, ist eine Umstellung solcher Buslinien auf 15-Minuten-Takt sehr unwahrscheinlich. Möglich wäre auch eine Beibehaltung des heutigen 20-Minuten-Takts – mit der Folge, dass nur noch einmal pro Stunde ein Anschluss S-Bahn – Bus hergestellt werden könnte. Da viele Buslinien inzwischen Zubringerdienste sowohl zu S-Bahn- als auch zu U-Bahn-Linien leisten, hätte das zur Folge, dass die S-Bahn innerhalb des Stadtgebietes weniger frequentiert werden würde. Eine Begründung für eine Zweite Stammstrecke würde damit abermals entfallen.⁵ Im Spätverkehr ist grundsätzlich mit einem 30-Minuten-Takt zu rechnen, da die S-Bahn dann ohnehin nicht mehr öfter fährt.

4.7 30-Minuten-Takt bei der U-Bahn

Ein 30-Minuten-Takt bei der S-Bahn im Spätverkehr passt nicht zum 20-Minuten-Takt im Spätverkehr bei Tram und Bus. Auch die U-Bahn fährt zwischen 0 und 1 Uhr nur alle 20 Minuten, der Übergang vom üblichen 10- zum 20-Minuten-Takt wird aber immer weiter nach vorne geschoben. Nur Samstags und Sonntags ist zwischen 01:00 und 02:30 Uhr früh auf der U-Bahn ein 30-Minuten-Takt anzutreffen.

„Am späten Abend, wenn die U-Bahnen alle 30 Minuten verkehren, ist sogar eine bessere Abstimmung möglich“ (Alexander Freitag in: Bayerischer Landtag, Anhörung zum Thema „Ertüchtigung des Bahnknotens München“, Anlage zum Wortprotokoll, S. 205).

Eine zeitliche Ausweitung dieses 30-Minuten-Takts ist also wahrscheinlich, zumal die MVG künftig erhöhte Betriebsleistung zur HVZ erbringen will und auf diese Weise den Zusatzaufwand zumindest teilweise eindämmen kann.

⁵ An den Knotenpunkten S-Bahn/Regionalverkehr besteht übrigens heute eine solche stündliche Verknüpfung, was Freistaat und DB aber nicht ausreicht und in den Stellungnahmen zum Landtagshearing vom 25.02.2010 als Begründung für den 15-Minuten-Takt der S-Bahn angeführt wird. Man sollte aber annehmen, dass zeitlich häufige Verknüpfungen S-Bahn / Bus im Stadtgebiet deutlich wichtiger sind.

Die hier aufgezählten Nachteile gipfeln im vorgesehenen Angebot auf den Stammstrecken selbst.

4.8 Fragwürdiges Angebot auf der bestehenden Stammstrecke

Der abendliche 30-Minuten-Takt (ab ca. 20:00 Uhr) führt vor allem auf der bestehenden Stammstrecke zu deutlich schlechterem Angebot als heute. Statt 21 S-Bahnen pro Stunde und Richtung soll es dann nur noch 14 S-Bahnen pro Stunde und Richtung geben – besonders interessant für Gasteig- oder auch Wiesnbesucher. Die Reduzierung von heute 21 auf geplant 14 Fahrten pro Stunde im Abendverkehr würde zu Wiesnzeiten die zusätzliche Führung (d.h. Bestellung und Bezahlung) von 7 zusätzlichen Fahrten pro Stunde und Richtung über einen Zeitraum von rund 3 Stunden erfordern, nur um das heutige Angebot am S-Bahnhof Hackerbrücke aufrecht erhalten zu können.

4.9 Fragwürdiges Angebot auf der Zweiten Stammstrecke

Die Gutachter des Freistaats sehen auf der neuen Stammstrecke einen 2-3-10-Minuten-Takt vor. Diese Abfolge wiederholt sich viertelstündlich. Es gibt also 4-mal eine 10-Minuten-Lücke pro Stunde. Richtung Osten kommt nach dieser 10-Minuten-Lücke als erstes ein Kurzzug(!) nach Markt Schwaben (HVZ bis Erding); 2 Minuten später folgt ein Langzug zum Leuchtenbergring. Mit einem derartigen Fahrplan wird sich die Nutzung der Zweiten Stammstrecke in Grenzen halten. Die Fahrgäste werden sich weiterhin auf die bestehende Stammstrecke konzentrieren, wo die maximale Wartezeit „nur“ 5 Minuten betragen soll.

Tabelle 2: Fahrtenhäufigkeit im Vergleich zum heutigen Zustand

Fahrten pro Stunde/Richtung	Hauptverkehr s-zeit	tagsüber	abends
Stammstrecke heute	30	21	21
Stammstrecke künftig	21	18	14
Tieftunnel	12	12	10

5. Planung würde Fehlentwicklungen sowohl verkehrstechnischer Art als auch in der Siedlungsentwicklung des Großraums München in Gang setzen

5.1 Tieftunnel steht im Widerspruch zum polyzentrischen Stadtentwicklungsplan

Seit 1975 gilt für München ein polyzentrischer Stadtentwicklungsplan, um die Überlastung des Stadtzentrums abzumildern. Wesentlicher Bestandteil dieses Konzepts ist die Förderung der Stadtteilzentren und damit auch die Förderung attraktiver und leistungsfähiger ÖV-Verbindungen zwischen den Stadtteilen. Der Tieftunnel steht im diametralen Widerspruch zu diesem Konzept, indem er die Überlastung der Hauptumsteigepunkte noch auf die Spitze treiben würde.

Um dieser zusätzlichen Belastung der Hauptumsteigepunkte zu begegnen, plant die MVG bereits eine vierte U-Bahn-Stammstrecke und damit eine weitere Milliardeninvestition in eine radiale statt einer tangentialen Verkehrsbeziehung. All das widerspricht dem Konzept der polyzentrischen Stadtentwicklung.

5.2 Keine Stärkung des Stadt-Umland-Verkehrs

70% der Pendler über die Münchner Stadtgrenze nutzen das Auto; nur 30% den öffentlichen Nahverkehr. Gleichzeitig hat der Autoverkehr in der Münchner Innenstadt nur einen Anteil von 9%. Der größte Teil des über die Stadtgrenze kommenden Autoverkehrs hat also sein Ziel nicht in der Innenstadt. Ziel der ÖV-Planung muss also sein, den in die Stadt kommenden Fahrgästen möglichst direkte Verbindungen in alle Stadtteile zu bieten. Dazu sind Tangenten wie der S-Bahn-Südring erforderlich und keine Flughafen-„Hub“-Logik, wie sie aus der Tieftunnel-Planung spricht.

5.3 Express-S-Bahn fördert Zersiedelung

Vorliegendes Betriebskonzept bringt lediglich jenseits von Zorneding, Weßling und Olching Reisezeitgewinne für eine geringe Anzahl Bahnhöfe. Diese liegen allerdings außerhalb der Zone im Münchner Umland, für die das stärkste Wachstum vorausgesagt wird. Hingegen konzentrieren sich innerhalb dieser Zone die Verschlechterungen zur Hauptverkehrszeit und vor allem im Spätverkehr.

Die Express-S-Bahn begünstigt nur eine Handvoll Gemeinden in größerer Entfernung von München.

5.4 Express-S-Bahn ist nicht zukunftssträftig

Steigende Energiepreise werden über kurz oder lang zu kürzeren Reisewegen führen. Deshalb sind attraktive Verbindungen in viele Richtungen wichtiger als besonders schnelle Verbindungen in nur eine Richtung. Das Express-S-Bahn-Konzept verfolgt genau die falsche Strategie und führt in Konsequenz sogar zur Verschlechterung der Verbindungen in andere Richtungen.⁶

6. Fazit von AAN und BN

1. Durch den Tieftunnel ändert sich der modal split wenn überhaupt nur marginal, da keine neuen Verbindungen im Gesamt-Netz der S-Bahn München geschaffen werden, das S-Bahn-System wird daher also nicht zur Alternative zum MIV.
2. Anstatt vorhandene Schienenkapazitäten intelligenter auszulasten (vor allem bei der U-Bahn) belastet der Tieftunnel die ohnehin schon überlasteten Streckenteile des U-Bahn-Netzes.
3. Der Tieftunnel zieht teure Nachfolgeprojekte nach sich. Um die zusätzliche Belastung der U-Bahn-Strecken in der Innenstadt aufzufangen, wird eine weitere U-Bahn-Linie (U9) in der Innenstadt notwendig werden. Das resultiert eine weitere Konzentration von Öffentlichem Verkehr in der Stadt München. Es müsste hingegen Kapazität und Attraktivität im Stadtgrenze-querenden Verkehr geschaffen werden. Nur durch weniger Autoverkehr nach München kann ein relevanter Beitrag zum Klimaschutz erreicht werden.

⁶ Laut Gutachten von 2009 soll die Anzahl der Regionalbusse um 10% zurückgehen. Die Umstellung des Taktrasters wird bei den Regionalbussen also per Saldo zu einer Angebotsreduzierung führen.

4. Darüber hinaus wird die Zersiedelung gefördert. Das Express-S-Bahn-System bringt eine Verbesserung für die entferntesten Gemeinden im Großraum München. Anstatt Pendlerwege von der Distanz zu verkürzen, wird es jetzt attraktiv weit außerhalb zu wohnen. Meist ist in diesen Gebieten aber nur ein Ziel leicht mit dem Nahverkehr zu erreichen, nämlich die Münchner Innenstadt.
5. Anstatt das System von außen zu betrachten und ein Nachfrage-gerechtes Angebot zu entwickeln und die Infrastruktur daran auszurichten (10-Minuten-Takt auf allen Außenstrecken, Fahrplan-stabilisierende Kreuzungs- bzw. Ausweichmöglichkeiten, S-Bahn auf eigenen Gleisen) wird eine Infrastruktur geplant und der Fahrplan daran ausgerichtet. Der Freistaat, die Stadt München und die DB gehen damit genau den falschen Weg.
6. Da die Planfeststellung (vorläufiger) Abschluss eines neunjährigen Planungsprozesses mit zeitweise intensiver politischer Diskussion ist, müssten in den aktuellen Planfeststellungen des Tieftunnels neben der Vergleichenden Untersuchung von 2001 auch auf das Südring-Gutachten von 2009 sowie das Gutachten zur Flughafenanbindung von 2009 Bezug aufgenommen werden. Auffallend ist, dass in Erläuterungsbericht der Planfeststellung vor allem auf Ersteres bezieht und in der Einleitung (Seite 10) auch nur Ersteres erwähnt. Die „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“ (im Folgenden auch Südring-Gutachten genannt) wird erst auf Seite 36 erwähnt, allerdings im falschen Zusammenhang. Das Gutachten zur „Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München“ (im Folgenden auch Flughafen-Gutachten genannt) wird überhaupt nicht explizit angesprochen, obwohl mit der vorliegenden Umtrassierung am Ostbahnhof ein wesentlicher Bestandteil eben jenes Gutachtens umgesetzt wird. Die Ergebnisse der Landtags-Anhörung vom 25.02.2010 werden überhaupt nicht erwähnt.

Matthias Hintzen

Sprecher

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Dominik Lypp

Kreisgruppe München

Bund Naturschutz

weitere Informationen unter www.bn-muenchen.de (Mobilität)