

Stammstrecke-Kurier

S-Bahn-Tieftunnel: Zum Dritten, und ...?

1. Variante: Planung

Die erste Planung eines S-Bahn-Tieftunnels von 2002 umfasste noch fünf unterirdische Bahnhöfe (Hauptbahnhof, Lenbachplatz, Marienplatz, Maximilianstraße, Max-Weber-Platz). Da beim Tunnelbau die Bahnhöfe das Teuerste sind, wurde deren Anzahl schließlich auf zwei beschränkt: Hauptbahnhof und Marienhof. In die Detailplanung ging man also mit drei Zufahrten (Rampen): Laim, Leuchtenbergring und Ostbahnhof sowie zwei Bahnhöfen (Hauptbahnhof und Marienplatz).

2. Variante: Nachbesserung

Obwohl durch den Verzicht auf drei Bahnhöfe bereits „kostenoptimiert“, erwies sich die Planung dennoch als zu teuer für jede Kosten-Nutzen-Rechnung. Deshalb wurde im Herbst 2007 eine Umplanung vorgestellt. Diese enthielt weiterhin drei Zufahrten (nunmehr Laim, Leuchten-

bergring und St.-Martin-Straße) und nunmehr drei unterirdische Bahnhöfe (Hauptbahnhof, Marienplatz und Ostbahnhof). Angesichts der zusätzlichen unterirdischen Station am Ostbahnhof war absehbar, dass eine solche Planung nicht billiger sein kann, als diejenige mit nur zwei Bahnhöfen.

3. Variante: Nach-Nachbesserung

Es wird eine dritte Planung vorgestellt, die nur noch zwei Zufahrten aufweist (Laim und Leuchtenbergring), aber immer noch drei Bahnhöfe. Das ist zweifellos etwas billiger als die zweite Version mit drei Zufahrten und drei Bahnhöfen. Es ist aber keinesfalls billiger als die Anfangsversion mit drei Zufahrten und zwei Bahnhöfen, da eben beim Tunnelbau die Bahnhöfe das Aufwendigste sind. Somit stellt sich auch bei dieser dritten Version die Frage, wie sie eine Kosten-Nutzen-Rechnung bestehen will.

Tieftunnel: Keine Hilfe für Flughafen Express

Eine Express-S-Bahn entlang der S8 ist in jeder Hinsicht völlig unabhängig von einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Das liegt an der „Westlastigkeit“ des Münchner Bahnnetzes: 7 S-Bahn-Ästen im Westen stehen nur 5 Äste im Osten gegenüber. Daran wird sich in absehbarer Zeit auch nichts ändern. Auch in Zukunft werden immer zwei S-Bahn-Linien am Ostbahnhof enden. Diese Fahrten könnten als Expressfahrten zum Flughafen verlängert werden.

Diese Expressfahrten sind kein Argument für den Tieftunnel, im Gegenteil: Je öfter die Express-S-Bahn in der Innenstadt hält, desto besser ist sie für viele Fahrgäste erreichbar und desto mehr Fahrgäste haben einen Nutzen von ihr. Deshalb sind Expressfahrten erst jenseits des Ostbahnhofs gerechtfertigt. Das Auslassen der Stationen Isartor und Rosenheimer Platz bringt z.B. ab Marienplatz eine Fahrzeiterparnis von maximal 3 Minuten.

Diese Fahrzeiterparnis wäre für den Fahrgast kaum messbar, da seine S-Bahn am Marienplatz statt heute in 10 Meter Tiefe dann in 30 Meter Tiefe halten würde – die drei Minuten Fahrzeitgewinn würden durch die längeren Rolltreppenfahrten fast wieder aufgezehrt.

Der Tieftunnel bringt auch einer möglichen Express-S-Bahn keinen Nutzen. Kosten von 1,6 Milliarden Euro sind für maximal drei Minuten Fahrzeitgewinn nicht zu rechtfertigen.



Warum eigentlich Tieftunnel?

Die bestehende S-Bahn-Stammstrecke ist das am stärksten belastete Gleispaar im deutschen Bahnnetz. Daher ist der Bau einer zweiten Strecke zwischen Ostbahnhof und Laim unumgänglich. Es bieten sich zwei Möglichkeiten an:

Trasse 1:

entlang der bestehenden Südumfahrung via Kolumbusplatz, Poccistraße und Heimeranplatz

Trasse 2:

Tunnellösung in geringem Abstand nördlich der bestehenden Stammstrecke

Für beide Varianten liegen Machbarkeitsstudien vor. Eine vergleichende Untersuchung des Freistaats Bayern empfahl 2001 den Bau des zweiten Tunnels. Als Begründung wurde genannt:

- Der Tunnel würde die bestehende Stammstrecke stärker entlasten.

- Die S-Bahnen in Richtung Süden müssten am Ostbahnhof nicht mehr umdrehen (Kopfmachen).
- Ein Tunnel würde eine Umfahrungsmöglichkeit für den Ostbahnhof bieten.
- Ein Tunnel wäre baurechtlich leichter durchsetzbar, da weniger Eigentumsrechte betroffen wären.

Insbesondere die leichtere Durchsetzbarkeit schien ein schlagendes Argument für den Tieftunnel zu sein, zumal diese Diskussion kurz nach dem Bekanntwerden des Transrapid-Projekts geführt wurde. Um zu demonstrieren, dass der Freistaat auch etwas für die S-Bahn unternehmen wolle, legte sich der seinerzeitige Verkehrsminister Wiesheu frühzeitig auf die Variante Tieftunnel fest.

Die Landeshauptstadt München schloss sich dieser Ansicht an, obwohl sie selbst erst wenige Jahre zuvor eine erste, detailliertere Planung für einen S-Bahn-Südtring angefertigt hatte. Um nicht in völlige Konfrontation mit dem Freistaat zu geraten, war das aus damaliger Sicht möglicherweise sinnvoll.

Die offizielle Argumentation für den Tieftunnel war von Anfang an einseitig gewichtet: Für den zweiten Tunnel sprechen fast nur innerbetriebliche Gründe. Diese sind größtenteils von der Konfiguration der Bahnanlagen am Ostbahnhof abhängig.

Inzwischen zeigt sich, dass man sowohl die Durchsetzbarkeit (Proteste gegen Tunnelbau in Haidhausen) als auch die Baukosten völlig falsch eingeschätzt hatte. Und nach der im März 2009 vorgestellten Tunnelversion wird es auch beim Kopfmachen der aus Giesing kommenden S-Bahnen am Ostbahnhof bleiben. Wie bisher müssen die S-Bahnen zur Weiterfahrt am Ostbahnhof die Richtung wechseln. Selbst der geringfügige innerbetriebliche Vorteil der bisherigen Tieftunnel-Planungen entfällt damit.

Fazit:

Es gibt keinen fachlichen Grund mehr, an den Tieftunnel-Plänen festzuhalten.

V.i.S.d.P.: Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe München, Pettenkoferstraße 10a, 80336 München
Christian Hiernis, 1. Vorsitzender
Tel.: 089 / 51 56 76 - 0, Fax: 089 / 51 56 76 - 77
info@bn-muenchen.de, www.bn-muenchen.de
Text: Matthias Hintzen, Fotos: Frank Krönke



**Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.**

