

Antrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Sepp Daxenberger, Ulrike Gote, Dr. Martin Runge, Eike Hallitzky, Ludwig Hartmann, Christine Kamm, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Barbara Rütting, Adi Sprinkart, Susanna Tausendfreund** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Bericht zum Stand der Planung 2. Stammstrecke S-Bahn München

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie über den konkreten Planungsstand zur Zweiten Stammstrecke der Münchner S-Bahn zu berichten. In dem Bericht ist vor allem auf die aktuell angedachte Streckenführung, auf die Gründe für das wiederholte Verwerfen bisheriger Planungen, auf die aktuellen Kostenansätze bzw. Kostenschätzungen und auf mögliche Betriebsprogramme einzugehen.

Begründung:

Die Münchner S-Bahn, nicht nur das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs im Großraum München, sondern auch mit 60 Prozent der Fahrgäste und 40 Prozent der von diesen gefahrenen Zugkilometer der Leistungsträger im gesamten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern, leidet unter Engstellen und Zwangspunkten im Netz wie Eingleisverkehre, Mischverkehre oder Fahrstraßenkreuzungen. Ein großer Engpass ist zweifellos die Stammstrecke zwischen Pasing und dem Ostbahnhof. Eine weitere Strecke als Ergänzung/Alternative ist hier notwendig. Konkret sollte eine solche Strecke

- als Puffer im Falle von Störungen auf der alten Stammstrecke fungieren können,
- der Entlastung/Ergänzung der alten Stammstrecke dienen und, wenn möglich,
- neue Erschließungen auf kürzeren Wegen ermöglichen.

Im Mai 2001 hatten sich Staatsregierung, Bahn AG und Landeshauptstadt München auf den Bau einer zweiten S-Bahn-Röhre, geführt in 40 Metern Tiefe eng parallel zur bisherigen Stammstrecke, verständigt. Für das Jahr 2010 wurde die Fertigstellung und Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke zugesagt. An den Planungen für dieses Projekt wird mittlerweile seit bald zehn Jahren gearbeitet, oder u.E. besser herum dilettiert. Spätestens mit der Vorstellung konkreter Pläne anlässlich der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Dezember 2005 wurde deutlich,

dass es sich bei diesem milliardenteuren Projekt u.E. um eine Art Schildbürgerstreich wie beim bayerischen Transrapid-Vorhaben handeln würde. Die Kosten in Milliardenhöhe stehen in keinerlei vernünftigem Verhältnis zum möglichen Nutzen des Vorhabens. Die viel zu geringe Zahl an Halte- und damit Verknüpfungspunkten (lediglich Hauptbahnhof, Marienhof und ggf. Ostbahnhof), bedingt durch die Streckenführung und die große Tieflage, würde dazu führen, dass es für zahlreiche S-Bahn-Fahrgäste zu erzwungenen Umwegfahrten bzw. zu neuen Umsteigezwängen käme. Die Umsteigewege wären inakzeptabel, weil viel zu lang und un bequem. Daneben gibt es gravierende Sicherheitsbedenken. Auch drohen wie schon beim Transrapid die Kosten aus dem Ruder zu laufen.

Im Sommer 2006 (also mitten im laufenden Planfeststellungsverfahren, welches bekanntlich das Genehmigungsverfahren ist) kam das Aus für die bisherigen Planungen infolge der Erkenntnis massiver Kostensteigerungen und damit des Verfehlens des geforderten Nutzen-Kosten-Faktors in der Standardisierten Bewertung. Seitdem wurden von Vertretern der DB AG, der Bayerischen Staatsregierung bzw. der BEG immer wieder neue Planungsvarianten, teils nur ansatzweise skizziert, ins Gespräch gebracht (z.B. „Rumpftunnel“, November 2006 MD Wellner), teils in grober Abbildung und grober Beschreibung vorgetragen, von der Staatsregierung offiziell vorgestellt (z.B. Staatsministerin Emilia Müller im Dezember 2007 vor dem Landtag). Aktuell wird ein Modell diskutiert, in dem auf die bislang stets vorgesehene Verzweigung im Planfeststellungsabschnitt 3 (Abschnitt östlich der Isar) und den Tunnelast in Richtung Bahnhof Giesing verzichtet werden soll. Gerade dieser Tunnelast, der das bisherige aufwendige Wenden („Kopfmachen“) der beiden Giesinger-S-Bahn-Linien (nach Holzkirchen und Kreuzstraße) am Ostbahnhof entbehrlich machen würde, wurde jedoch bislang von den Protagonisten der Tunnellösung als ganz wesentlicher Baustein ihrer Planung vorgetragen.

Bereits bei der im Dezember 2007 von der Staatsregierung vorgestellten Neuplanung erlaubten sich die Verfasser dieses Antrages den Einwand, dass diese neue Variante allenfalls nur zu sehr geringen Einsparungen gegenüber der bisher geplanten Version führen würde. Hinzu kam, dass der Verzicht auf oder besser das Streichen von elf der ursprünglich vorgesehenen „netzergänzenden Maßnahmen“ u.E. allein der Notwendigkeit geschuldet war, das Projekt schön zu rechnen. Damit wurde jedoch das gesamte Projekt von seiner Sinnhaftigkeit her massiv erschüttert. Der „Verzicht“ auf Maßnahmen im Außenbereich wie Bau/Ausbau von Abzweigstellen, Wendegleisen oder Doppelspurabschnitten aber auch der „Verzicht“ auf den Ausbau des S-Bahn-Werkes Steinhausen dokumentierten, dass dichtere Takte im Außenbereich, welche stets als Hauptbegründung für die Notwendigkeit der Zweiten S-Bahn-Röhre herhalten müssen, gar nicht vorgesehen waren. Der „Verzicht“ auf Maßnahmen im Innenbereich wie Verlängerung der LZB oder das Elektronische Stellwerk am Ostbahnhof hätte spätere Optionen zur Verbesserung der Betriebsqualität massiv verringert.

Die Zweite S-Bahn Röhre wurde u.E. in den Untersuchungen und Gutachten zu Beginn der konkreten Planungen (2000 in der Ergänzungsuntersuchung S-Bahn: 537 Mio. Euro, 2001 in der Vergleichenden Untersuchung S-Bahn-Südring/Zweiter Tunnel: 583 Mio. Euro vs. 527 Mio. Euro für den Südring) schön gerechnet, was auch in der dann im Sommer 2006 von der Bahn AG

vorgetragenen Kostensteigerung auf 1,85 Mrd. Euro zum Ausdruck kommt. Der alternativ betrachtete Bahn-Südring wurde u.E. eher schlecht gerechnet. So ist ein Großteil der Kosten für Maßnahmen zur „Umstrukturierung des Ostbahnhofes“ und zur Einbindung der Gleise vom/zum Südring in die alte Stammstrecke am Ostbahnhof gerechnet, wobei die Zusammenführung der Gleise bereits am Westkopf des Bahnhofes geplant ist. Für eine derartige Maßnahme, die ein riesiges und damit sehr teures Überwerfungsbauwerk erfordert, gibt es u.E. keinerlei Notwendigkeit. Grundsätzlich wurde nur eine Variante mit durchgehend weiteren Gleisen geplant und gerechnet. Auch wurde u.E. bewusst nicht kommuniziert, dass beim Südring-Ausbau auf weit mehr Finanzierung-Töpfe zurückgegriffen werden kann als beim Bau einer Zweiten S-Bahn-Röhre. Mittel, die alternativ auch zur Finanzierung von U-Bahnen und Straßenbahnen beitragen, wie FAG- oder GVFG-Mittel, würden demzufolge weit weniger beim Südring-Ausbau in Anspruch genommen werden als beim Bau einer Zweiten S-Bahn-Röhre.

Wie oben schon angesprochen verkündete die Staatsregierung bis vor wenigen Jahren, die zweite Stammstrecke sei bis 2010 fertig

gestellt. Im Dezember 2007 wurden dann hierfür die Jahre 2017 (Baustufe 1 im PFA 3, also Tunnel zum Leuchtenbergring) und 2020 bzw. 2022 (Baustufe 2 im PFA 3, Tunnel in Richtung Bahnhof Giesing) benannt. Jetzt ist vom Jahr 2018 die Rede, wobei auch dieses Datum für den hypothetischen Fall einer erneuten Neuplanung zweifelhaft ist. Allein schon dieser u.E. inakzeptable Zeithorizont ist Argument genug, sich schleunigst von dem grotesken Vorhaben zu verabschieden. Die Überlastungen im und die Störanfälligkeit des Münchner S-Bahn-Netz(es) zeigen, dass jetzt (endlich) gehandelt werden muss.

Sinnvoll wäre es, Abstand zu nehmen von den u.E. irrwitzigen Planungen für die Zweite S-Bahn-Röhre. Stattdessen gilt es, Maßnahmen wie den Ausbau des Westkopfes Pasing, den Ausbau des Westarmes der S 8 und die Ertüchtigung des Bahn-Südringes mit Schaffung eines Regionalzughaltes an der Poccistraße, um in Notfällen auf der Stammstrecke als Puffer fungieren zu können und um vom und zum Münchner Süden direktere Verbindungen zu schaffen, in Angriff zu nehmen. Gleichzeitig muss nach ziel-führenden Alternativen zur Ergänzung und Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke gesucht werden.