

DAS S-BAHN-DILEMMA

Die Stadt hat die Wahl zwischen einer schlechten oder gar keiner Lösung

München bekommt den 10-Minuten-Takt bei der S-Bahn. Der Stadtrat hat die ehrgeizigen Planungen der Bahn zur 2. Stammstrecke fast einstimmig - und immer mit den Stimmen der Grünen - abgesegnet.

Endlich, sollte man meinen - wenn die vorgelegten Planungen nicht katastrophal ausfallen würden: viel zu teuer, umstrittener verkehrlicher Nutzen und verheerende Folgen durch die lange Bauzeit.

Dabei wird der argumentative Notstand, der jeden einzelnen grünen Stadtrat momentan zerteilt, deutlich: Ja, wir wollen und brauchen eine 2. Stammstrecke - aber nicht diese Lösung. Die Stadtratsfraktion geht daher

mit Unterstützung der Grünen Stadtversammlung einen etwas unbefriedigenden Weg. Eigentlich sind es drei Wege, der „Ja“-, der „Aber“- und der „Und“-Weg.

Der Dreisatz zur S-Bahn-Stammstrecke lautet:

■ Ja zur Tunnellösung mit vollem Einsatz für Verbesserungen innerhalb dieser Lösung;

■ Aber wir müssen die möglichen Alternativen wie den Südring weiter offen halten und auch vorantreiben, da das Tunnelprojekt immer noch scheitern kann;

■ Wir müssen dafür sorgen, dass die vielen sonstigen notwendigen Verbesserungen im S-Bahn-Netz nicht liegen bleiben.

München braucht einen Ausbau der S-

Bahn. Als größtes Nadelöhr haben Fahrgäste wie Bahn-Experten die S-Bahn-Stammstrecke ausgemacht. Auch die Grünen haben den 10-Minuten-Takt für die S-Bahn immer eingefordert und sich stets vehement für den Ausbau des Bahn-Südrings für die S-Bahn eingesetzt.

Wer zahlt, schafft an...

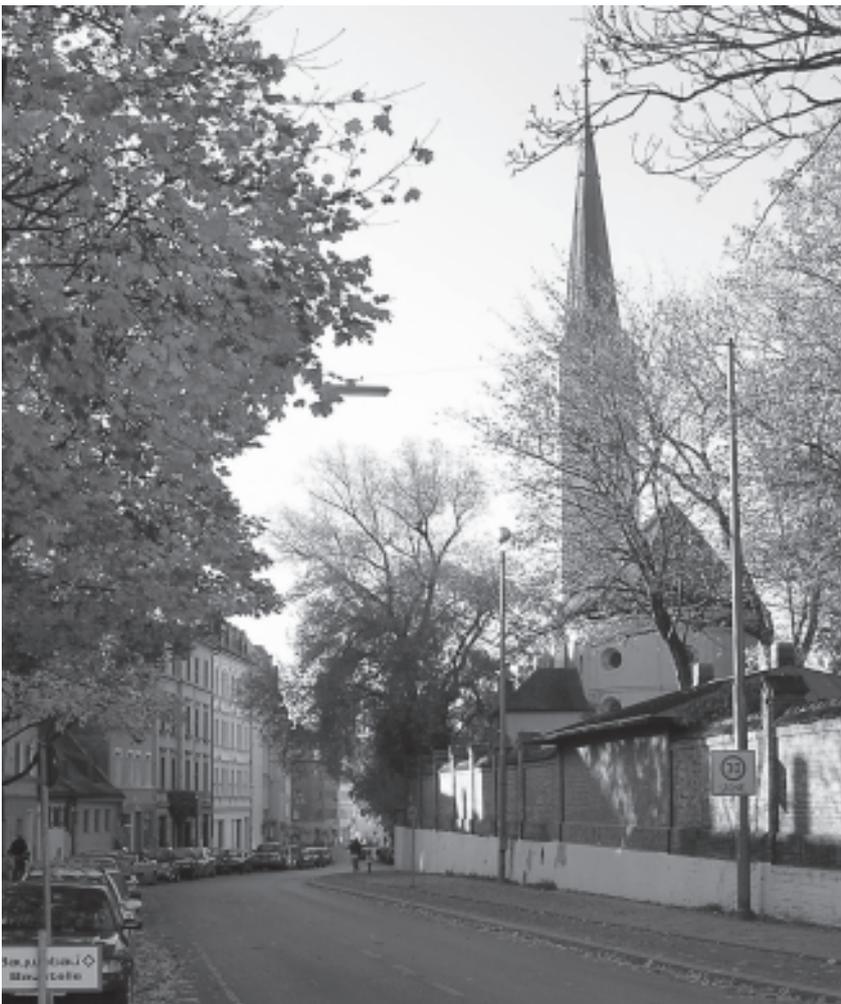
Doch die Stadt ist beim Ausbau der S-Bahn nicht Herrin des Verfahrens. Bauherr ist die DB, das Geld kommt vom Freistaat und vom Bund, die Entscheidung über die Planung fällt letztlich das Eisenbahnbundesamt. Die Stadt kann ihre Interessen nur als eine von vielen Beteiligten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geltend machen.

Eine gemeinsame Machbarkeitsstudie der Stadt und des Freistaats hat 2001 die Weichen für die Tunnellösung gestellt. Dort wurde vorgerechnet, dass die beiden Projekte fast gleich teuer seien, der verkehrliche Nutzen des Tunnels jedoch größer und die Beeinträchtigungen durch den Bau bei der Tunnellösung geringer sei. Die Grünen und die Verkehrsinitiativen haben alle drei Punkte angezweifelt, doch der OB hat den Weg der Stadt schnell aufgezeigt: pro Tunnel.

Die Probleme des 2. S-Bahn-Tunnels

Schon 2001 wollten die Grünen nicht als Verhinderer eines wichtigen Nahverkehrsprojekts dastehen und stimmten ebenfalls für den Tunnel. Jetzt, im Jahr 2005 wird das Ausmaß der Planungskatastrophe immer deutlicher.

Die jetzt geplante Lösung sieht eine 2. Stammstrecke zwischen Laim und dem Ostbahnhof bzw. Leuchtenbergring vor mit Haltepunkten in Laim, Hbf, Marienhof sowie Ostbahnhof bzw. Leuchtenbergring. Dabei sollen die Züge je nach Betriebskonzept teilweise den Ostbahnhof rechts liegen lassen und im Express-Betrieb direkt vom Marienhof zum Leuchtenbergring düsen. Durch diese Planung entstehen 6 Hauptkritikpunkte:



Noch liegt sie still und friedlich da. Aber bald wird es ungemütlich in der Kirchentraße.

1. Nur zwei Haltepunkte in der Innenstadt: Der verkehrliche Nutzen wird durch diese „Spar“-Variante in Frage gestellt. Die Haidhauser haben nichts von der neuen Stammstrecke, die durch ihr Viertel führt. Im Gegenteil: Für die mehrjährige Belastung durch eine Großbaustelle droht ihnen eine Verschlechterung ihrer Verkehrsanbindung, weil einige S-Bahnen vom Ostbahnhof abgehängt werden.

2. Die stark belastete Verbindung zwischen Laim und Pasing wird sich mit der neuen Stammstrecke nicht verbessern, sondern zweigleisig bleiben. Auch Mittel für die Beseitigung von Mängeln in den Außenästen fehlen weiterhin. Dadurch wird es auch in Zukunft zu vielen Verspätungen und Störfällen im S-Bahn-Netz kommen.

3. Zusätzliche Belastung von Hauptbahnhof und Marienplatz, den jetzt schon maximal ausgelasteten Umsteigeknoten zwischen S- und U-Bahn: Nach Angabe der MVG ist die U-Bahn mitsamt Bahnsteigen an diesen Knoten nicht mehr aufnahmefähig, eine Erweiterung ist technisch nicht möglich. Der ebenfalls parallel verlaufenden U4/5 drohen spürbare Fahrgastverluste, die das Betriebsdefizit bei der Stadttochter MVG steigern werden.

4. Extremtieflage: Sowohl der Bahnsteig am Hauptbahnhof als auch der am Marienhof sollen in 40 Meter Tiefe zu liegen kommen. Das ist sowohl völlig unkomfortabel als auch gefährlich im Katastrophenfall. Zeitgewinne der Express-S-Bahn werden durch lange Umsteigebeziehungen wieder aufgewogen.

5. Offene Bauweise am Marienhof und vor allem in Haidhausen: Die durch die Einrichtung der Baustelle sowie die lange Bauzeit auftretenden massiven Belästigungen für die Anwohner und Geschäftsinhaber können auch langfristige negative strukturelle Veränderungen mit sich bringen, z.B. den Niedergang der örtlichen Versorgungsstrukturen.

6. Und natürlich die Kosten: Von ursprünglich 1,1 Milliarden DM zu Zeiten der Machbarkeitsstudie (2001) sind die Kosten des Projekts auf bereits 1,3

Milliarden Euro um mehr als das Doppelte gestiegen. Wahrscheinlich werden die Gesamtkosten bei über 2 Mrd. Euro liegen.

Diese grundsätzlichen Planungsfehler können zwar innerhalb des Projekts nicht mehr geheilt werden, aber zumindest die Baustellenbelastung lässt sich vermindern, und eventuell sind noch Detailveränderungen möglich.

Die grüne Stadtratsfraktion wird daher mehrere Initiativen ergreifen. Zum einen wollen wir das System der Express-S-Bahnen und damit die Notwendigkeit der Verbindungsspanne Marienhof-Leuchtenbergring überprüfen. Diese Spange verursacht unseres Erachtens sehr hohe Kosten durch ein äußerstkompliziertes unterirdisches Bauwerk, sie ist außerdem wegen der dadurch notwendigen oberflächennahen Bauweise für die großen Belastungen der Haidhauser Anwohner verantwortlich und für verkehrliche Probleme, die - in Abhängigkeit vom Betriebskonzept - durch das mögliche Abhängen der S-Bahn-Linie aus Ebersberg sowie der Express S-Bahnen vom Ostbahnhof entstehen.

Zum anderen werden wir auf ein umweltfreundliches und stadtverträgliches

Verkehrskonzept während der Bauzeit dringen. Das bedeutet einerseits eine Erreichbarkeit von Läden, Spielplätzen und Kindergärten und Schulen, andererseits eine möglichst feinstaubfreie und lärmgeminderte Transportlösung für den Aushub - vom Marienhof grob geschätzt immerhin bis zu 150 LKW pro Tag (s. Kasten „Cargo Tram“). Dabei gilt natürlich: je mehr unterirdisch gebaut und abtransportiert werden kann, desto besser.

Der Tunnel könnte noch scheitern

Es ist durchaus möglich, dass die Tunnelösung doch noch scheitert - zu nahe ist die sogenannte Standardisierte Bewertung an der Eins (bei 1,08). Die Fördermittelgeber aus Bund und Land sollten diesen volkswirtschaftlichen Nutzenfaktor, der über 1,0 liegen muss, vor einer Mittelausschüttung noch einmal rechnen. Setzen sich etwa die Brandschutzbehörden mit ihren Forderungen zur sicherheitstechnischen Ausrüstung in 40 Meter Tiefe am Hauptbahnhof und Marienhof durch, dann ist es schnell vorbei mit der 1,0. Wir werden auf eine ehrliche Rechnung und einen vernünftig ausgestatteten Tun-

ALTERNATIVE „S-BAHN SÜDRING“

Der Bau des Südrings wurde schon 2001 eher zu teuer geschätzt (unter 1 Mrd. DM). Zudem gibt es die Möglichkeit, nur Teilvarianten auszuführen: z.B. könnte in nur 2 Jahren ein „Südring light“ mit provisorischem Bahnhof an der Poccistraße (U3/6) als Störfall-Alternative für die bestehende Stammstrecke verwirklicht werden.

Ein großer Vorteil des Südrings läge in der Erschließung bisher am Innenstadtrand liegender Stadtviertel. Möglich wären neue Entwicklungen rund um den ehemaligen Südbahnhof, in Untergiesing und Giesing.

Die drei geplanten Haltestellen am Heimeranplatz (U4/5), der Poccistraße (U3/6) und am Kolumbusplatz würden neue Verknüpfungen zum U-Bahnnetz eröffnen - und dies an Haltestellen, die noch freie Kapazitäten haben. Die U-Bahn würde also eher gestärkt im Gegensatz zum S-Bahn-Tunnel, der eine Konkurrenz zur U4/U5 darstellt. Außerdem entstünde eine sehr wichtige neue Tangentialverbindung zwischen den Stadtvierteln, die teilweise ungeahnte Fahrtzeitgewinne ermöglichen würde.

Die oberirdische Bauweise scheint viele Anwohner zunächst mit mehr Lärm und Staub zu belasten. Doch das Projekt ermöglicht durch die zu bauenden Lärmschutzmaßnahmen vielmehr die Möglichkeit, einen Teil der Anwohner auch von dem jetzt schon lauten Güter-, Regional- und Fernverkehr auf der Strecke zu entlasten - unter der Voraussetzung, dass die von der Stadt favorisierte Variante ohne Abriss von Wohnhäusern zugrunde gelegt wird.

Kurz gesagt: Der Südring kostet weniger und ist außerdem städtebaulich, verkehrlich und -wenigstens zum Teil - für die Wohnqualität der betroffenen Anwohner die bessere Wahl.

nel drängen. Aus diesem Grund ist eine Freihaltung der Südringtrasse unbedingt notwendig. Die betroffenen Bezirksausschüsse 1, 2 und 5 als Anrainer des Südrings haben auf grüne Anträge hin schon eine Freihaltung des Südrings eingefordert – zum eigenen Nutzen. Es dürfen also weder weitere Bauvorhaben (z.B. Welfenstraße) zu nahe an die Gleise rücken noch potentielle Bahnhöfe wie etwa an der Poccistraße verbaut werden.

München - für den Fernverkehr ein Nadelöhr

Für die Anwohner hat der Südring ebenso viele Vorteile wie für die Fahrgäste (siehe Kasten „Alternative Südring“). München sollte außerdem die Bedeutung des Fernverkehrs nicht aus dem Auge verlieren: München 21, der nächste Tunnel quer unter der Altstadt hindurch, ist in weite Ferne gerückt. Auch hierfür ist der Südring eine wichtige Alternative. Verkehrsplaner wie Karl Klühspies warnen schon längst davor, dass das Nadelöhr München den Fernverkehr vergraulen und die großen europäischen Verbindungen Paris – Wien – Budapest dann über Passau statt über München laufen könnten.

Die grüne Landtagsfraktion hat zudem ein Gutachten in Auftrag gegeben, das einen Südring-Light als Sofortmaßnahme empfiehlt. Für ca. 5 Millionen Euro könnte eine Störfallstrecke im Falle eines Ausfalls der Stammstrecke eingerichtet werden, auf der einige S-Bahnzüge mit Umsteigepunkten am Heimeranplatz und an der Poccistraße den Betrieb aufrecht erhalten könnten – und das in weniger als 2 Jahren.

Das restliche S-Bahn-Netz nicht vergessen

Laut Expertengutachten, ebenfalls von der grünen Landtagsfraktion beauftragt, entstehen die meisten Störungen in den Außenästen bzw. an den Schnittstellen zur Stammstrecke. Oft wird dort die S-Bahn in Mischbetrieb mit dem Regional- und Fernverkehr betrieben, und die S-Bahnen treffen nicht kreuzungsfrei auf die Stammstrecke. Dadurch werden Störungen von einer Linie auf das gesamte Netz bzw. vom Fernverkehr auf den Nahverkehr über-

tragen. Die Stammstrecke selber ist entgegen der landläufigen Auffassung nicht der Hauptstörungsgrund sondern es sind die vielen kleinen Probleme in den Außenästen.

Die Grünen Fraktionen im Stadtrat, im Landtag und im Bundestag (mit unserem neuen grünen Bundestagsabgeordneten Toni Hofreiter, einem ausgewiesenen S-Bahn-Experten) werden alles daran setzen, dass nicht alle Bahnmittel für Bayern in der 2. Stammstrecke verbuddelt werden, sondern daran arbeiten, dass dringend notwendige Projekte wie die Ertüchtigung der Außenäste oder eine Express-S-Bahn zum Flughafen schnell realisiert werden – eine schwierige Aufgabe, bedenkt man die Milliardenverschwendung durch das Projekt „Transrapid.“

Die jetzt begonnene Planfeststellung zum 2. Tunnel ist also nur ein weiterer Schritt im Gerangel um das beste Konzept und um Verbesserungen im Münchner S-Bahn-System. Grundsatz der Grünen muss trotz allem Zorn sein: auch eine schlechte Verbesserung ist eine Verbesserung. Der Dreifach-Spagat aus „Ja – Aber – Und“ ist daher ein argumentativ schwieriger Ritt durch das Dickicht der Zuständigkeiten. Aber wir reiten wie gewohnt mit wehenden Fahnen und geben – hoffentlich entsteht dabei eher das Bild eines D'Artagnan als das eines Don Quichotte.

Jens Mühlhaus



Dresden hat sie schon, Wien (im Bild) testet sie gerade: Die Cargo-Tram.

DIE CARGO TRAM

Durch den Bau der 2. Stammstrecke wird auf dem Marienhof eine riesige Baugrube entstehen. Schmutz und Lärm werden die anliegenden Geschäfte belasten und den Aufenthalt hinter dem Münchner Rathaus für längere Zeit noch ungemütlicher machen als er jetzt schon ist. Der Aushub für die zweite Tunnelröhre soll mit bis zu 150 LKW täglich abtransportiert werden – eine zusätzliche Quelle für Abgase, Lärm und Staub.

Der größte Teil des LKW-Verkehrs könnte jedoch mit einem neuen Güterverkehrskonzept vermieden werden, das vom Bund Naturschutz ins Gespräch gebracht wurde: Eine Cargo-Tram soll den Aushub auf den bestehenden Gleisen der Linie 19 von der Innenstadt bis zum Ostbahnhof transportieren und dort zum Weitertransport auf die Eisenbahn umladen. Dazu wären einige – eventuell auch schon ausgemusterte – Trambahnzüge umzubauen, eine Be- und Entladestation einzurichten und einige Veränderungen an den Gleisen vorzunehmen.

Gleichzeitig wäre dies ein interessanter Probelauf: Wenn sich die Cargo Tram bewährt, könnte sie mit erweitertem Streckennetz die geplanten City-Logistik-Zentren anfahren und auf diese Weise zur Reduzierung des LKW-Verkehrs in der Stadt beitragen. Beispiele für derartige Gütertrams gibt es bereits in Dresden und Wien.