

Münchner Forum Podiumsdiskussion zur 2. Stammstrecke

Rohrkrepierer jetzt mit 3 Röhren

So erfreulich die jüngsten Detailänderungen für die Haidhauser sind – Experten fällen nach wie vor ein vernichtendes Urteil über das Gesamtkonzept des 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels. Einen Tag bevor die Änderungen veröffentlicht wurden, lud das Münchner Forum zu einer Podiumsdiskussion. Mit einer Fertigstellung des Tunnels rechnen die Experten nicht vor 2033/34

Viele Haidhauser*innen können sich nun freuen, dass der Haltepunkt für die 2. Stammstrecke nicht mehr am Orleansplatz, sondern an der Friedenstraße entsteht und auch der Notausstieg am Molly Malone's nicht mehr nötig sein wird.

Dies ändert aber alles nichts an der fundamentalen Kritik von Fachleuten am Projekt des zweiten Stammstreckentunnels.

Einen Tag vor dem politischen Spitzengespräch hatte das Münchner Forum zu einem Informationsabend mit hochkarätiger Besetzung in den Veranstaltungsraum des Kollpingwerks an der Kirchenstraße geladen.

Groteske Planungsfehler, immer längere Bauzeiten, ein untaugliches Endergebnis – der zweite Stammstrecken-S-Bahn-Tunnel werde auf Jahre einen vernünftigen Ausbau des ÖPNV in München verhindern – so das vernichtende Urteil der Experten, die nun ein Moratorium für das mittlerweile 3,8 Milliarden Euro teure Bauprojekt fordern.

„Ich werde bis zuletzt dagegen kämpfen“ sagt Martin Runge, Landtagsabgeordneter der Grünen zum Projekt zweiter S-Bahn-Stammstreckentunnel und verweist auf „groteske Planungsfehler“.

„Die zweite Röhre steht de facto Schönefeld und Stuttgart 21 in nichts nach“, so der Verkehrsexperte. Mit dem neuen Tunnel und den nur drei Haltestellen würden täglich 100 000 Fahrgäste gezwungen sein, umzusteigen, und damit Zeit zu verlieren.

Vom eigentlichen Planungsziel eines zehn-Minuten-Takts habe sich die Bahn und die Staatsregie-

rung verabschiedet. Mit der zweiten Stammstrecke sei aus konstruktiven Gründen nur ein 15-Minuten-Takt möglich. Das müsse man den Schlaumeiern sagen, die behaupten, man könne die Fahrpläne ja später anpassen.

Bei den Vergleichenden Studien zwischen Südring und Zweitem Stammstrecken-Tunnel in den Jahren 2001 und 2009 wurde „getrickst ohne Ende“, so Runge, und greift einen unglaublichen Posten heraus:

So hätte angeblich allein die Bewachung der Baustelle des Süd-rings durch einen Sicherheitsdienst 52 Millionen Euro gekostet. „Das sind 1000 Mann-Jahre“, sagt Runge und ergänzt: „Das wäre die teuerste Bahnstrecke Europas gewesen.“

Zuvor schon hatte Wolfgang Beyer vom Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS) auf die Diskrepanz hingewiesen, dass Milliarden für den Tunnel ausgegeben werden, für „verlotterte“ Weichen, Gleise und Bahnsteige im Münchner Netz aber wohl kein Geld da sei.

Verkehrsplaner Martin Viereggen verwies auf die nach wie vor ungelöste Brandschutzproblematik. Durch die geplanten Entrauchungsanlagen mit einer Kapazität von 315 Kubikmeter pro Sekunde würden nämlich entstehende Brände zusätzlich angefacht, die Zeit bis zum Brandhöhepunkt wäre nicht mehr eine halbe Stunde, sondern wohl nur noch 10 oder 15 Minuten. Die Bahnsteige des neuen S-Bahn-Tunnels wäre somit nicht mehr evakuierbar.

Der nächste Referent, Diplomingenieur Ralf Porzig, beratender

Ingenieur für Tunnel- und Spezialtiefbau hatte sich die Baustellenlogistik am Marienhof zur Brust genommen.

Bislang hat die Bahn vor, den Aushub der Baugrube, rund 650 000 Tonnen Erdreich, für die ungefähr 38 500 Ab- und Zufahrten mit 40-Tonnern nötig wären, oberirdisch abzuwickeln. Dazu kommen 20 000 Fahrten von Betonmischern. Während der gesamten Bauphase komme es laut Bahn zu 77 000 Fahrten mit 40-Tonnern. Bei einem angenommenen 10-Stunden-Tag wäre dies alle 3 Minuten ein 40-Tonner. Die Anfuhrtroute soll von Daglfing über die Einsteinstraße – Maximilianeum – Maximiliansstraße – Thomas-Wimmer-Ring – Tal – Sparkassen- und Pfisterstraße erfolgen. Die Abfuhrtroute verläuft über Maximilianstraße, Einsteinstraße und A94 nach Daglfing auf ein Zwischenlager.

Porzigs Kommentar: „Der tägliche Verkehrskollaps auf diesen Strassen mit allen damit verbundenen Gefahren und Beeinträchtigungen ist bei diesem Logistikkonzept vorprogrammiert.“ An mindestens drei Rechtsabbiege-Situationen würden über Jahre hinweg „fürchterliche Gefahrensituationen für Fußgänger und Fahrradfahrer“ provoziert.

Ähnlich desaströs wäre auch die Umweltbelastung: ein 40-Tonner verbraucht im Stadtverkehr 40 bis 50 Liter Diesel pro 100 km.

Laut Porzig würden diese Schwerlasten im Stadtverkehr kaum Harnstoff verbrauchen, dafür die Diesel-Abgase fast ungefiltert hinausblasen. Deshalb schätzt der Tun-

nelexperte die zusätzliche Belastung im Bereich von 30 bis 60 Milliarden mg NOx.

Bereits 2006 hatte Porzig das Gespräch mit der Bahn gesucht, und einen Abtransport über den gebohrten Tunnel vorgeschlagen. Ein Verfahren, dass bei vielen derartigen Baustellen eingesetzt wird. Bereits damals wurde dieses Verfahren „aus Termingründen“ abgelehnt, weil ja 2016 der Tunnel hätte fertig werden sollen. Bis heute will die Bahn von dem umweltfreundlichen Verfahren nichts wissen. Auch wenn viel Zeit gewesen wäre, Baustellenlogistik zu optimieren.

Ein „hirnrissiges Konzept“ nennt Porzig auch den Plan, den Tunnel erst vom Hauptbahnhof zum Marienhof zu bohren, dann die Tunnelbohrmaschinen aufwendig durch das Westportal zu entnehmen, zum Ostbahnhof zu transportieren und von dort wieder Richtung Marienhof zu bohren. Normal und naheliegender wäre es, den Tunnel in einem Zug vom West-zum Ostportal zu bohren. „Jeder andere Vortriebsablauf bedeutete Geldverschwendung in zweistelliger Millionenhöhe“, so der Tiefbauspezialist.

Berthold Maier vom Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) verweist auf die stufenweise Verwässerung von Zielen im öffentlichen Nahverkehr durch die Politik. Noch 1997 sei das Ziel ein 10-Minuten-Takt im S-Bahn-Netz gewesen. 2001 hätte man dann noch einen 15-Minuten-Takt und Express-S-Bahnen favorisiert.

In der jüngsten Koalitionsvereinbarung von CSU und Freien Wählern sei dann tatsächlich nur noch von einem 20-Minuten-Takt die Rede.

Streckenausbauten wie Richtung Buchloe oder bei Markt Schwaben würden einfach seit sehr langer Zeit nicht in Angriff genommen.

Angesichts großer Neubaugebiete in Freiam, Feldmoching und im gesamten Münchner Norden gebe es noch „keinerlei positive Aspekte in der Planung“. Die Idee, Regionalzüge durch den zweiten S-Bahn-Tunnel fahren zu lassen, ist für Maier auch nicht die Lösung, da Regionalzüge oft 300 Meter lang seien, die S-Bahnsteige aber nur 200 Meter.

Kein gutes Haar lässt Wolfgang Hesse, emeritierter Informatik-Professor und Vorsitzender des Arbeitskreises Schiene (AKS) am

zweiten Stammstreckentunnel und dem dazugehörigen Betriebssystem. Die geplanten Express-S-Bahnen seien „des Teufels“ weil sie den restlichen S-Bahn-Verkehr behindern würden. Die gesamte Planung des Zweiten Stammstreckentunnels liefen darauf hinaus, dass die S-Bahn-Außenäste nur mühsam im 20- bzw. 40-Minutentakt betrieben werden könnten. Sinnvolles Ziel könne aber nur ein 10-Minuten-Takt sein. Deshalb fordert Hesse einen Baustopp, ein Moratorium für den Tunnel. Da die genehmigten Pläne der Bahn so fehlerhaft waren, dass an allen Bahnhöfen planerisch nachgearbeitet werden muss, stelle sich durch die gewonnene Zeit die Frage: „Was können wir längerfristig Gutes planen?“ Umplanungen und neue Genehmigungsverfahren könnten zu einer Bauzeit von bis zu 15 Jahren führen, in denen sich die Münchner Bürger in Geiselhaft der Bahn befänden.

Als Sofortprogramm für die dringenden Münchner Verkehrsprobleme sei nach wie vor ein Ausbau von Nord- und Südring die „perfekte Lösung“. Flankiert von einem zügigen Ausbau der S7 Ost, der S4 West, Lückenschließungen im U-Bahn- und Tram-Netz, einem Fahrrad-Schnellwegenetz und einer autofreien Altstadt, könne ohne Tunnel eine wesentliche Verbesserung der jetzigen Zustände herbeigeführt werden – und das alles mit einem Bruchteil des für den Tunnel veranschlagten Geldes.

Dass es nicht ohne Nord- und Südring und Verbesserungen im gesamten S-Bahn-Netz gehen wird, scheint langsam auch der Bahn und der politischen Führungsriege einzuleuchten. Bei dem Spitzentreffen am Tag nach der Veranstaltung des Münchner Forums, wurde zumindest versprochen, die Ringprojekte voranzutreiben und auch das Stellwerk am Ostbahnhof für 200 Millionen Euro zu sanieren.

Markus Wagner