

Bau einer weiteren S-Bahn-Stammstrecke in München Stellungnahme zu Sachstand und Entwicklungen

Fahrgastverband PRO BAHN
Bund Naturschutz Kreisgruppe München
Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN)

<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/>

– Stand Januar 2008 –

Der Fahrgastverband PRO BAHN, der Bund Naturschutz und der AAN setzen sich dafür ein, daß die Münchner S-Bahn möglichst bald verbessert wird.

Trotz der Versuche, die Planungen für einen neuen S-Bahn-Tunnel zu verbessern, zeichnet sich keine zeitnahe Realisierung einer zweiten Stammstrecke ab. Die Probleme im S-Bahn-Netz nehmen aber weiter zu. Die Fahrgäste haben lange genug auf versprochene Verbesserungen gewartet. Es muß daher endlich angepackt werden, was jetzt machbar ist und den S-Bahn-Kunden Vorteile bringt. Dies ist insbesondere der Umbau des Bahnhofs Laim und der Bau der dortigen Umweltverbundröhre, der Ausbau der S-Bahn außerhalb der Stammstrecke und die Umbauten am Bahnhof Pasing. Diese Maßnahmen sind in der Summe mindestens ebenso wichtig wie eine zweite Stammstrecke, um Qualität und Angebot zu verbessern.

Zügige Verbesserungen notwendig

Außerdem müssen die mehrfach beantragten Verbesserungen im Bereich Poccistraße (Regionalzughalt / S-Bahn-Halt) umgesetzt werden. Daraus ergeben sich keine Auswirkungen auf die Planungen für eine zweite S-Bahn-Stammstrecke. Ein solcher Halt vermindert aber den Druck auf die bestehende Stammstrecke und schafft neue, dringend benötigte Optionen bei Störfällen. Auf die Fertigstellung einer voll funktionsfähigen zweiten Stammstrecke zu warten, ist lediglich eine Umschreibung für 'Nichtstun' und eine Zumutung für die Fahrgäste.

Die Zukunft des zweiten S-Bahn-Tunnels ist nach den letzten Aussagen des Freistaats Bayern ungewisser denn je. Viele kritische Anmerkungen dieses Papiers sind seit Jahren unverändert gültig, da sie bisher nicht aufgegriffen wurden (z.B. die langen Umsteigewege des Tunnels und das Abhängen der Stadtteile östlich der Isar). Die jüngsten Umplanungen des Tunnels östlich der Isar haben die Planungen etwa zwei Jahre zurückgeworfen. Die aktuellen Planungen sind mit erheblichen Unsicherheiten behaftet, die Wahrscheinlichkeit des Scheiterns ist nachwievor extrem hoch.

Im Folgenden gehen wir auf einige Problembereiche und Zielsetzungen ein:

Bahnhof Laim / Umweltverbundröhre

Der Bau der Umweltverbundröhre in Laim ist Voraussetzung für die bereits begonnene Umwidmung von Bahnflächen nördlich der Bahnachse. Sie ist unabhängig vom Ausbau der S-Bahn notwendig.

Gleichzeitig ist der Bahnhof Laim dringend umbaubedürftig. Ein viergleisiger Ausbau des Bahnhofs ist für beide in der Diskussion befindlichen Ausbauvarianten – Südring und zweiter Tunnel – gleichermaßen notwendig.

Aus Effizienzgründen wurden die Verfahren zum Ausbau des Bahnhofs Laim und zum Bau der dortigen Umweltverbundröhre zusammengelegt. Nachdem der Bau des S-Bahn-Tunnels sich immer weiter verzögert, besteht Bedarf, Umweltverbundröhre und Bahnhof Laim möglichst schnell zu bauen und die Weiterführung der S-Bahn-Strecke Richtung Innenstadt / Südring später zu realisieren.

Sendlinger Spange

Der Ausbau des Bahnhofs Laim bietet die Chance, die Sendlinger Spange erheblich attraktiver zu gestalten und direkt an den (umgebauten) Bahnhof Laim anzubinden. Gleichzeitig kann damit der Takt der Linie S20 verdichtet werden, da der eingleisige Abschnitt kürzer wird.

Davon unabhängig ist eine schon vor Jahren versprochene Realisierung eines Haltes am Harras für die Züge der Sendlinger Spange (Linie S 20) nachwievor wichtig und notwendig.

Ausbau der Außenstrecken

Der Ausbau der Außenstrecken ist aus Sicht der Verbände unabhängig vom Bau einer zweiten Stammstrecke (egal ob Tunnel oder Südring) dringend erforderlich, da nur so die tagtäglichen Qualitätsprobleme reduziert werden können. Es ist weder nachvollziehbar noch akzeptabel, daß viele Ausbaumaßnahmen zurückgestellt wurden. Wie den Ausführungen des Konzernbeauftragten der DB für Bayern, Josel, im September bei Regionalen Planungsverband zu entnehmen war, sind das Folgen der Bevorzugung der Großprojekte Transrapid und zweiter S-Bahn-Tunnel. Eine solche Bevorzugung von Großprojekten zu Lasten von Verbesserungen, die günstiger zu realisieren sind, und auf die Fahrgäste seit Jahren warten, ist aber völlig inadäquat und zeigt ein falsche Problemverständnis bei den Verantwortlichen.

Bahnhof Pasing

Am Westkopf des Bahnhofs Pasing gibt es einen eingleisigen Abschnitt, den sich die S-Bahnen von Geltendorf mit den Regional- und Fernverkehrszügen von und nach dem Allgäu teilen. Der Ausbau dieser Strecke ist aufgrund der wachsenden Bedeutung der Schweizerverkehre (u.a. Zulauf zur NEAT) unabdingbar, und würde auch die Münchner S-Bahn stabilisieren.

Nutzen-Kosten-Index (volkswirtschaftliche Effizienz)

Bereits mehrfach wurden Umplanungen des zweiten Tunnels verkündet, die angeblich jeweils den Nutzen-Kosten-Index über eins heben, d.h. dafür sorgen, daß der Nutzen höher als die Kosten sind. Bisher hat sich stets gezeigt, daß in den ersten Schätzungen für den Tunnel die Kosten systematisch unterschätzt wurden, und in den weiteren Iterationsstufen die Kosten wieder gestiegen sind. Dies wird auch bei den aktuellen Vorschlägen passieren. Unter anderem deshalb ist bis auf weiteres nicht mit einer Realisierung des Tunnels zu rechnen.

Auslassen des Ostbahnhofs durch den zweiten Tunnel

Der Ostbahnhof ist ein extrem wichtiger Knotenpunkt mit Umsteigemöglichkeiten in alle Stadtviertel östlich der Isar und zu Regional- und Fernzügen. Eine Führung von Zügen aus dem zweiten Tunnel Richtung Leuchtenbergring ohne Halt am Ostbahnhof lehnen der Fahrgastverband PRO BAHN, der Bund Naturschutz und der AAN ab.

Betriebskonzept

Bisher liegt noch kein in sich geschlossenes, vollständiges Betriebskonzept für den zweiten Tunnel vor, zu dem sich der Aufgabenträger BEG ernsthaft bekennt. Vielmehr werden verschiedene Ideen publiziert, und bei ernsthafter Kritik wird darauf verwiesen, das dies ja nur eine Variante sei. Ohne Betriebskonzept ist jedoch die Beurteilung des Tunnels nur eingeschränkt möglich. Daß dieser Zustand seit etlichen Jahren anhält, ist beschämend.

Nur mit einem Betriebskonzept kann beurteilt werden, ob eine zweite Stammstrecke funktioniert. Erst nachdem ein Betriebskonzept gefunden wurde, kann man festlegen, welche begleitenden Maßnahmen im Außennetz notwendig sind. Und erst danach kann man die Gesamtinvestitionskosten bestimmen, die ein zweiter Tunnel verursacht. Stattdessen stellen Freistaat und DB AG diese Planungsabfolge seit Jahren auf den Kopf.

Darüber hinaus sind uns auch keine Konzepte bekannt, wie das Zusammenspiel von alter und neuer Stammstrecken bei verschiedenen Störfallszenarien funktionieren soll. Die Erstellung eines Konzeptes dafür halten wir ebenfalls für unabdingbar, bevor noch mehr Geld für die reine Bauplanung ausgegeben wird.

Umsteigewege und Bahnhofszugänge

Aus Sicht der Verbände besonders bedenklich ist, daß die Auswirkungen eines zweiten S-Bahn-Tunnels auf die Fahrgäste offensichtlich kaum bedacht wurden. Dies ist eigentlich nicht weiter verwunderlich, da keiner der institutionell beteiligten direkt die Interessen der Fahrgäste vertritt.

Das Ergebnis ist dann ein 2. S-Bahn-Tunnel, der

- zumindest kein Umsteigen an der Donnersbergerbrücke erlaubt,
- am Hauptbahnhof lange Umsteigewege entstehen läßt,

- im Bereich Stachus/Lenbachplatz keinerlei Umsteigen zu Trambahn und U4/5 ermöglicht,
- am Max-Weber-Platz ebenfalls nicht die U4 und U5 erreicht und den Fahrgästen keinerlei Möglichkeit gibt, zur Trambahn-Osttangente umzusteigen,
- einen Großteil der Züge den Knoten Ostbahnhof umfahren läßt.

Diese Ergebnis ist für die Innenstadt absolut unzureichend, bindet die innenstadtnahen Stadtteile rechts der Isar so gut wie überhaupt nicht an und mutet insgesamt den Fahrgästen längere Wege zu.

Perspektiven

Wichtigste Perspektive für die Fahrgäste ist, daß Ausbauten der S-Bahn bald erfolgen müssen. Ein Störfall im Tunnel am Vormittag hat heute Auswirkungen für den Rest des Tages. Störfälle am späten Nachmittag oder später wirken sich aufgrund Zug- und Personalumlauf sowie der Abstellpositionen der Züge bis in den Folgetag hinein aus. Mittlerweile ist die Lage derart verfahren, daß bereits planmäßig die Linie S7 aus dem Tunnel während des Berufsverkehrs ausgesperrt wird. Diese Zustände sind untragbar.

Wir brauchen eine vernünftige Lösung so bald wie möglich und nicht eine noch dreimal nachzubessernde Tunnellösung in 25 Jahren (wobei sicher auch alle Nachbesserungen mit Kostensteigerungen verbunden sind), die dann nicht einmal realisiert wird.

Die Teile des S-Bahn-Netzes, die bereits heute verbessert werden können (z.B. Bahnhof Laim, Pasing, Außenstrecken) müssen unverzüglich ausgebaut werden. Jede weitere Verzögerung schadet den Fahrgästen und allen Bürgern von Stadt und Umland.

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V.

Stadt- und Kreisgruppe München
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>
skg@muenchen.pro-bahn.de

Bund Naturschutz in Bayern e.V.
Kreisgruppe München
Pettenkoferstr. 10a / II
80336 München
<http://www.bn-muenchen.de/>
info@bn-muenchen.de

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum
Schellingstraße 65 / I
80799 München