

Die Münchner S-Bahn braucht Alternativen zum Phantomprojekt 2. Röhre

Im Mai 2001, also vor gut zehn Jahren, haben sich die Spitzen der Landeshauptstadt München und die Bayerische Staatsregierung auf die 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke in konkreter Form, d.h. als Röhre eng parallel geführt zur bisherigen Stammstrecke mit nur ganz wenigen Halte-/ Verknüpfungspunkten, festgelegt. Seitdem kämpfen wir, die GRÜNEN im Bayerischen Landtag, wie wir meinen bei tiefer inhaltlicher Befassung und mit guten Gründen, gegen das „Phantomprojekt 2. Röhre“ und für die Realisierung zielführender Alternativen¹.

Kritikpunkte: inakzeptables Nutzen-Kostenverhältnis, Verschlechterung der Bedienungsqualität, gravierende Sicherheitsmängel

In unseren Augen stünde der Nutzen des Projektes in keinem tragbaren Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe. Die Zahl der Fahrgäste, die von der Straße aufs Gleis gebracht werden könnten, würde sich auch nach Zahlen der Röhren-Protagonisten in überschaubarer Größenordnung halten². Zur Entlastung der alten Stammstrecke gibt es deutlich günstigere und schneller realisierbare Lösungen. Für Zigtausende von Fahrgästen würde es mit der 2. Röhre aufgrund der Streckenführung und der geringen Zahl der Halte- und Verknüpfungspunkte zu massiven Verschlechterungen in Form von neuen Umsteigezwängen und Taktausdünnungen kommen. Ja, die Realisierung der 2. Röhre würde das definitive Aus für den jahrzehntelang versprochenen 10-Minuten-Takt bedeuten. Desweiteren monieren wir seit langem, dass das Brandschutz- und das Sicherheitskonzept gravierende Mängel aufweisen und dass ein Planungsfehler den anderen jagt.

Kritikpunkte: Kosten in Milliardenhöhe, Kannibalisierung wichtiger Vorhaben

Die offizielle Kostenschätzung für die 2. S-Bahn-Röhre liegt bereits jetzt bei zwei Milliarden Euro, weitere Kostensteigerungen liegen auf der Hand. Im Falle einer Realisierung der 2. Röhre würden dann die Gelder fehlen zur Finanzierung und Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Nahverkehrsprojekte in ganz Bayern, so auch in München und der Region. Das heißt, die Röhre würde andere, wirklich wichtige Verkehrsprojekte kannibalisieren.³ Auch haben wir uns immer wieder erlaubt darauf hinzu-

¹) Wie beim Thema Transrapid gibt es jede Menge parlamentarische Initiativen, so etwa mehr als 40 schriftl. Anfragen und zwölf Anträge/Dringlichkeitsanträge, dazu jede Menge mündl. Anfragen, Pressemitteilungen, Positionspapiere und Hintergrundpapiere.

²) Laut Planfeststellungsunterlagen soll die Röhre eine Steigerung des ÖV-Anteils von 36,2 % auf 38,2 % im Stadt-Umland-Verkehr und von 48,5 % auf 48,9 % im Stadtverkehr bringen.

³) Die Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Investitionsvorhaben des Schienenpersonenfern-, des Schienengüter- und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), aber auch des allgemeinen ÖPNV (U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse) in Bayern droht aufgrund unzureichender Finanzausstattung auf den St.-Nimmerleinstag geschoben zu werden. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist bekanntermaßen ausweglos unterfinanziert, allein für wichtige Schienenprojekte in Bayern fehlen mehrere Milliarden Euro. Ebenso krass wie bei den Bedarfsplanprojekten des Bundes ist das Missverhältnis zwischen Investitionsbedarf und zur Verfügung stehenden Finanzmitteln im SPNV und im allgemeinen ÖPNV. Aus dem GVFG-Bundesprogramm, das der Förderung von „ÖPNV-Schienenverkehrswegen in Verdichtungsräumen und den dazugehörigen Randgebieten mit zwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro“ dient und das bekanntlich im Jahr 2019 ausläuft, stehen je Jahr ca. 330 Millionen Euro für Projekte in allen 16 Bundesländern zur Verfügung. Aus Bayern gibt es für die nächsten Jahre Anmeldungen für Projekte in

weisen, dass der Bund keineswegs verpflichtet und auch keineswegs willens ist, das Projekt hälftig zu finanzieren (nach dem GVFG-Bundesmittel-Schlüssel bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten). Vom Bund kam immer klar die Ansage, dass eine anteilige Finanzierung grundsätzlich immer unter der Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel stehen würde und dass es Aufgabe des Freistaates Bayern sei, die entsprechende Finanzierung des Gesamtvorhabens im Rahmen seiner grundgesetzlichen Zuständigkeit sicher zu stellen.

Aufgabenträger für die S-Bahn und damit auch für das Projekt einer zweiten Stammstrecke ist und bleibt der Freistaat. Dass die Staatsregierung hier jetzt dem Bund den Schwarzen Peter zuschieben will, ist schlicht und ergreifend ein Armutszeugnis. Fakt ist, dass Staatsregierung und DB AG es aufgrund ihres Herumdilletierens bei der Planung bekanntlich noch nicht einmal geschafft haben, beim Bund einen belastbaren Finanzierungsantrag vorzulegen. Ebenso kritikwürdig ist die traurige Tatsache, dass sich die Tunnel-Befürworter von CSU, FDP und SPD im Landtag immer wieder, und dies bis zuletzt (Ablehnung des Dringlichkeitsantrages der GRÜNEN „Plan B für den Fall des Scheiterns des Projektes 2. Münchner S-Bahn-Röhre“ vom 11.05.2011 (LT-Drucksache: 16/8525) in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 19.05.2011 und in der Plenarsitzung des Bayerischen Landtags am 13.07.2011), der Diskussion einer Alternativlösung zur Entlastung der Stammstrecke, der Debatte eines Planes B verweigern.

Unsere Alternativvorschläge

Nachfolgend wesentliche Bausteine unseres Alternativkonzeptes: a) Verbesserung der Leit-, Steuerungs- und Regeltechnik, die Herstellung und Gewährleistung von Redundanz für die Verkehrsabwicklung auf der Stammstrecke. Denn immer wieder sind es Rechnerausfälle im elektronischen Stellwerk sowie Ausfälle der Zugnummernmeldeanlage bzw. der Signalanlagen, die zur Blockierung der Stammstrecke führen. b) Anschaffung weiterer Zuggarnituren, damit endlich in der Hauptverkehrszeit mehr Langzü-

Oberbayern, Mittelfranken, Schwaben und Unterfranken, deren Gesamtkosten auf gut 5 Milliarden Euro beziffert werden. Das Volumen der hierfür von Bayern gewünschten Finanzhilfen des Bundes liegt bei gut 2,5 Milliarden Euro. Niemand kann nun erwarten, dass der Bund in den nächsten Jahren zwei Drittel seiner Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm, welche wie gesagt der Förderung von Projekten in allen Bundesländern dienen sollen, nach Bayern gibt.

Auch aus den komplementär einzusetzenden Landesmitteln (FAG-Mittel, Mittel aus dem GVFG-Landesprogramm und nicht konsumtiv eingesetzte und ggf. angesparte Regionalisierungsmittel) ist die Finanzierung aller als dringlich angesehenen SPNV-Projekte nicht ansatzweise darstellbar. In Konkurrenz um diese Landesmittel stehen zudem zahlreiche kleinere Vorhaben des SPNV wie etwa die Entschärfung von Engpässen (beispielsweise Fahrstraßenkreuzungen oder Eingleisbetriebe) oder der behindertengerechte Umbau von Stationen sowie des allgemeinen ÖPNV und partiell auch des Straßenbaus. Werden jetzt Projekte des SPNV, die eigentlich aus Landesmitteln und aus GVFG-Bundesmitteln zu finanzieren wären, aus Mitteln für Bedarfsplanprojekte des Bundes finanziert, so wie dies aktuell für einige Maßnahmen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München vorgeschlagen wird, so bedeutet das wiederum, dass die Realisierung anderer Bedarfsplanprojekte in Bayern verzögert, wenn nicht gar verhindert wird. Zu nennen wären hier beispielsweise die ABS Nürnberg . Marktrechwitz . Reichenbach, die ABS München . Mühldorf . Freilassing (die Komplettmaßnahme), aber auch die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Regensburg und Hof.

ge eingesetzt werden können und damit wir nicht immer wieder mit Zugausfällen oder weiteren Verkürzungen der Züge infolge zu hohen Ausfalls an S-Bahn-Garnituren konfrontiert werden. c) Beseitigung von Engpässen und Zwangspunkten im Münchner S-Bahn-Netz wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieb und Mischverkehre, so beispielsweise auf dem Westarm der S 4 einschließlich des Engpasses Westkopf Pasing und auf der S 1 sowie der Eingleisbetrieb zwischen Perlach und Giesing, d) Beseitigung der Engpässe bei den Kapazitäten für den S-Bahn-Verkehr am Ostbahnhof e) Verlängerung der U 5 bis Pasing, f) Ertüchtigung des Bahn-Südringes erst einmal zur Aufnahme einiger weniger S-Bahnen (!), g) Ausbau der Sendlinger Spange zwischen Pasing und dem Heimeranplatz unter Einbindung des Bahnhofes Laim, und Umbau eben dieses Bahnhofes Laim zum Umsteigebahnhof, h) behindertengerechter Ausbau von Bahnhöfen. i) Ausbau zwischen Zamdorf und Johanneskirchen, j) Organisation eines einigermaßen vernünftigen Informationsangebotes. Für dieses Konzept, das nicht nur von uns GRÜNEN im Bayerischen Landtag, sondern von allen relevanten Fahrgast-, Verkehrs- und Umweltverbänden getragen wird, sprechen niedrigere Kosten, größerer verkehrlicher Nutzen und schnellere Realisierbarkeit.