

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/0989/09 Status: öffentlich Produktnummer: 15.201 Datum: 03.12.2009 Verfasser: Herr Kunz	
Federführend: Sachgebiet 15		
2. S-Bahntunnel für die Münchner Stammstrecke;		
Befürwortung durch den Kreistag Bad Tölz-Wolfratshausen		
Beratungsfolge:		
<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	TOP
16.12.2009	Kreistag Bad Tölz-Wolfratshausen	11

Beschlussvorschlag:

Der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen spricht sich für eine schnellstmögliche Realisierung des 2. S-Bahntunnels für die Münchner Stammstrecke aus.

Vormerkung:

Für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen stellt die rasche Realisierung des 2. S-Bahntunnel die unmittelbare Voraussetzung dar um die heutigen und künftigen Verkehrsprobleme lösen zu können. Schon heute ist die Kapazitätsgrenze von Straße und Schiene in der Region München erreicht bzw. überschritten. Nach einer vom Planungsverband München erstellten Studie werden die Einwohnerzahlen in der Region München bis 2030 weiter um 200.000 bis 275.000, die Erwerbstätigen um knapp 100.000 bis 255.000 zunehmen. Ein derartiges Wachstum kann nur mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur bewältigt werden.

Seit seiner Inbetriebnahme 1972 operiert das S-Bahn-System am Rande seiner Leistungsfähigkeit. Ursprünglich für rd. 250.000 Fahrgäste konzipiert, wird das Schnellnetz heute von bis zu 780.000 Fahrgästen (je Werktag) genutzt. Schnell hat sich gezeigt, dass das gewaltige Wachstum der Landkreise rund um München – das durch die Inbetriebnahme der S-Bahn erst ermöglicht worden ist – mit dem damals bestehenden 20/40 Minuten-Takt nicht bewältigt werden kann. Wo verkehrlich und betrieblich möglich, wurden entsprechende Verstärkerfahrten eingerichtet. Trotz einer Ertüchtigung der S-Bahnstammstrecke auf zwischenzeitlich 30 Fahrten pro Stunde und Richtung und einer Zugfolgezeit von 2 Minuten – dass die Stammstrecke zu einer der meist befahrenen Strecke Europas macht – kann das heutige Verkehrsaufkommen mit dem Nadelöhr 1. Stammstrecke nur bedingt bewältigt werden. Entsprechende Überlastungserscheinungen sind die Folge.

Durch den operativen Betrieb am Rande der Leistungsfähigkeit hat jedoch die Störanfälligkeit des Systems – da keine freien Ausweichtrassen zur Verfügung stehen – eher zu als abgenommen. Alle Fachleute sind sich einig, dass die 1. Stammstrecke künftig weiter entlastet werden sollte. Die Landkreise sind von diesen Störungen besonders betroffen, da hier – anders als im Stadtgebiet München – keine Alternativen zur Verfügung stehen.

Für die Region München stellt in der Regel die S-Bahn das einzige öffentliche Verkehrsangebot von und nach München dar.

Von 1997 bis zum Jahr 2007 haben alleine die Landkreise in der Planungsregion 14 (München) um rd. 127.000, mit der Landeshauptstadt München zusammen sogar um rd. 232.000 Einwohner zugenommen. In den nächsten 20 Jahren werden weitere Zunahmen von knapp 9% prognostiziert. Mehr als die Hälfte des Bevölkerungszuwachses in Bayern fand in den letzten zehn Jahren in der Region München statt, hier konnten sowohl deutliche Wanderungs- wie auch Geburtenüberschüsse erreicht werden. Selbstverständlich ist damit auch ein Verkehrswachstum verbunden, dass – auch zum Erreichen der gesetzten Klimaschutzziele - maßgeblich auf den öffentlichen Verkehr – die S-Bahn – verlagert werden muss. Mit dem zweiten S-Bahntunnel könnte erreicht werden, dass knapp 50.000 Autofahrer auf die S-Bahn umsteigen! Es besteht aus Sicht der Landkreise klar die Notwendigkeit, das Verkehrsangebot von und nach München weiter zu verdichten. Neben dem Nadelöhr 1. Stammstrecke stellt jedoch für das Verkehrsangebot auch die Infrastruktur auf den S-Bahn-Außenästen ein limitierender Faktor dar. Eine Ertüchtigung der Außenäste macht jedoch erst dann Sinn, wenn auch der 2. S-Bahn-Tunnel zur Verfügung steht, da zusätzliche Züge weder die 1. Stammstrecke befahren noch am Hauptbahnhof bzw. am Ostbahnhof oder in Pasing enden können. Der 2. S-Bahn-Tunnel stellt damit die Grundlage und unmittelbare Voraussetzung für die Ertüchtigung des gesamten S-Bahn-Systems dar.

Die Einrichtung erster und nur vereinzelt verkehrender Expressangebote (in der Hauptverkehrszeit am Morgen – nur in Lastrichtung) im Bereich der S-Bahn auf dem Streckenast zwischen Erding und München hat gezeigt, dass derartige Angebote vom Fahrgast außerordentlich erfolgreich angenommen werden.

Bei einer vergleichenden Untersuchung zwischen dem 2. S-Bahn-Tunnel und dem Südring hat sich der 2. S-Bahn-Tunnel klar als bessere Lösung herausgestellt. Bei dem zwischenzeitlich vorgestellten Flughafengutachten ist der zweite S-Bahn-Tunnel sogar integrale Voraussetzung für eine verbesserte Flughafenbindung. Mit dem zweiten Tunnel besteht die Möglichkeit, erstmals Regionalzüge aus dem Westen über die Innenstadt zum Flughafen zu führen. Damit besteht für die Landkreise mit Regionalzughalt auch die Option, deutlich schneller und umsteierfrei den Flughafen zu erreichen. Der 2. S-Bahn-Tunnel stellt damit sicher, dass das Verkehrsangebot im S-Bahn- wie auch im Regionalverkehr auch mittel- bis langfristig optimiert werden kann. Weiter besteht die Möglichkeit durch neue Betriebskonzepte, wie z.B. die Express-S-Bahn, die Fahrzeit zwischen den Landkreisen und der Landeshauptstadt München - mit z.T. über 10 Minuten - deutlich zu verkürzen.

Der 2. S-Bahn-Tunnel ist damit integraler Bestandteil für die Entwicklung des Bahnknoten München und trägt – insbesondere in Kombination mit einer verbesserten Flughafenbindung – zur Verbesserung des S-Bahn- wie auch Nah- und Fernverkehrs bei.

Zusammenfassend sprechen aus Sicht der Landkreise zehn Gründe für die rasche Realisierung des 2. S-Bahn-Tunnels:

1. Bereits heute leben in den Verbundlandkreisen über 1,3 Mio. Menschen. Das ist die Hälfte aller Einwohner im MVV. Ein Großteil des prognostizierten Einwohner- und Beschäftigtenwachses wird in den Umlandgemeinden um die Landeshauptstadt München stattfinden. Die vorhandene S-Bahn-Infrastruktur ist an der Leistungsgrenze angekommen. Daher ist zur langfristigen Sicherstellung einer umweltgerechten Mobilität der leistungsfähige Ausbau des S-Bahn-Systems zwingend erforderlich.
2. Der zweite Tunnel schafft die infrastrukturellen Voraussetzungen im Kernnetz der S-Bahn für ein wesentlich besseres Verkehrsangebot. Mit dem 15-Minuten-Takt können deutlich mehr Züge als heute aus der Region nach München verkehren. Mit den schnellen und direkten Express-S-Bahnen können die Fahrzeiten aus der Region bis ins Stadtzentrum deutlich reduziert werden.

3. Weit über die Realisierungsperspektive 2018 hinaus bietet der 2. Tunnel auch ausreichend Kapazität für neue Verkehrsangebote, mit denen das Umland noch attraktiver mit München verbunden werden kann. So können – wie erstmals im Flughafengutachten gezeigt wird – auch Regionalzüge direkt in die Münchner Innenstadt und dann weiter zum Flughafen geführt werden. Damit können Fahrgäste mit Regionalzügen erstmals ohne Umsteigen am Hauptbahnhof bis ins Münchner Zentrum fahren und haben zu allen U-Bahnlinien direkte Umsteigemöglichkeiten.
4. Der zweite S-Bahntunnel ist die unmittelbare Voraussetzung, um betriebliche bzw. infrastrukturelle Verbesserungen auf den S-Bahn-Außenästen realisieren zu können
5. Zwei parallele Stammstrecken ermöglichen höhere Betriebsqualität bei der S-Bahn. Durch größere Zugfolgezeiten kann die Übertragung von Verspätungen und damit die Störanfälligkeit der S-Bahn deutlich reduziert werden. Auch bei Gleissperrungen ist die Münchner Innenstadt aus der Region durch die Bypass-Funktion des 2. Tunnels weiterhin erreichbar.
6. Das vergleichende Gutachten zeigt deutlich, dass mit dem 2. S-Bahn-Tunnel eine Verlagerung insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr zum Öffentlichen Verkehr erreicht wird. Das Straßennetz und die Gemeinden in der Region werden vom motorisierten Verkehr entlastet. Insgesamt trägt der Tunnel auch zu einem umweltfreundlicheren Verkehr z.B. durch Reduktion des CO₂-Ausstosses bei. 49.000 Autofahrten könnten durch den zweiten S-Bahntunnel vermieden werden!
7. Allein für den 2. S-Bahn-Tunnel ist der volkswirtschaftliche Nutzen bewiesen. Weder der Ausbau des Südringes noch der Nordtunnel erreichen einen Nutzen-Kosten-Indikator über eins. Damit kann nur der zweite S-Bahn-Tunnel aus jetziger Sicht bezuschusst und damit finanziert werden.
8. Der zweite S-Bahn-Tunnel hat eine Planungstiefe erreicht, die in kurzer Zeit ein Baurecht ermöglicht. Jetzt muss die rasche Entscheidung zur Realisierung getroffen werden, damit der Tunnel 2018, wenn die Olympischen Winterspiele in München stattfinden, fertig wird. So könnte die Region München wie bereits 1972 mit dem Bau der ersten Stammstrecke nachhaltig von dem Infrastrukturausbau zu Olympischen Spielen profitieren. Weder der Südring und erst recht nicht der Nordtunnel können bis zu den Olympischen Winterspielen realisiert werden.
9. Der Bau des zweiten S-Bahntunnel beinhaltet auch die Planung zum Neubau des Empfangsgebäudes am Hauptbahnhof, die mit einer deutlich besseren Erschließung wie auch Orientierung einhergeht und damit auch den Regional- und Fernverkehrskunden in Landkreisen zugute kommt.
10. Vertreter von wichtigen Fach- und Wirtschaftsverbänden wie IHK, HWK, RPV/PV, und DGB sprechen sich klar für den zweiten Tunnel aus.