

Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Kreistag Bad Tölz-Wolfratshausen

c/o Paul M. Wildenauer, Mitglied im Umweltausschuss

Amselweg 13

82538 Geretsried

08.12.2009

Herrn Landrat
Josef Niedermaier
Landratsamt
Prof.-Max-Lange-Platz 1
83646 Bad Tölz

■ **Antrag zur Tagesordnung, 7. Sitzung des Kreistags am 16.12.2009**

Sehr geehrter Herr Landrat,

hiermit stellen wir folgenden Antrag für die Kreistagssitzung am 16.12.09:

Der Kreistag Bad Tölz-Wolfratshausen wolle beschließen:

Der Antrag unter Tagesordnungspunkt Ö11 „Befürwortung für den 2. Tunnel auf der S-Bahn Stammstrecke durch den Kreistag Bad Tölz-Wolfratshausen“ wird nicht behandelt, da der Kreistag dafür weder zuständig noch der Landkreis davon betroffen ist.

Begründung

Seit dem Jahre 2001 gibt es in München Überlegungen, den Engpass Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof, durch eine weitere Strecke als Alternative oder Neubau zu ergänzen.

Im Mai 2001 hatten sich Staatsregierung, Bahn AG, und die Landeshauptstadt München auf den Bau einer zweiten S-Bahn Röhre, geführt in 40 m Tiefe eng parallel zur bisherigen Stammstrecke, verständigt. Ursprünglich rechnete man mit 537 Millionen Euro Baukosten, inzwischen rechnet man jedoch mit 1,5 Milliarden Baukosten. Gleichzeitig gibt es als einen Alternativvorschlag den Südring, der ursprünglich auf 393 Millionen Baukosten geschätzt wurde. In der vergleichenden Studie der Staatsregierung von Mitte November fällt dieser zwar mit 1,3 Milliarden Baukosten fast genauso teuer aus wie der 2. S-Bahn Tunnel, was laut Verfasser des Gutachtens zu einem im Vergleich zum 2. Tunnel schlechteren Nutzenkostenwert führt, dieses ist jedoch umstritten:

Diese Berechnungen angefertigt von *Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaften mbH (SPI)*, *Lahmeyer International GmbH*, *Intraplan Consult GmbH* und *SMA und Partner AG* zweifelt der Planverfasser der Südring Variante, *Vieregg und Rößler GmbH* stark an und zieht deswegen das Ergebnis des Gutachtens grundsätzlich in Zweifel. Gründe sind unter anderem, dass die von ihm vorgelegten Unterlagen der Südring Planung gar nicht mit einbezogen wurden. Zudem werfen Kritiker den Verfassern der Studie vor, sie würden „den 2. S-Bahn Tunnel schön rechnen und gleichzeitig den Südring schlecht rechnen“. (Siehe Infos auf der Homepage: <http://www.vr-transport.de/vr/indxf.html>.)

Einen ähnlichen Antrag wie der vorliegende aus der Verwaltung zur schnellen Ausführung des 2. S-Bahntunnels hat die Landtagsfraktion der SPD im Landtag gestellt. Dieser wurde jedoch mit den Stimmen von CSU, Freie Wähler und Grünen im Verkehrsausschuss am 10.12.2009 abgelehnt. Beschlossen wurde hingegen auf Antrag der CSU eine Anhörung, in der „eine Übersicht und eine Entscheidungsgrundlage für zielgerichtete Investitionsmaßnahmen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München für den Nah-, Regional- und den Fernverkehr“ gefunden werden soll und zwar unter Einschließung aller Alternativen. (siehe Anlagen)

Dies zeigt, dass bezüglich einer Entscheidung über eine Entlastungsstrecke der Münchner S-Bahnstrecke noch erheblicher Diskussionsbedarf besteht, weshalb sich der Kreistag nicht im voreuseilenden Gehorsam zu Oberbürgermeister Christian Ude und zur Staatsregierung überstürzt für die Variante des 2. Tunnels aussprechen sollte.

Zumal ist es nicht ausgeschlossen, dass bei dieser Variante wegen bisher nicht eingerechneten Unwägbarkeiten ähnlich wie beim Transrapid, der ICE Neubaustrecke über Ingolstadt und dem Stuttgarter Hauptbahnhof die Kosten explodieren werden und somit Mittel gebunden werden, die dann für den dringend notwendigen Ausbau der Außenstrecken der S-Bahn dann fehlen. Übrigens kann dies zur endgültigen Beerdigung des Baus der S7 bis nach Geretsried führen.

Angesichts dieses komplexen Themas ist es jedenfalls für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen unmöglich, sich in so kurzer Zeit eine fundierte Meinung zu bilden um über den Bau des Tunnels als 2. Stammstrecke zu entscheiden.

Des weiteren ist eine Beschlussfassung über den 2. S-Bahn Tunnel für den Kreistag Bad Tölz-Wolfratshausen nicht relevant, weil es, anders wie es im Beschlussvorschlag der Verwaltung steht, keinerlei direkten Auswirkungen auf den Schienenverkehr im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen hat. Ob die Entlastung als 2. Tunnel oder als Südring gebaut wird, spielt weder für die S7 noch für die BOB eine Rolle, weshalb wir uns hier heraus halten sollten.

Argumente gegen die „10 Gründe für die rasche Realisierung des 2. S-Bahntunnels für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen“ (Siehe Antrag der Verwaltung)

1. Es ist richtig, dass das S-Bahn System an seinen Leistungsgrenzen angelangt ist. Dies kann jedoch nicht durch den Bau der zweiten Röhre gelöst werden. Die Mängelursache liegt in erster Linie an den Außenästen. So gibt es beispielsweise zu wenig Begegnungstrecken und Bahnhöfe, so dass sich Verspätungen eines Zuges auf den Gegenzug übertragen. „Wegen Verspätung des Gegenzuges verzögert sich die Weiterfahrt um wenige Minuten.“ wer kennt nicht diese häufige Ansage in der S7 am Bahnhof Icking oder Baierbrunn.
2. Mit einem Taktraster 15/30 Minuten würde die S-Bahn-Bedienung auf den Ästen ohne geplanter Express S-Bahn, die bisher im 10-/20-Minuten-Taktraster bedient werden, so wie unsere S7 nach Wolfratshausen in den Hauptverkehrszeit grundsätzlich verschlechtern. Außerdem müsste dann der Grundtakt der ergänzenden Buslinien (z.B. nach Geretsried) verändert werden, was wiederum bedeuteten würde, dass aus Finanzgründen in vielen Fällen eine Taktverlängerung von 20 Minuten auf 30 Minuten droht. Außerdem sind Express S-Bahnen auf der S7 Strecke gar nicht vorgesehen.
3. Neue Verkehrsangebote bringen auch die Alternativen zur 2. Röhre: Zum Beispiel berücksichtigen die Planungen für den Südring auch den Regional- und Fernverkehr. Für eine schnelle Flughafenbindung gibt es die interessante Alternative eines Nordtunnels. Der Landkreis sollte auch für diese Alternativlösungen offen sein.
4. Das Gegenteil ist richtig: Durch den teuren Bau des 2. S-Bahn Tunnels werden Mittel gebunden, die dann für den Ausbau der Aussenäste nicht mehr zur Verfügung stehen. Dies gilt insbesondere auch für die Verlängerung unserer S7 nach Geretsried.
5. Die jetzige Röhre hat, was die Querschnittsbelastung anbelangt, in etwa noch einmal so viel Kapazitäten wie jetzt Fahrgäste drauf sind (230 000 zu 400 000), selbst in den dicksten Hauptverkehrszeiten fahren ja nur Vollzüge und keine Langzüge. Wenn die Röhre einen Engpass darstellt, dann von den Zugkapazitäten her und das auch nur vom Westen aus. Da würde es dann reichen, ein, zwei oder drei Verstärkerzüge (10 Minutentakt in der Hauptverkehrszeit) oder aber eine Linie über den Südring zu schicken. In Kombination mit einer U5 Verlängerung nach Pasing wäre das dann der ideale Bypass für den Fall einer Störung auf der alten Stammstrecke. Des weiteren ist geplant, zwischen Daglfing und Johanneskirchen die Kapazität für den Güterverkehr zu verdoppeln, was bedeuten würde, dass der Südring mehr Kapazitäten für die S-Bahn frei hätte. Für die Fahrgäste der S7 und der BOB gibt es bereits Ausweichmöglichkeiten für die Fahrt in die Innenstadt in Form von Umsteigemöglichkeiten in die U3 und U6 an den Haltestellen Siemenswerke, Harras, Heimeranplatz.

6. Der Schwachpunkt des Münchner S-Bahn Netzes liegt darin, weil es extrem auf das Zentrum hin ausgerichtet ist. Der Bau einer 2. Röhre verstärkt dieses noch. Weil die zweite Röhre aus Kostengründen lediglich 2 Haltestellen haben soll, werden neue Umsteigezwänge und erzwungene Umwegfahrten nötig. Auch gibt es erhebliche Sicherheitsbedenken, weil die Röhre mit 40m tiefe (entspricht die Höhe des Tengemann-Hochhauses in Geretsried) Probleme für den Rettungsdienst macht und die Gleisebene unbequem zu erreichen ist. Man denke nur an die häufigen Ausfälle der Rolltreppen.
7. Das Büro *Vieregg und Rößler GmbH* zieht die vergleichende Untersuchung in Zweifel. Dies sollte durchaus Ernst genommen werden: In der Vergangenheit hat dieses Büro bei verschiedenen Projekten zusammen mit dem obersten bayerischen Rechnungshof immense Mehrkosten nachgewiesen, die dann tatsächlich so eingetreten sind. So zum Beispiel die Kostenexplosion beim Transrapid bei der ICE Neubaustrecke über Ingolstadt und dem Ausbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs. *(siehe diverse Zeitungsberichte im Internet; bei Google die Projekte eingeben!)*
8. Wenn München die Winterspiele überhaupt austragen sollte, was aus mehreren Gründen keineswegs sicher ist, spielt die zweite Stammstrecke für den Besucherstrom überhaupt keine Rolle: Zu den Austragungsorten Berchtesgaden und Garmisch fahren bekanntlich keine S-Bahnen, sondern Regional- und Fernzüge. Auch zum Austragungsort Olympiagelände fahren seit ca. 20 Jahren keine S-Bahnen mehr. Die frühere S11 zu den FC Bayern Spielen wurde bereits vor Jahren eingestellt, der immer noch vorhandene Bahnhof verfällt zunehmend und es ist nicht geplant diesen wieder in Betrieb zu nehmen.
9. Der Ausbau des Hauptbahnhofs und der 2. S-Bahntunnel haben nichts mit einander zu tun.
10. Sämtliche Vertreter von Fahrgast- Verkehrs- und Umweltverbände (VCD, pro Bahn, Greenpeace, Greencity, AAN im Münchner Forum, Bund Naturschutz) lehnen den 2. Tunnel ab., was einem zu denken geben muss.

Weitere Infos können gerne bei p.wildenauer@t-online.de angefordert werden. Über eine Zustimmung des Antrags würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Kreisrat Paul M. Wildenauer

Mitglied im Umweltausschuss für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Anlagen

1. *DRS 2898 Gesamtkonzept für den Bahnknoten München*, Zustimmung Grüne, CSU, FDP und FW; Enthaltung SPD
2. *DRS 2426 Ertüchtigung des Bahnknotens München für den Nah-, Regional- und Fernverkehr*, Zustimmung einstimmig
3. *DRS 2688 Ausbau 2. S-Bahn-Tunnel*, Ablehnung Grüne, CSU, FDP, FW; Zustimmung SPD