

Diskussionsabend am 1.7. 2019 im Kolpingsaal – Kurzfassungen für Podiumsbeiträge:

Dr. Wolfgang Beyer (AKS, Münchner Forum): Die Pläne der DB - Unser Kenntnisstand. Wie soll es weiter gehen?

Vorgeschichte: Der Münchner S-Bahnverkehr platzt aus den Nähten. 2001 wurden die Alternativen "Südring" und "Innenstadt-Tunnel" vergleichend bewertet, 2016 der Tiefunnel als "2. Stammstrecke" beschlossen. 2017: "Spatenstich", 2018 wurden gravierende Umplanungen am Hauptbahnhof (Verschiebung des Tiefbahnhofs) und Marienhof (Baugruben-Erweiterung) erforderlich und als "Optimierungen" deklariert, 2019 wurde der Abriss des Hauptbahnhofs verkündet. Die gegenwärtigen Pläne der DB sind weitgehend unbekannt, speziell auch am Ostbahnhof. Ein Moratorium sollte Klarheit und Zeit für sorgfältige Planung bringen.

Dr. Martin Runge (MdL, Ausschuss-Vorsitzender im Bayerischen Landtag) Mit der 2. Röhre in die Röhre schauen? oder: Bessere S-Bahn jetzt!

Das umstrittene Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ steht, was Kostensteigerungen und Terminverschiebungen anbelangt, den Vorhaben Stuttgart 21 und Flughafen BER in nichts nach. Die aktuell laufenden Umplanungen führen zu Zeitverzug und weiterer Kostenexplosion. Gleichzeitig werden dringend notwendige Projekte zur Ertüchtigung der Münchner S-Bahn aufs Abstellgleis gesetzt. Zu den längst überfälligen Maßnahmen gehören die Beseitigung von Zwangspunkten wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieb und Mischverkehr, die Ertüchtigung des Südrings für die S-Bahn, die Verbesserung der Leit-, Steuer- und Regelungstechnik, mehr Redundanz für den Betrieb auf der Stammstrecke und, last not least, ein verbessertes Informationsangebot.

Dr. Martin Vieregge (Verkehrsplaner, VR Transport): Aktuelle Um- und Neuplanungen bei der "Zweiten Stammstrecke" und die aktuelle Klage des VCD

Im Jahr 2018 wurde bekannt, dass im Bereich Hauptbahnhof und Ostbahnhof die geplante Unterfahrung der U-Bahnhöfe von U1/2 und U5 technisch nicht machbar sei. Es wurde mit einer umfangreichen Um- und Neuplanung der Zweiten Stammstrecke begonnen. Gegen den Beschluss des EBA, die Verschiebung des Bahnhofs am Hauptbahnhof um 80 bis 100 Meter sowie die Vergrößerung des Nukleus-Bauwerkes um ca. 50% als "unwesentlich" im Sinne des §74 VwVfG Abs. 6 einzustufen (womit auf eine Offenlegung und Planfeststellung der Planunterlagen verzichtet werden könnte), hat der VCD Deutschland Klage eingereicht, ebenso gegen die brandschutzrechtliche Genehmigung, die nur aufgrund eines offensichtlichen Fehlers erteilt werden konnte.

Ralf Porzig (Beratender Ingenieur für Tunnel- und Spezialtiefbau): 77.000 Lastwagen über die Maximilianstr.? Herstellung der Baugrube Marienhof – Alternativkonzept zum vorprogrammierten Verkehrskollaps

Allein für die Baugrube Marienhof müssen 650 000 Tonnen Aushubmasse abtransportiert werden – mittels 77 000 LKW im 6-Minuten-Takt quer durch Münchens Zentrum. Dazu kommen 40.000 An- und Abfahrten für Betonmischer, 2.000 für Stahltransporte. Die *Emissionen* für 770.000 km (Diesel-) Abraumtransport-Fahrten betragen 6 Tonnen NOx – umgerechnet 6 Billionen (!) Mikrogramm. Beträchtlich sind auch die Gefährdungen für Radfahrer und Fußgänger, z.B. durch im Minutentakt rechtsabbiegende 40 Tonner-LKW. Alternativkonzepte, etwa zum unterirdischen Abtransport, wurden bisher konsequent abgelehnt.

Berthold Maier (AAN, Münchner Forum): Wohin mit dem Takt? Immer schlechtere Takte für immer mehr Einwohner?

Während die Einwohnerzahlen in München und Umland wachsen, werden die Ausbaupläne für die S-Bahn immer weiter reduziert: Vom Planungsziel 10 Minuten-Takt (um 1990) über Mischtakt 15/20 (lt. Tieftunnel-Konzept) bis hin zum 20 Minuten-Takt gemäß Koalitionsvereinbarung durch CSU/FW vom November 2018. Wo bleibt die positive Perspektive? Für den Takt 10 sind eigene S-Bahngleise unumgänglich. Die Tieftunnel-Planung verzögert seit fast zwei Jahrzehnten den Ausbau der Außenstrecken. Auch beim Regionalverkehr wird zu klein gebaut: Die Bahnsteige im Tieftunnel sollen nur 200 Meter lang werden und damit ungeeignet für Regionalzüge – ein vorprogrammierter Flaschenhals. Unsere Perspektive: Ein durchgängiger Takt 10 auf der S-Bahn und Takt 30 (verdichtet: 15) beim Regionalverkehr!

Prof. Dr. Wolfgang Hesse (AKS, Münchner Forum): S-Bahn-Ausbau JETZT! Moratorium bietet Chance für Sofort-Maßnahmen und Stufenprogramm; Vision 2050 für den Münchner ÖPNV

Mit den notwendigen Neuplanungen der Tieftunnel-Stationen ist eine neue Situation entstanden. In der – von Fachleuten auf mehrere Jahre veranschlagten – Um-/Neu-Planungszeit können längst überfällige Projekte im Münchner Schnellbahnnetz realisiert oder zumindest begonnen werden. Absolut vordringlich sind: Ertüchtigung des Südrings für den S-Bahnbetrieb mit zunächst einer Zwischenstation, Einrichtung einer S-Bahnstation Knorrstr./BMW FIZ, der Ausbau ausgewählter Außenstrecken sowie die räumliche und zeitliche Ausweitung von „Takt 10“. Dies kann einen Einstieg in die Entlastung der 1. Stammstrecke, zur optimalen Verkehrserschließung vieler Münchner Subzentren und damit zu einer dezentralen Stadtstruktur liefern. Mit einem später vollendeten Innenstadt-Tunnel könnten durchgebundene Regionalbahn-Linien den Großraum München weiträumig und in dichten Takten erschließen.