

## **Die Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke und die Staatsregierung – Großmannssucht, Gemurkse und jetzt (viel zu spät) der Offenbarungseid**

Die Bayerische Staatsregierung und die DB AG planen den Bau einer Zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke, eng parallel zur bisherigen Stammstrecke, geführt im Tunnel zwischen der Friedenheimer Brücke und dem Leuchtenbergring bzw. dem Ostbahnhof. Mit diesem zweiten S-Bahn-Tunnel soll die bisherige Stammstrecke entlastet werden. Die Zweite Stammstrecke soll Puffer für den Fall von Störungen/Sperrungen auf der bisherigen Stammstrecke sein und vor allem dichtere Takte und weiterhin die Durchbindung und Verknüpfung der S-Bahn-Linien auf den Außenästen ermöglichen. Laut Aussagen der Staatsregierung sollte die Zweite Stammstrecke bis 2010, spätestens 2011 fertig gestellt sein und in Betrieb genommen werden können.

Die GRÜNEN im Bayerischen Landtag haben den Planungen für eine Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München, so wie sie Anfang 2003 mit der vertiefenden Machbarkeitsuntersuchung vorgestellt und dann im Winter 2005/2006 mit den Planfeststellungsunterlagen konkretisiert wurden, von Anbeginn an (seit 2002) eine klare Absage erteilt und dagegen angekämpft. Wir waren und sind der Meinung, dass der mögliche Nutzen dieses Projektes in keinem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten von mindestens 1,85 Milliarden Euro steht. Zudem hätten Bau und Inbetriebnahme der Zweiten Stammstrecke, so wie sie von Staatsregierung und DB AG geplant war und ist, nicht hinnehmbare negative Folgen für das Münchner S-Bahn-System und die S-Bahn-Fahrgäste. Durch die Streckenführung eng parallel zur alten S-Bahn-Stammstrecke und die wenigen vorgesehenen Haltepunkte (*Laim, Hauptbahnhof, Marienhof* und *Ostbahnhof* bzw. *Leuchtenbergring*) wird ein wesentlicher Schwachpunkt des Münchner Schnellbahnsystems, die Radiallastigkeit von West nach Ost, noch verstärkt. Ein weiteres Problem der Münchner S-Bahn, Überlastung/Kapazitätsengpässe vor allem beim Ein- und Aussteigen, droht infolge der Konzentration auf die Umsteigeschwerpunkte *Hauptbahnhof* und *Marienplatz/Marienhof* auf die Münchner U-Bahn übertragen zu werden.

Mit Inbetriebnahme der zweiten Röhre wäre es für zahlreiche Fahrgäste zu massiven Verschlechterungen in der Bedienungsqualität kommen. So sollten die meisten innerstädtischen Haltepunkte (*Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz/Stachus, Isartor, Rosenheimer Platz*) weit weniger häufig als bisher bedient werden. Zudem hätte ein großer Teil der S-Bahn-Fahrgäste neue Umsteigezwänge und teilweise auch Umwegfahrten in Kauf nehmen müssen. Ergebnis wäre gewesen, dass die S-Bahn zwischen den Innenstadthaltepunkten überfüllt sein würde. Gleichzeitig wären wohl zahlreiche Pendler wegen der neuen Umsteigezwänge und der sonstigen Verschlechterungen wieder mit dem Auto in die Stadt gefahren. Nicht hinnehmbar wären in unseren Augen auch die jahrelangen Belastungen durch den Tunnelbau (offene Bauweise in der Kirchenstraße!) und die Zerstörung wertvoller Grünflächen in Haidhausen gewesen. Hinzu kam, dass nach den bisherigen Planungen der Brandschutz und andere Sicherheitsaspekte nur unzureichend berücksichtigt waren.

Vor allem haben wir aber auch seit Jahren darauf hingewiesen, dass das Projekt unbezahlbar teuer wird und dass das Ergebnis einer ehrlich gerechneten Standardisierten Bewertung keine Förderung aus Bundesmitteln zulässt. Das Vorhaben war de facto und de jure mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von weniger als eins nicht finanzierbar und damit nicht realisierbar. Solange aber an der aktuellen Planung festgehalten wird, können sinnvolle Alternativen zur Entlastung der Stammstrecke und dringend notwendige andere Projekte bei der Münchner S-Bahn nicht vorangebracht werden. Die Planungskapazitäten sind gebunden und es wird auch nicht zu Finanzierungszusagen für andere Projekte kommen.

Im Frühsommer 2007 hat die Bayerische Staatsregierung endlich eingestanden, dass die Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke, so wie sie bis dato von Staatsregierung und DB AG geplant war, aufgrund der Kostenexplosion und des unzureichenden Nutzen-Kosten-Faktors in der Standardisierten Bewertung vom Bund nicht gefördert werden kann und darf und dass damit das gesamte Projekt nicht realisierbar, weil nicht finanzierbar ist. Entsprechende Warnungen, geäußert insbesondere von der grünen Landtagsfraktion, waren jahrelang in den Wind geschlagen worden, so dass es jetzt zulasten der Fahrgäste der Münchner S-Bahn zu immensen Zeitverlusten kommen wird. Gerade auch vor dem Hintergrund der Aussage des früheren Verkehrsministers Otto Wiesheu, der Großraum München bräuchte die Zweite Stammstrecke „so schnell wie nur irgendwie möglich“, ist die sich jetzt abzeichnende Verschiebung des Projektes um mindestens sechs Jahre, eher aber um ein Jahrzehnt oder mehr ein fataler Offenbarungseid. Noch im Jahr 2005 hatte die Staatsregierung von Fertigstellung und Inbetriebnahme des Projektes im Jahr 2010 geträumt und getönt.

Mitte Dezember hat nun die neue Bayerische Verkehrsministerin Emilia Müller in grober Abbildung und grober Beschreibung die Skizzierung einer Neutrassierung östlich der Isar vorgestellt. Diese Neutrassierung soll zu einer Absenkung der Investitionskosten bei gleichzeitig höherem verkehrlichen Nutzen führen. Mit den Baumaßnahmen soll laut Aussagen der Staatsregierung im Jahr 2009 begonnen werden. Der Tunnelarm zum Leuchtenbergring soll im Jahr 2016, der zum Ostbahnhof und dann weiter zu den Bahnanlagen St.-Martin-Straße (mit unterirdischem Haltepunkt am Ostbahnhof) im Jahr 2020 fertig gestellt und bereit für die Inbetriebnahme sein. Die von Frau Müller vorgestellte Umplanung wirft viele Fragezeichen und Ausrufezeichen auf. So stellen sich für uns beispielsweise folgenden Fragen:

1. Aus welchen Gründen geht die Staatsregierung jetzt für das nur partiell neutrassierte Projekt von einer zwei bis drei Jahren längeren Bauzeit (2009 bis 2016) gegenüber den bisherigen Planungen (2006 bis 2010) aus?
2. Ist es wirklich realistisch zu meinen, bis zum Jahr 2009 mit allen Planungs- und Genehmigungsverfahren einschließlich des neuen Planfeststellungsverfahrens fertig zu sein, um dann 2009 mit dem Bau beginnen zu können?
3. Wie lässt sich die sich jetzt abzeichnende Verschiebung des Projektes um mindestens sechs Jahre, eher aber um ein Jahrzehnt oder mehr vereinbaren mit der bisherigen Aussage der Staatsregierung, der Großraum München bräuchte die Zweite Stammstrecke „so schnell wie nur irgendwie möglich“?
4. Ist die Staatsregierung weiterhin der Auffassung, die Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof bis hin zum Neubau der Schalterhalle würden allein durch Investoren finanziert, oder hat die Staatsregierung einen neuen Vorschlag, was die Art und Weise und die Finanzierung der im Falle einer Realisierung einer Zweiten S-Bahn-Röhre eng parallel zur bisherigen Stammstrecke zwangsläufigen Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof betrifft?
5. Wie lang sind die Tunnelbauwerke in der von Ministerin Müller vorgestellten Variante im Vergleich zu den bisherigen Planungen?
6. Wie hoch belaufen sich die Kostenschätzungen für den jetzt zusätzlich geplanten Tunnelbahnhof (am Ostbahnhof), der ja wohl schon allein aufgrund der Bahnsteiglänge für S-Bahnen nicht in offener Bauweise bzw. in Deckelbauweise gebaut werden kann, sondern im bergmännischen Vortrieb?
7. Wie genau kommen die jetzt von Ministerin Müller mit 250 Millionen Euro angegebenen niedrigeren Kosten gegenüber der bisherigen Planung zustande?

8. Hält die Staatsregierung derartige doch recht konkrete Angaben zu den Investitionskosten für zielführend und plausibel vor Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens?
9. Wie soll der freistaatliche Finanzierungsanteil gewährleistet sein vor dem Hintergrund der massiven Kürzung der Regionalisierungsmittel, welche wiederum die Staatsregierung bisher immer als essentiell für die Finanzierung der Zweiten Stammstrecke bezeichnet hat?
10. Welche elf der 20 netzergänzenden Maßnahmen hält die Staatsregierung jetzt plötzlich für verzichtbar und wie meint die Staatsregierung bei Verzicht auf eine so große Zahl der ursprünglich vorgesehenen netzergänzenden Maßnahmen mit der Zweiten Stammstrecke den in der Standardisierten Bewertung geforderten verkehrlichen Nutzen erzielen zu können, wo doch bisher immer alle Planungen und Untersuchungen zur Zweiten Stammstrecke von der gleichzeitigen „Entschärfung der Infrastrukturellen Engpässe auf den Außenästen“ ausgingen und auch die Iterationen zur Nutzen-Kostenuntersuchung sich auf die netzergänzenden Maßnahmen beziehen?

### **Abschied nehmen vom milliardenteueren Tunnel-Phantom – S-Bahn-Fahrgäste brauchen jetzt Verbesserungen**

Unabhängig von der Prüfung der Umplanungen im Detail ändert sich nichts an den grundsätzlichen Schief lagen des Projektes einer zweiten Röhre eng parallel zur ersten Stammstrecke. Die Realisierung würde für einen großen Teil der Fahrgäste zu Verschlechterungen in der Bedienungsqualität führen (neue Umsteigezwänge), ja sogar partiell Einbußen in der Betriebsqualität bedingen (neue Zwangspunkte beispielsweise durch höhengleiches Kreuzen). Die immensen Kosten, zwei Milliarden Euro oder sogar mehr, stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen. Die Gelder würden bei anderen Projekten in ganz Bayern fehlen. Dies gilt auch für die Münchner S-Bahn, wo im gesamten Netz Investitionsmaßnahmen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen und zur Systemverbesserung dringend anstehen. Vor allem fehlen auch die Gelder für die Bestellung weiterer S-Bahn-Züge wie auch für die Investitionen, die dichtere Takte auf den Außenästen überhaupt erst ermöglichen würden. Genau diese dichteren Takte sind aber wesentlicher Baustein in der Begründung der Notwendigkeit der Zweiten Stammstrecke.

Aber abgesehen von dieser Einschätzung, die sich im Übrigen mit der der Fahrgast-, Verkehrs- und Umweltverbände *Pro Bahn*, *VCD*, *Green City*, *Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum* und *Bund Naturschutz* deckt, ist die Verschiebung von Bau und Inbetriebnahme wesentlicher Maßnahmen zur Verbesserung des Münchner S-Bahn-Systems, wozu zweifellos auch eine Zweite Stammstrecke gehört, um viele Jahre nach hinten völlig inakzeptabel. Die Überlastung im und die Störanfälligkeit des Münchner S-Bahn-Netz(es) zeigen, dass jetzt (endlich) schleunigst gehandelt werden muss. Solange aber das Projekt Zweite Röhre in der Schwebe ist, solange sind wesentliche Planungskapazitäten gebunden und solange gibt es auch nur schwerlich Finanzausgaben für andere Vorhaben. Andere dringliche SPNV-Projekte auch im Münchner Raum werden daher immer wieder auf die lange Bank geschoben.

Wir fordern daher endlich Abstand zu nehmen, von den irrwitzigen Planungen für einen zweiten Münchner S-Bahn-Tunnel. Stattdessen gilt es Maßnahmen zügig in Angriff zu nehmen wie die Schaffung eines Regionalzughaltes an der Poccistraße, die Ertüchtigung des Südringes, um als Puffer in Notfällen auf der Stammstrecke fungieren zu können, oder den Ausbau des Westkopfes Pasing und den Ausbau des Westarmes der S 8. Auch müssen endlich die zahlreichen Engstellen und Zwangspunkte im Münchner S-Bahn-System wie Eingleisverkehre, Mischverkehre oder Fahrstraßenkreuzungen beseitigt werden. Gleichzeitig muss nach zielführenden Alternativen zur Ergänzung und Entlastung der S-Bahn Stammstrecke gesucht werden.