

**Arbeitskreis Schienenverkehr**  
im Münchner Forum e.V.  
Schellingstraße 65, 80799 München

Persönlich

24. Oktober 2016

Herrn

Ministerpräsident

Horst Seehofer

Bayerische Staatskanzlei

Franz-Josef Strauß-Ring 1

80535 München

### **S-Bahn-Ausbau in München**

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

bei der demnächst anstehenden Entscheidung zum Ausbau des Münchner S-Bahn-Netzes bitten wir Sie dringend, Folgendes zu bedenken:

München entwickelt sich zum Kern einer europäischen Metropolregion und wächst rasch weiter. Das Angebot im Öffentlichen Verkehr und speziell bei der Münchner S-Bahn hält damit nicht Schritt, dies führt zunehmend zu katastrophalen Verkehrssituationen. Das spüren u.a. die Autofahrer, die sich täglich durch die Staus auf der A99 und dem Mittleren Ring quälen. Hier nimmt der Verkehr drastisch zu, in der Innenstadt ist er aufgrund des guten ÖV-Angebots seit Jahrzehnten rückläufig.

Wir halten es daher für dringend geboten, beim S-Bahn-Ausbau neue Prioritäten zugunsten wichtiger Tangential- und Außenverbindungen zu setzen und schnell zu realisierenden und kostengünstigen Maßnahmen den Vorzug zu geben.

#### ***Die wichtigsten Fakten:***

- Der Ausbau des Südrings als 2. S-Bahn-Stammstrecke war in den 90er Jahren allgemein Konsens, 2001 hat man sich dann für einen Innenstadt-Tunnel entschieden. Heute ist München auf dem Weg zu einer mittelgroßen Millionenstadt und die Entscheidung von 2001 damit nicht mehr haltbar.
- Mit einem zweiten Tunnel direkt neben der ersten Stammstrecke verfestigt man die fatale Konzentration des S-Bahn-Verkehrs auf das Stadtzentrum, anstatt . wie in anderen Städten dieser Größenordnung, z.B. Berlin oder Wien . auch den öffentlichen Verkehr im Sinne eines Netzes mit Ringen oder eines Schachbretts zu entwickeln.
- Mit der Zementierung der sternförmigen Schnellbahn-Linienstruktur werden die Chancen zur polyzentrischen Stadtentwicklung auf Jahrzehnte vertan und das wirtschaftliche Wachstum wird behindert.
- Der Tieftunnel mit seinem hohen Finanzierungsbedarf schafft keine einzige neue Verbindung, blockiert aber die notwendigen ÖPNV-Projekte in München, in der Region und im Freistaat (wie den Ausbau der S-Bahn-Außenstrecken) für die nächsten 20 Jahre.

- Die Kosten sind seit der Entscheidung für den Tunnel auf das 6-fache mit heute 3,1 Mrd. " gestiegen und das Risiko für weitere Kostensteigerungen ist enorm. Der wirtschaftliche Nutzen lt. Standardisierter Bewertung ist nicht ausweisbar, er liegt nach neuesten Berechnungen sogar *unter Null*. Damit wäre eine *Förderung durch den Bund ausgeschlossen*.
- Der Tunnelbau wird, speziell in sensiblen Innenstadt-Bereichen wie Hauptbahnhof, Marienhof, Orleansplatz über 10 Jahre lang die Menschen in ein Chaos von Baustellenverkehr, Staus und Umwegen, Lärm und Schmutz stürzen.
- Über den neuen Tieftunnel würden Massen von zusätzliche Pendlern am Hauptbahnhof und Marienplatz in die heute schon überlasteten U-Bahnen drängen, weil die neuen Arbeitsplätze und Wohnviertel in den Stadtgebieten und im Umland nur mit Umsteigen im Zentrum erreichbar sind. Durch die zusätzliche Konzentration auf die Innenstadt würden sowohl der öffentliche als auch der Autoverkehr weiter in den Kollaps getrieben.

**Die gute Nachricht:**

- Es gibt Alternativen mit geringerem Risiko, einem Bruchteil der Kosten und wirklichem Nutzen für die Fahrgäste der S-Bahn und für die Pendler auf den Straßen!
- Ein Ausbau des bestehenden Eisenbahn-Südrings als 2. Stammstrecke ist kostengünstig und mit sofortiger Wirkung schrittweise umsetzbar. Er würde drei neue Umsteigepunkte zur U-Bahn schaffen, mehrere Stadtviertel besser erschließen und Reisewege verkürzen.
- Aufgrund der raschen städtebaulichen Entwicklung im Münchner Norden ist nun auch der Ausbau des S-Bahn-Nordrings dringend geboten und wird u.a. von der Stadt München und BMW befürwortet. Auch dafür gibt es bereits Planungsunterlagen. Der Ausbau einer bestehenden, vollständig auf Bahngrund gelegenen oberirdischen Strecke kann sicher schneller planfestgestellt werden, ist mit geringeren Risiken und Kosten einzurichten als ein über 40 Meter tiefer Tunnel durch die Innenstadt.
- Schon mit der bestehenden Stammstrecke und dem Südring lässt sich ein 10-Minuten-Takt auf den S-Bahn-Außenlinien realisieren, der S-Bahn-Nordring ist zur Erschließung des Münchner Nordens erforderlich.

In dieser Situation wäre es als Mindestforderung geboten, eine aktualisierte, unabhängige und faire Bewertung der Alternativen durchzuführen. Auf keinen Fall sollte man eine 15 Jahre alte Fehlentscheidung ungeprüft umsetzen und sich damit auch in München ein Dauer-Problem wie beim Berliner Flughafen oder bei Stuttgart 21 einhandeln.

In ihrer verantwortungsvollen Funktion stehen Sie vor einer fundamentalen Entscheidung zur Entwicklung der Münchner Verkehrs-Infrastruktur. Noch ist es **nicht zu spät** zur Überprüfung des Vorhabens und ggf. einen Umstieg. Wir bitten Sie deshalb dringend, diese Argumente objektiv und unvoreingenommen zu prüfen.

Ihrer Rückmeldung und Stellungnahme sehen wir mit Interesse entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Dr. Wolfgang Hesse für den AK Schienenverkehr