

S-Bahn Südring - Chancen für den postfossilen Stadtumbau in München

Welche Stammstrecken-Variante ist zukunftsfähiger für die Stadtentwicklung – Tunnel unter der Altstadt oder Ausbau des oberirdischen Bahn-Südrings

In der Diskussion um den Ausbau der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit den beiden Varianten: Tunnel unter der Altstadt oder Ausbau des oberirdischen Bahn-Südrings wurden bislang eine Vielzahl von Argumenten zu Bahnbetrieb, technischer Machbarkeit, Kosten und Stadtplanung umfangreich und fachlich fundiert untersucht und ausgetauscht.

Aus unserer Sicht wurden dabei allerdings die aktuellen Herausforderungen aus Klimawandel, peak oil, einem nachhaltigen Umgang mit Energie und knappen Ressourcen und damit verbunden die Frage nach zukunftsfähigen Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu wenig berücksichtigt.

Wir meinen, die Auseinandersetzung um die bessere Lösung muss im größeren Zusammenhang gesehen werden – München muss sich heute und gerade bei einem so langfristig wirksamen Infrastrukturprojekt der Aufgabe eines „postfossilen Stadtumbaus“ mit Orientierung auf die „2000 Watt Gesellschaft“ stellen. Denn angesichts der Tatsache, dass die Zeiten, in denen „Öl billig und reichlich“ zu haben war vorbei sind – „peak oil ist jetzt“ – werden sich auch in München wesentliche, bisher als unvermeidbar erachtete Muster und Prozesse der Stadtentwicklung verändern. Insbesondere vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungszuwachses in der Metropolregion München:

- Die Öl basierte Mobilität und Warenproduktion wird zurückgehen und durch andere Energieträger ersetzt werden. Damit werden viele städtische Funktionen und die Stadtgesellschaft insgesamt näher zusammenrücken müssen - München wird kompakter im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“.
- Mobilität wird deutlich teurer werden, so verliert ein wesentlicher Faktor für die anhaltende Suburbanisierung an Bedeutung und es besteht die Chance, dass sich die Siedlungsentwicklung in der Region auf die bestehenden qualitätvollen Kleinstädte und auf die Gemeinden mit S-Bahnanschluss konzentriert.
- Die Autoflotte in der Stadt wird aus Kostengründen deutlich abnehmen und die nicht motorisierte Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV entsprechend zunehmen.
- Die „polyzentrische Stadtstruktur“ Münchens mit den vorhandenen Stadtteilzentren und Quartieren wird weiter ausgebaut und in ihrer Vielfalt qualifiziert werden müssen, um den Erfordernissen einer „Renaissance der urbanen Lebens- und Arbeitsweise“, gerade bei einer weiteren Verdichtung besser gerecht zu werden.

Unter einer solchen, weiter gefassten Perspektive eines postfossilen Stadtumbaus zeigt sich die Variante Bahn-Südring als die innovativere und zukunftsfähigere Lösung. Die wesentlichen Vorteile gegenüber dem Ausbau der 2. Stammstrecke im Tunnel unter der Stadt lauten:

- der Ausbau des Bahn-Südrings bringt zugleich Verbesserungen im Fernverkehr
- die notwendige Sanierung des Bahn-Südrings wird mit erledigt, das spart Kosten
- alle S-Bahnen können über beide Stammstrecken fahren, dies ist vor allem bei Betriebsstörungen wichtig
- der Südring trägt zur Entlastung der City bei, so wird eine weitere Konzentration von „Zwangsmobilität“ mit den bekannten „Wachstumsschmerzen“ vermieden

- der Südring gibt mit dem Ausbau des Bahnhofs Poccistraße/Südbahnhof einen Impuls für die „Innenentwicklung“ mit Umstrukturierungs- bzw. Nachverdichtungspotenzialen im Sinne der Perspektive München „kompakt urban grün“ in den Quartieren Schlacht-/und Viehhof, Güterbahnhof München Süd und Großmarktgelände
- die neuen Haltepunkte Poccistraße und Kolombusplatz erweitern das Einzugsgebiet von Kunden von S-/und Regionalbahn und schaffen neue Verknüpfungen mit dem U-Bahnnetz
- der Ausbau des Südrings verbessert die Leistungsfähigkeit der Haltepunkte Laim, Heimeranplatz, Ostbahnhof und Leuchtenbergring und eröffnet die Option für einen langfristigen Bahnhofsausbau an der Theresienhöhe und Südbahnhof
- beim Ausbau des Südrings ist im Vergleich zum Tunnelbau ein geringerer Energie-/und Ressourcendurchsatz bei Herstellung, Unterhaltung und Betrieb zu erwarten und darüber hinaus bietet die oberirdische Trassenführung Potenziale für innovative „Sonnenenergie-Produktion“

Zusammenfassend lässt sich feststellen, beim Ausbau der 2. Stammstrecke reden wir über ein Jahrhundertprojekt. Wegen des Rückgangs der vormals billigen und energiereichen Ölproduktion (peak oil) geht an einem „postfossilen Stadtumbau“ mit einer „entsprechend angepassten Stadtstruktur“ in naher Zukunft kein Weg vorbei. Darauf müssen sich Stadtgesellschaft und Politik einstellen, gerade auch angesichts des prognostizierten Bevölkerungszuwachses.

Als Folge dieser Entwicklung wird sich die Autoflotte aus Kostengründen auch in der wachsenden Stadt München reduzieren. Die Funktionsfähigkeit unserer Millionenstadt hängt wesentlich von der Mobilität und damit von der Bereitstellung eines optimal leistungsfähigen ÖPNV-Netzes ab (U-/S-Bahn, Tram, Bus, aber auch Regional- und Fernverkehr). Ein engmaschiges Schienennetz mit möglichst vielen Verknüpfungspunkten als Rückgrat der polyzentrischen Stadtstruktur Münchens fördert die Innenentwicklung und den Austausch zwischen den Stadtteilzentren und Quartieren.

Bei Abwägung der diskutierten Argumente und fachlichen Begründungen aus den vorliegenden Gutachten und der hier vorgestellten erweiterten Perspektive hinsichtlich einer unabwendbaren postfossilen Stadtentwicklung halten wir den Ausbau des Südrings als 2. Stammstrecke für die intelligentere, nachhaltigere und Kosten sparendere Lösung.

Dierk Brandt, Gabriele Heller
Planungsgruppe 504, München
Oktober 2011

Die Verfasser haben sich mit dieser Fragestellung u.a. in folgenden Gutachten beschäftigt:

„München kompakt, urban, grün“ - Neue Wege der Siedlungsentwicklung
Nachhaltiges Siedlungsleitbild zur Perspektive München,
im Auftrag der Landeshauptstadt München, 1996

„Machbarkeitsstudie München 21“ mit Alternative Laim-Südring sowie
„Perspektiven für stadtverträgliche Konzepte München 21“,
im Auftrag der Landeshauptstadt München, 1998 bis 2001