

Gutachten zum 2. S-Bahn-Tunnel:

1,3 oder 1,5 Mrd. Baukosten für drei zusätzliche S-Bahnzüge pro Stunde zwischen Pasing und Ostbahnhof ...

Von Ulrich Sedlacek

Am 16.11. wurden im Ludwig-Erhardt Saal des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie die Ergebnisse eines Gutachtens zur Zukunft der S-Bahn in München vorgestellt. Titel der Studie: Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel/Südring.

Etwa 50 interessierte Stadträte, Landtagsabgeordnete, BA-Vertreter, Verkehrsplaner, Vertreter der BI Tunnelaktion Haidhausen und der Presse bekamen zunächst die Eingangsstamens von Wirtschaftsminister Zeil und OB Ude zu hören. Da war das Ergebnis zunächst klar. Die Pläne zum Südring-Ausbau fallen mit einem Kosten-Nutzenfaktor von 0,8 durch. Da die Kosten demnach höher sind als der Nutzen, kommt eine Finanzierung aus Steuergeldern nicht in Betracht. Anders der 2. S-Bahn-Tunnel. Mit dem Faktor 1,15 liegt er deutlich vor dem Südring und kann mit öffentlichen Mitteln gefördert werden.

Auffallend am Verfahren mit diesem Gutachten ist zunächst, dass die SZ mehr als einen Monat vor diesem Pressegespräch bereits berichtete, dass das Gutachten das Aus für den Südring bedeutet. (SZ vom 14.11). Beim Pressegespräch wurden dann zwar die Schlußfolgerungen an die Wand projiziert und als Handreichung verteilt. Das Gutachten selbst aber wurde erst für Ende November 09 in Aussicht gestellt. Erst das Ergebnis – dann das Gutachten.

Minister Zeil betonte, dass politisch bisher immer unbestritten war, dass München eine 2. Stammstrecke braucht. Unklar war immer nur wo diese verlaufen soll: Südring oder Tunnel.

Sieht man sich die Präsentation der Ergebnisse des neuen Gutachtens aber genauer an bekommt man Zweifel an diesem Konsens. Bisher fahren in der Hauptverkehrszeit 30 Züge pro Stunde und Richtung auf der Stammstrecke. In Zukunft sollen es 21 im bestehenden Tunnel und 12 im neuen Tunnel oder auf dem Südring sein. In der Summe also 3 Züge mehr pro Stunde. Die Anzahl der beförderten Personen soll allerdings um mehr als 10% steigen. Dies wird durch den Einsatz längerer Züge erreicht. Dafür bräuchte es aber keine neue Stammstrecke.

Entscheidend ist das Fahrplanmodell

Der vergleichenden Studie wurden zwei Fahrplanmodelle zugrunde gelegt.

- S-Bahn im 20-Minutentakt (ganztägig) und 10-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit auf ausgewählten Strecken (Mitfall 1T für Tunnel und 1S für Südring)

- S-Bahn im 15 Minutentakt und zusätzlich eine Express-S-Bahn im 30-Minutentakt auf ausgewählten Strecken (Mitfall 6T und 6S)

Die erste Variante fiel bei der Studie schnell durch. Auch der Tunnel erreichte hier nur ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 0,76 und ist damit nicht förderungswürdig. Da hilft es auch nichts, dass der Südring mit 0,64 noch schlechter abschneidet.

Bei der zweiten Variante mit Express-S-Bahnen auf ausgewählten Strecken schafft der Tunnel es dann mit einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,15 über die Marke von 1. Der Südring scheitert laut Studie mit 0,80 erneut.

Diese Ergebnisse zeigen, dass für die Bewertung solcher Pläne zum Ausbau eines S-Bahn-Schiennetzes das Betriebskonzept von entscheidender Bedeutung ist. Durch ein geändertes Betriebskonzept hat sich sowohl für den Tunnel als auch für den Südring die Kosten-Nutzen-Relation verbessert. Dies war möglich, ohne dass die Bau bzw. Ausbaupläne für die beiden Alternativen verändert wurden. Wenn in diversen Stellungnahmen also Aussagen zu lesen sind wie: „Der Tunnel hat ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,15, der Ausbau des Südrings bringt nur den Faktor 0,8“ – so ist dies eigentlich nicht das Ergebnis dieser Studie. Diese Zahlen gelten bestenfalls, wenn man ein bestimmtes Betriebskonzept zum Ausgangspunkt der weiteren Überlegungen macht.

Die Planungsgruppe Kantke, Baumgartner und Schwarz hat schon vor einigen Jahren ein Modell vorgelegt, nach dem im bisherigen Tunnel der Stammstrecke in der Hauptverkehrszeit weiter 30 Züge pro Stunde und Richtung fahren sollen. Zusätzlich sollen auf dem Südring 6 Züge pro Stunde und Richtung verkehren. Damit würde dort ein 10 Minuten-Takt realisiert.

Bereits bei der Debatte über den Südringausbau vor 2001 wurde durch Befragungen ermittelt, dass etwa 85% der S-Bahn-Fahrgäste Richtung Innenstadt ein Ziel entlang der alten Stammstrecke anstreben. 15% wollen zu einem Bahnhof am Südring oder würden dort umsteigen. Die Zugverteilung von 30 zu 6 entspricht ziemlich genau dieser Nachfrage.

Nun sieht das Betriebskonzept (Mitfall 6S) der Studie des Wirtschaftsministeriums eine Verteilung von 21 Zügen über die alte Stammstrecke und 12 über den Südring vor. Dies entspricht einem Verhältnis von 64 zu 36% und geht damit klar an der Nachfrage vorbei.

Wenn der Verkehr auf der alten Stammstrecke um ▶

Angebotskonzeption: Liniennetzplan Mitfall 6T *



- fast ein Drittel reduziert werden soll, ist es nicht erstaunlich, dass der 2. Tunnel dann besser abschneidet als der Südring. Logischerweise zieht es der größte Teil der Fahrgäste unter diesen Annahmen vor, dass der Ersatz für die gestrichenen Züge im alten Tunnel dann möglichst in der Nähe erfolgt. Das Konzept von Kantke et al., das auch von der Bürgerinitiative Tunnelaktion unterstützt wird, sieht dagegen keine Ausdünnung des Verkehrs auf der alten Stammstrecke vor. Die 6 Züge auf dem Südring sollen zusätzlich fahren. Hätte man dieses Konzept für den Südring der Studie des Wirtschaftsministeriums zugrunde gelegt, hätte dieser sicher deutlich besser abgeschnitten. Die Verfasser der Studie würden wohl argumentieren, dass durch die gleiche Aufteilung der Anzahl der Züge zwischen neuer und alter Stammstrecke (21:12) die Vergleichbarkeit gewährleistet ist. Der naheliegende Gegenvorschlag wäre das Verhältnis von 30:6 auch auf den neuen Tunnel anzuwenden. Daraus würde dann ein 10-Minuten-Takt für den neuen Tunnel folgen und die Diskussion wäre erledigt. Wer z.B. mit einem Fernzug am Hauptbahnhof ankommt und zum Marienplatz/Marienhof will, hätte dann die Wahl: Zum neuen S-Bahnhof 40 Meter unter der Erde, um bis zu 10 Minuten auf die S-Bahn zu warten oder nur 15 Meter runter und maximal 3 Minuten Wartezeit. Da spielt die eine Minute kürzere Fahrzeit dann keine Rolle mehr.

Ein Ammersee-Express soll den 2. Tunnel retten

Allerdings sind nicht einmal die Betriebskonzepte aus der Studie vergleichbar, wie die beiden darin enthaltenen Grafiken zum Liniennetzplan Mitfall 6T und 6S zeigen.

Wie erwähnt, wird der 2.Tunnel nach dieser Studie nur dadurch volkswirtschaftlich sinnvoll, dass auf einigen Ästen Express-S-Bahnen verkehren. Im Tunnelfall soll ein Ammersee-Express in Herrsching starten, ab Weßling ohne Halt bis Pasing fahren und dann durch den neuen Tunnel bis zum Ostbahnhof. Außerdem ist ein Maisach-Grafring-Express geplant, der zwischen diesen beiden Bahnhöfen nur von Pasing bis Ostbahnhof hält und dort den neuen Tunnel benutzt. Alle diese Express-Linien sollen im Mitfall 6S über den Südring laufen. Dies ist natürlich ein unsinniges Konzept. Wenn Express-Linien überhaupt Sinn machen, dann nur in die Innenstadt. Eine Express-Verbindung von Maisach zum Columbusplatz dürfte tatsächlich an der Nachfrage vorbei fahren. Für diese schlechte Erkenntnis braucht man wirklich keine aufwendige Studie.

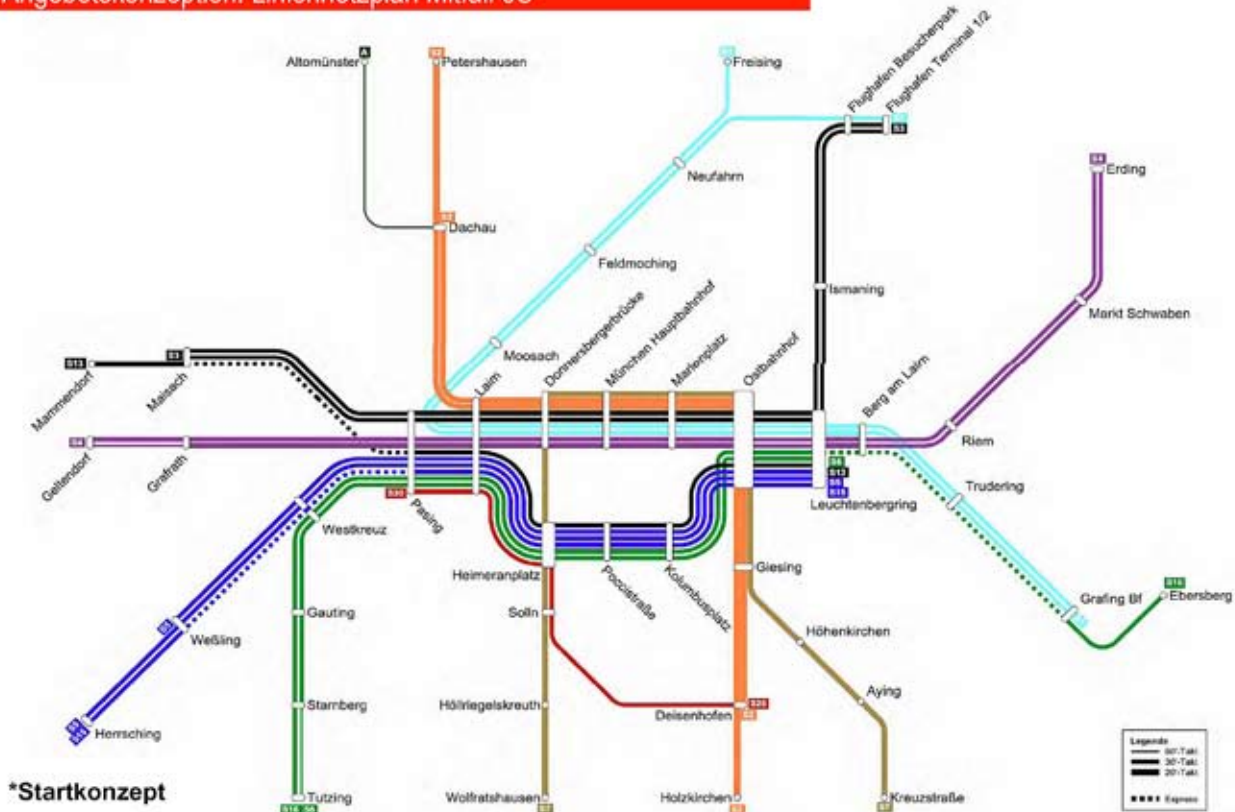
Ein wirklich aussagekräftiger Vergleich der beiden Varianten müsste nach einem mehrstufigen Verfahren erfolgen.

Stufe 1: Man ermittelt, wie durch bauliche Maßnahmen im Außenbereich und durch Verbesserungen im Fahrplan mit dem bestehenden Tunnel die Münchner S-Bahn attraktiver werden kann. Falls das Kosten-Nutzen-Verhältnis dafür größer 1 ist, beginnt man mit der Realisierung dieser Maßnahmen.

Stufe 2: Man ermittelt für den 2. Tunnel und den Südring das jeweilige optimale Betriebskonzept.

Stufe 3: Ermittlung der Kosten und Nutzen beider Varianten aufgrund des jeweils optimalen Betriebskonzepts. Dabei gehen die Kosten und der Nutzen aus den Maßnahmen der Stufe 1 nicht in die Bewertung ein.

Stufe 4: Falls für mindestens eine Varianten ein Kosten-Nutzen-Verhältnis größer 1 ermittelt wird, wird die Variante mit dem höheren Wert realisiert.



Wirrwarr um die Flughafenanbindung

Bei der Vorstellung der letzten Planungsvariante für den 2. Tunnel im Mai 2008 (Haidhausen 3) hieß es, nach dem Aus für die Transrapid sei eine Neuplanung erforderlich, damit die S-Bahnen durch den neuen Tunnel auf der Linie der S8 zum Flughafen fahren können. Nach der Konzeption der vergleichenden Studie 2.Tunnel/Südring für den Mitfall 6T sollte in Zukunft die S5 aus Herrsching durch den alten Tunnel über den Ostbahnhof zum Flughafen fahren..

Am 23.11. wurden nun die „Ergebnisse des Gutachtens zur Verbesserung der Schienenanbindung des Münchner Flughafens“ vorgestellt. Gewonnen hat hier die Lösung „Ostkorridor“. Diese besteht im wesentlichen in Verbesserungen auf den bisherigen Flughafen-Linien S1 und S8 und dem Bau des Erdinger Ringschluss. Dieser ermöglicht, dass die S-Bahnen aus Erding und Regionalzüge aus Mühldorf-Freilassing direkt den Flughafen ansteuern. Außerdem sollen nach dem Konzept „Ostkorridor“ in Zukunft Regionalzüge aus Richtung Augsburg und Lindau über den 2. Tunnel zum Flughafen fahren. Der Ostkorridor hat mit 1,7 das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aller untersuchten Varianten. Er ist zwar nur mit dem 2.Tunnel realisierbar, aber dessen Kosten wurden bei dem Vergleich ignoriert. Würde man auch nur Teile der Kosten in die Betrachtung einbeziehen wäre das Ergebnis deutlich anders. Die Sicht des Wirtschaftsministeriums geht also so:

1. Wir haben ein Betriebskonzept gefunden nach dem der 2. Tunnel wirtschaftlich ist.
2. Bei der Lösung für die Flughafenanbindung vergessen wir die Kosten des 2. Tunnels und das Betriebskonzept.
3. So gewinnt der Ostkorridor und über das Betriebskonzept reden wir später.

Wer mit der S-Bahn von Gauting zum Stachus will muss bald umsteigen.

Der Liniennetzplan Mitfall 6T macht deutlich, dass auch das Münchner Umland zum Teil mit deutlichen negativen Auswirkungen des 2. Tunnels rechnen muss. Wer nach diesem Konzept von Starnberg oder Gauting mit der S-Bahn zur Donnersberger Brücke, Hackerbrücke, Stachus, Isartor oder Rosenheimer Platz will, muss in Zukunft einmal umsteigen. Natürlich könnte es stattdessen auch z.B. die S5 oder S4 treffen. Aber für einige S-Bahn-Nutzer muss es umständlicher werden.

Das Konzept von Kantke et al. sieht vor, dass von Gauting alle 20 Minuten eine S-Bahn durch den alten Tunnel zum Ostbahnhof fährt und ebenso alle 20 Minuten eine über den Südring. Wer von Gauting zum Stachus will hat demnach zwei Alternativen: Alle 20 Minuten eine direkte Verbindung auf der alten Strecke, oder 10 Minuten früher oder später einsteigen und in Pasing umsteigen.

Der Mitfall 6 T sieht nur die Variante 15 Minuten-Takt mit einmal umsteigen in Pasing vor. Wegen der deutlich unterschiedlichen Fahrzeiten im alten und neuen Tunnel wäre eine gesplittete Linienführung durch die beiden Tunnel nur möglich, wenn es dann auf mindestens einem Ast außerhalb der Stammstrecke keine einheitlichen Taktzeiten gibt. Möglichst einheitliche, gut merkbare Taktzeiten sind jedoch für die Attraktivität eines Schienennetzes von großer Bedeutung.

Auch in absehbarer Zukunft wird der zweite Tunnel parallel zur bestehenden Stammstrecke weniger Züge dort bedeuteten. Zum einem besteht keine Nachfrage nach einer Verdoppelung der Anzahl Züge zwischen Pasing, Hauptbahnhof und Marienplatz. Zum anderen können die Außenäste ohne weitere Bau-

Gibt es einen Ausweg aus dem Planungswirrwarr?

Die Planungen zum Ausbau des Schienennetzes im Großraum München erinnern in vielen Aspekten inzwischen an die berühmte Rede Edmund Stoibers über den Flug vom Hauptbahnhof zum Flughafen in 10 Minuten mit dem Transrapid. Mit den entsprechenden Annahmen und bei Beachtung der passenden Reihenfolge der Untersuchungen kann man anscheinend jedes gewünschte Ergebnis erhalten.

So wurde bei der vergleichenden Studie 2. Tunnel/Südring die geplante Verlängerung der U5 von Laim zum Pasing Bahnhof nicht berücksichtigt. Diese wäre wesentlich billiger als der 2. Tunnel, der dadurch zur dritten Schnellbahnverbindung zwischen Pasing und Ostbahnhof würde. Ob der Tunnel sich dann noch rechnen würde, scheint zweifelhaft. Ohne den 2. Tunnel ist aber die Variante Ostkorridor bei der Flughafenanbindung nicht zu machen.

Die Einzelstudien führen offensichtlich nicht zur Klarheit. Da alles mit allem zusammenhängt steckt die ganze Planung im Stau. Ein Vorschlag zur Auflösung des Staus:

1. Man identifiziert die Projekte die weitgehende unstrittig sind und unabhängig von den strittigen Projekten realisiert werden können. Diese werden sofort in Angriff genommen. Beispiel: Erdinger Ringschluss.
2. Man stellt Pakete zusammen, die verkehrlich gut zusam-

men passen und die Lösungen für die wichtigsten Fragen beinhalten. Ein Paket wäre sicher: U5 bis Pasing, S-Bahn-Südring, Nordtunnel mit einer S-Bahn vom Hauptbahnhof durch Schwabing zum Flughafen und Direktverbindungen dorthin für den Regional- und Fernverkehr. Die Alternative könnte sein: 2. Tunnel, Ostkorridor zur Flughafenanbindung und U9 vom Hauptbahnhof über Münchner Freiheit zur Fröttmaninger Arena. Möglicherweise kommen noch weitere solche Pakete in Betracht.

3. Man ermittelt die Gesamtkosten und den gesamten Nutzen der Pakete und vergleicht die jeweiligen Kosten-Nutzen-Verhältnisse.

4. Dabei achtet man auf Transparenz bei der Planung und bezieht alle betroffenen Gruppen frühzeitig mit ein.

Gerade beim letzten Punkt kann die Arbeit des Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr noch sehr verbessert werden. Dieses hat zwar die Ergebnisse zur Flughafenanbindung und zum Vergleich 2. Tunnel/Südring auf seiner Internetseite veröffentlicht, die Studien selbst sind dort aber nicht zu finden. Damit ist nicht nachvollziehbar, wie die Ergebnisse zustande gekommen sind. Auch deshalb ist die Forderung nach einem Ende der Diskussionen unrealistisch und nicht gerechtfertigt.

- ▶ maßnahmen derartigen zusätzlichen Verkehr nicht bewältigen. Auch wenn der Liniennetzplan für den Mitfall 6T links unten mit der Anmerkung *Startkonzept versehen ist, wird sich im Grundsatz dieses Konzept nicht wesentlich ändern können. An fünf Bahnhöfen der Innenstadt von der Donnersberger Brücke bis zum Rosenheimer Platz sollen demnach in Zukunft etwa ein Drittel weniger Züge verkehren. Eine deutliche Verschlechterung für zahlreiche Nutzer der S-Bahn.

Die plötzliche Explosion der Kosten für den Südring-Ausbau

Der 2. Tunnel erhielt 2001 nach langen Diskussionen zunächst den Vorzug gegenüber dem Südring-Ausbau. Ausschlaggebend war damals, dass für beide Varianten etwa gleiche Kosten von ca. 500 Millionen Euro errechnet wurden. Inzwischen sind die Schätzungen für den Tunnel auf 1,4 Mrd. gestiegen. Dazu kommen 119 Mio. für netzergänzende Maßnahmen im Außenbereich. Auch ist zu berücksichtigen, dass der ursprünglich geplante Abzweig nach Süden - Richtung Giesing - inzwischen nicht mehr in der Planung enthalten ist, ebenso ein Bahnhof am Max-Weber-Platz. Die Kostenschätzungen für diesen abgespeckten Tunnel betragen jetzt damit fast das dreifache des ursprünglichen Vollausbau.

Die vergleichende Studie im Auftrag des Wirtschaftsministeriums hat sich nun bemüht den 2001 bestehenden Gleichstand bei den Kostenschätzungen wieder herzustellen. Aus der von der Vieregg-Rössler GmbH 2009 ermittelten Kostenschätzung für den Ausbau des Südrings von 446 Mio. Euro wurden in dieser Studie 1.156 Mio. Euro. Mehrere Punkte sind bei dieser Berechnung unklar:

- Warum wurden die Schätzungen der DB von 2001 so eklatant übertroffen?
- Welchen Einfluß hat die Auslegung der Strecke auf 12 Zügen pro Stunde und Richtung, statt wie bisher angenommen nur 6 Züge?
- Die Preise welches Jahres sind Grundlage der Schätzung (Preisstand)?
- Welche Maßnahmen, die für den Lärmschutz der Anwohner sowieso nötig sind, sind in den genannten Kosten enthalten?
- Welche Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen für den Regional- und Fernverkehr sind enthalten?

Es bleibt zu hoffen, dass die bisher unveröffentlichte Langfassung der vergleichenden Studie eine Antwort auf diese Fragen bringt.

Fazit:

Bisher wurde von den Projektplanern der DB immer behauptet, dass es für den zweiten Tunnel irgendwo ein Betriebskonzept gibt, dies aber vielleicht noch überarbeitet wird und auch nicht so wichtig ist. Das Verdienst der neuen vergleichenden Studie ist, dass die große Bedeutung des Betriebskonzepts deutlich wurde. Für den 2. Tunnel hat die Studie ein Betriebskonzept gefunden, bei dem der Nutzen die Kosten übersteigen soll. Da dies nun veröffentlicht ist, kann sich auch jeder S-Bahn-Benutzer darüber informieren, welche Vor- und Nachteile dieses Konzept für ihn bringt. Ein sinnvolles Betriebssystem für den Südring hätte man nicht suchen müssen. Es liegt mit dem Konzept der Planungsgruppe Kantke et al. längst vor. Die vergleichende Studie hat es ignoriert. Thema verfehlt. ■