

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Hans-Peter Eder und Ingeborg Michelfeit

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
z. Hd. Herrn Stadtdirektor Reiß-Schmidt
Blumenstraße 31
80331 München



München, 25.05.2006

Informationen im Nachtrag zur Bürgerversammlung vom 15.05.2006

Sehr geehrter Herr Reiß-Schmidt,

Ihre Aussagen zum City-Tunnel-München (CTM), sind für uns nicht nachvollziehbar, um so mehr, als Sie als Teilnehmer am Koordinierungskreis bei der Machbarkeits-Studie „München 21“ - wie aus dem Ergebnisbericht auf Seite 26 zu entnehmen ist - mitgewirkt haben und den Sachverhalt genau kennen müssten.

Zum Argument, die Streckenführung München 21 müsste freigehalten werden:

In der Machbarkeitsstudie München 21 wurde wie in anderen großen Eisenbahnknoten Deutschlands untersucht, ob für den Fern- und Regionalverkehr eine Durchbindung von Zügen als Untertunnelung der Innenstadt technisch möglich, betrieblich vorteilhaft und verkehrlich sinnvoll ist. Das Ergebnis besagt, dass für München zwar sowohl eine zweigleisige als auch eine viergleisige Streckenführung vom Münchener Hauptbahnhof zum Ostbahnhof technisch machbar ist, aber: Im Fernverkehr bleibt für die meisten Reisenden heute und zukünftig München Endbahnhof, daher ergeben sich zu geringe verkehrliche Vorteile für die Durchbindung der Fernverkehrslinien, da kaum mehr Reisende die Reisezeitgewinne nutzen. Die Abstell- und Behandlungsanlagen müssten jedoch vom Westen in den Osten verlagert werden.

Für den Regionalverkehr wurde eine Durchbindung als betrieblich und verkehrlich sinnvoll erachtet. Dort führt die Verknüpfung mit dem ÖPNV (U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn, Bus) an zusätzlichen Punkten im Stadtzentrum zur Erhöhung der Reisendenzahlen, aber nicht in der Größenordnung, dass sich ein Tunnel für den Regionalverkehr alleine oder für den Regional- und Fernverkehr rechnet. Daraufhin wurde das Projekt bei der Bahn beendet.

Aufgrund der negativen Wirtschaftlichkeit hinsichtlich des betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzens und den fehlenden Investitionsmitteln kann man davon ausgehen, dass München 21 nie verwirklicht werden wird.

Da damit der Bau der München-21-Tunnelröhre für den Personenfern- und Regionalverkehr als konkretes Projekt nicht mehr existiert, bzw. existieren wird, **darf die Tunneloption für Regional- und/oder Fernverkehr nicht mehr aufrechterhalten werden und da sie als Planung zu wenig konkret ist, darf die München 21-Tunneltrasse für eine Abwägung hinsichtlich der Betroffenenheiten durch den Bau einer neuen S-Bahn-Stammstrecke nicht außer Acht gelassen werden** (vgl. Aussagen der unserer Anwaltschaft im Erörterungstermin am 17.05.2006).

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Hans-Peter Eder und Ingeborg Michelfeit



Zum Argument, die Streckenführung löst Konflikte aus an Eigentumsverhältnissen von Dritten, ähnlich wie beim Südring:

Die Konflikte mit dem Eigentum Dritter beim Südring bestehen in erster Linie

- im Bereich Heimeranplatz an der östlichen Bebauung,
- im Bereich Südbahnhof an der nördlichen Bebauung,
- im Bereich Ostbahnhof am Gleis 0 und
- im Bereich des IHK-Gebäudes.

Der CTM löst keine Betroffenheiten von Eigentum Dritter am Südring aus, da er erst am Tassiloplatz in den Südring einmündet und im Ostbahnhof an die Gleise 5 - 8 angebunden wird. Der CTM löst lediglich im Bereich Schützenstraße bis Schlosserstraße Konflikte mit Eigentum Dritter aus. Dies sind das PINI- und Matthäuser-Gebäude.

Allerdings möchten wir auf zwei entstehende Konflikte hinweisen:

- 1.) Der Bebauungsplan für das Paulaner-Grundstück an der Welfen Straße verhindert vsl. eine Einmündung des CTM im Bereich des zentralen Ostfriedhofs. Dieses Problem kann mit einer Verschiebung der Trasse nach Osten und dem Auftauchen des CTM im Bereich des Tassilo-Platzes gelöst werden.
- 2.) Beim Neubau des Hauptbahnhofs wird ein sog. Nukleus erstellt, der verhindert, dass der Verkehrshalt Hauptbahnhof nicht mehr wie in der bei „München 21“ vorgesehenen 18 Meter Tieflage - Mittellage (vgl. Ergebnisbericht S. 11, 17) gebaut werden kann. Die Lage des München21-Bahnhofs ist in der veröffentlichten Planung (SZ vom 14./15. Jan. 2006) in 40 Meter Tiefe und seitlich versetzt worden. Damit **verhindert die Bahn einen kostengünstigen späteren Ausbau** von München21 resp. eines City-Tunnels für den Regionalverkehr.

Zum Argument, der CTM als 2. S-Bahn-Stammstrecke (2.SBS) führt zu Konflikten mit dem Konzept München 21 und dem Südring-Ausbau:

Ganz im Gegenteil bietet der CTM als 2.SBS den Vorteil der Kompatibilität mit allen Planungen

- Kompatibilität des CTM als 2.SBS zu „München 21.“
Wird die Trassenführung „München21“ für die 2.SBS gewählt, ist die Durchbindung von Regional- und Fernverkehr über die Innenstadt vom Hauptbahnhof zum Ostbahnhof nach wie vor möglich: Die Machbarkeit von „München 21“ wurde auch für einen 4-gleisigen Tunnel bestätigt, so dass neben einer für die S-Bahn optimierten 2-gleisigen Trassenführung nördlich, bzw. westlich davon ein 2-gleisiger Regional- und Fernbahn-Tunnel geführt werden kann, der wie ursprünglich im „München 21“-Konzept vorgesehen östlich vom Kolombusplatz in den Südring einmündet. Ferner ist es möglich den CTM mit zusätzlichen Linien des Regionalverkehrs und des Fernverkehrs (z.B. in München-Pasing geflügelte 200 Meter lange Zugeinheit der TEN-Relation Paris - Wien - Budapest) bis zu insgesamt 34 Zügen pro Richtung und Stunde zu belegen. Und, durch den Bau des CTM als 2.SBS verringern sich die Baukosten der nachfolgenden Planungen zur Durchbindung des Regional- und Fernverkehrs erheblich.
- Kompatibilität des CTM als 2.SBS zum Südring
Soll der Südring zusätzlich zu beiden SBS für ein Störfallkonzept in der Extra-Light-Variante ausgebaut werden, stellt die Einbindung des Südrings in den Ostbahnhof den größten Kostenblock dar (rd. 200 Mio. EUR für den Umbau des Kopfes). Mit der Einführung des CTM in den Südring und anschließend in den Ostbahnhof von Westen kommend sowie der Anbindung der Strecken zum Bahnhof München-Giesing ist dieses Problem bereits gelöst. Es bleibt nur noch eine verkehrs- und kostengünstige Verknüpfung z.B. an einem Haltepunkt Kolombus-Platz offen.

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Hans-Peter Eder und Ingeborg Michelfeit



Ferner erscheint es uns, dass Sie und/oder Ihr Haus die Vorteile des CTM gegenüber der vorgelegten Bahn-Planung, gerade für die Entwicklung der Stadt München noch nicht vollständig gewürdigt haben.

Der Bau des CTM (620 Mio. EUR) und der Ausbau des MünchenAirportExpresses (MAEX) (650 Mio. EUR) zusammen kosten soviel wie der 2.SBS-Tunnel (1.300 Mio. EUR) alleine. Außerdem bietet der CTM für die MAEX bessere Voraussetzungen als die 2.SBS:

- Der MAEX fährt in der 2.SBS am Ostbahnhof vorbei, d.h. rd. 100.000 Reisenden pro Tag bleibt (z.B. aus Richtung Giesing) der schnelle und direkte Reiseweg zum Flughafen verwehrt; dagegen bindet der CTM den Ostbahnhof als Umsteigeknoten voll ein.
- Bau und Planung der 2.SBS inkl. der netzergänzenden Maßnahmen und des Transrapids kosten zusammen rd. 4.000 Mio. EUR. Bei der derzeitigen Haushaltslage und den damit verbundenen sozialen Einschnitten ist dies eine dem Bürger nicht mehr vermittelbare und inakzeptable Verschwendung von Steuermittel, egal aus welchem Regierungstopf.
- Dazu kommt, dass nach dem Bau der 2.SBS auf absehbare Zeit kein Geld mehr da ist, um weitere wichtige Maßnahmen des Öffentlichen Schienen-Personen-Nahverkehrs zu finanzieren, wie aus einem Zeitungsinterview mit Wirtschaftsminister Huber hervorgeht. Darunter fallen wichtige Ausbauprojekte, die die Qualität des Schienenverkehrs verbessern und mehr Reisende und Güter für die Bahn bedeuten:

U-Bahn	Verlängerung der U4/5 nach Engelschalking, Verlängerung der U3 nach Moosach und Untermenzing, Verlängerung der U4/5 nach Pasing.
S-Bahn	Erdinger Ringschluß, eigene S-Bahn-Gleise Ostbahnhof - Marktschwaben, eigene S-Bahn-Gleise Pasing - Buchenau, Verlängerung Wolfratshausen - Geretsried, Messeanbindung Feldkirchen, Tieferlegung Daglfing - Johanniskirchen, etc..
Fernverkehr	Walpertskircher Spange.
Nahverkehr	Neufarner Kurve oder Marzlinger Spange.
Güterverkehr	Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve.

Zum Argument, der CTM als 2.SBS verursacht einen zu hohen Planungsrückstand:

Der CTM ist lediglich 4,5 km lang. Er kann daher in kürzerer Zeit gebaut werden als die 2.SBS (rd. 8 km). Die Bauzeit für den CTM wird 3-4 Jahre dauern, gegenüber 5-7 Jahre der 2. SBS, d.h. der Zeitverlust durch eine Umplanung wird wieder aufgeholt und der Inbetriebnahme-Termin ist nicht gefährdet.

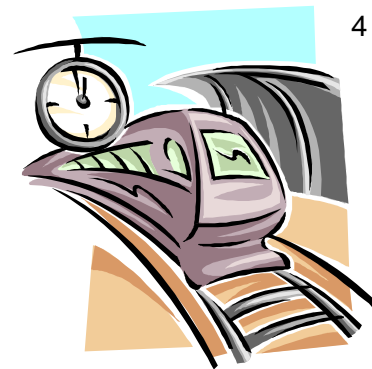
Zum Argument, der CTM als 2.SBS bietet der Bevölkerung auf den Außenästen größere Vorteile:

Wie Ihnen aus den Verkehrsuntersuchungen bekannt sein müsste, liegt die überwiegende Mehrzahl des Reisendenaufkommens im Innenbereich der S-Bahn (ca. 65%). Und dort kommt es zu massiven Verschlechterungen des Angebots (zusätzliches Umsteigen, 15- Minuten anstatt 10-Minuten Takt), während sich die Fahrgäste auf den Außenästen bereits heute zum Regionalverkehr hin orientieren, der als schnelle Alternative die Stadtmitte erreicht. Mit dem CTM ist der 10 Minuten-Takt wirtschaftlich und die Angebotsverschlechterungen aus dem 15-Minuten-Takt für einen Großteil der MVV-Kunden kann vermieden werden.

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Hans-Peter Eder und Ingeborg Michelfeit



Zum Argument, der CTM als 2.SBS bietet weitaus größere städtebauliche Vorteile:

Ihr Haus hat die Untersuchungen von Bahn und Freistaat eng begleitet und die Darstellung der Vorteile des CTM für die Erschließung neuer Quartiere und die Neugestaltung des Hauptbahnhofes selbst mitgestaltet.

U.a. wäre die rückwärtige Erschließung des Hauptbahnhofes über die Paul-Heyse-Straße, die Vorplatzgestaltung im Süden und Norden, die städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten am Holzkirchner- und Starnberger-Bahnhof, etc. zu nennen.

Weiteres Argument, dass der CTM als 2.SBS die bessere Lösung darstellt:

Es besteht die Möglichkeit der Einbindung der Linie S7/S27 sowie der BOB an der Donnersberger Brücke.

Die Stationen und die Trasse liegen in wesentlich geringerer Tieflage, so dass auch das Gefährdungspotential der Benutzer wesentlich verringert wird.

Wir hoffen, dass wir mit unseren Argumenten Ihr Interesse für die Variante CTM wecken konnten. Herr Weber vom Büro des Oberbürgermeisters erhält einen Abdruck dieses Schreibens zur Information.

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Peter Eder
Vereinsvorsitzender