

Nein zum Tunnel-Schwindel – Ja zum S-Bahn-Südring!



„Der Tunnel ist doch schon beschlossen“

...beschlossen wurde schön viel, was sich dann als nicht bezahlbar herausgestellt hat. Die weitaus bessere Alternative S-Bahn-Südring kostet maximal ein Drittel des Tieftunnels. Sie wird nur von DB und Freistaat abgelehnt mit folgenden Begründungen:

„Der Tunnel macht die S-Bahn zuverlässiger“

90% aller Störungen entstehen auf den Außenstrecken. Dort soll es zwar ein paar zusätzliche S-Bahnen aber keine zusätzlichen S-Bahn-Gleise geben. Die Störungsanfälligkeit wird also noch größer werden.

Außerdem soll es im zweiten Tunnel Mischverkehr mit dem „Überregionalen Flughafenexpress“ geben. Dieser würde zusätzliche Störungen aus Augsburg, Ulm und Memmingen mitten in das Münchner S-Bahn-Netz hineintragen.

„Alle S-Bahn-Fahrgäste wollen in die Innenstadt“

Selbst der MW gibt zu, daß zur Spitzenstunde alleine am Marienplatz 50% der S-Bahn-Fahrgäste umsteigen, also nicht in die Innenstadt wollen. Außerdem nutzen 70% der Pendler nicht die S-Bahn, sondern das Auto. Der gesamte Münchner Süden wird über den S-Bahn-Südring viel besser erreichbar. Dieses bessere Angebot wird mehr Personen zum Umsteigen in den ÖV bewegen.

„Der Tunnel ist notwendig für den Flughafenexpress“

Für einen Flughafenexpress ist keine zweite Stammstrecke notwendig, sondern eigene S-Bahn-Gleise zwischen Zamdorf und Johanneskirchen. Durch eigene Gleise geht die Fahrt zum Flughafen 13 Minuten schneller

Der offizielle Flughafen-Express würde 23 Minuten vom Hauptbahnhof benötigen, eine Express-S-Bahn durch die bestehende Stammstrecke 26 Minuten. Es sollen also 2 Milliarden Euro für 3 Minuten Fahrzeitgewinn ausgegeben werden.

„Der S-Bahn-Südring ist nichtfinanzierbar“

Der S-Bahn-Südring kostet maximal ein Drittel des Tieftunnels, also ca. 650 Millionen Euro.

»Nicht finanzierbar« bedeutet nur, dass der Freistaat absichtlich einen negativen Nutzen-Kosten-Faktor errechnet hat. Damit wäre eine Förderung durch den Bund ausgeschlossen. Bei vernünftiger Betrachtung ergibt sich ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor und damit die Förderfähigkeit mit Bundesmitteln.

„Der Tunnel ist planerisch viel weiter“

Nur teilweise richtig - die Detailplanung ist auch beim Tunnel noch nicht abgeschlossen. Entgegen aller Ankündigungen sind die Pläne für den Bereich Haidhausen bis heute nicht fertig. Ein Betrieb zu Olympia 2018 ist völlig illusorisch.

„Wenn der Tunnel nicht kommt, bekommt München gar nichts“

»Nichts« ist immer noch besser als ein milliardenschwerer Tunnel der nichts bringt.

Wenn der Tunnel käme, wäre kein Geld mehr übrig für die sinnvollen und preiswerten Projekte - und das wäre die größtmögliche Katastrophe für den Münchner Nahverkehr.

Wie wurde der S-Bahn-Südring schlechtgerechnet?

Ganz einfach: Durch ein möglichst schlechtes Betriebskonzept wurden möglichst wenige Fahrgäste errechnet und gleichzeitig wurde beim Bauablauf jeder nur denkbare Teilaspekt unnötig kompliziert und damit teuer gemacht.

Betriebskonzept

Freistaat und Bahn haben vorgegeben, dass durch die bestehende S-Bahn-Stammstrecke nur noch maximal 24 S-Bahnen pro Stunde fahren sollen - 6 weniger als heute. Alle Untersuchungsergebnisse für den S-Bahn-Südring unterstellen also, dass weniger S-Bahnen als heute in die Innenstadt fahren. Somit errechnen die Gutachter zwangsläufig mehr Fahrgäste für den Tieftunnel als für den S-Bahn-Südring.

Dabei erhielt die bestehende Stammstrecke erst 2003 ein neues Signalsystem, das laut damaliger Aussage der DB sogar bis zu 37 S-Bahnen pro Stunde durch die Stammstrecke ermöglichen sollte! Der eigentliche Engpass ist laut DB auch nicht der Stammstreckentunnel, sondern der Ostbahnhof.

Hier müsste die S-Bahn ein weiteres Gleis erhalten, was einen Umbau auch der Regional- und Fernverkehrsgleise zur Folge hätte. Ein solcher Umbau ist der DB aber zu teuer (max. 200 Millionen Euro: diese Kosten sind in allen Südring-Planungen mit enthalten).

Beim Südring wurde hingegen ein Betriebskonzept unterstellt, bei dem ganze Streckenäste von der Innenstadt abgehängt werden (Tutzing und Herrsching). Trotz dieser Verschlechterungen errechnen die Gutachter 33.400 Fahrgäste mehr im gesamten S-Bahnnetz. Der Südring ist offensichtlich attraktiv genug, die künstlich vorgenommenen Verschlechterungen mehr als auszugleichen.

Bauablauf

Die DB behauptet, dass höchstens kurzzeitige Sperrungen des Südrings für Baumaßnahmen möglich sind. Ansonsten müssten angeblich permanent bis zu 4 Gleise für Fern- und Güterverkehr zur Verfügung stehen. Solche Vorgaben erzeugen natürlich einen unnötig langsamen und teuren Bauablauf.

Dabei existieren sogar zwei Umleitungsstrecken für den Südring: über den Güternordring (der auch von Personenzügen genutzt werden kann) sowie über die Großhesseloher Brücke und Holzkirchen nach Rosenheim.

Bekanntlich ist die Kapazität des Güternordrings begrenzt, weil die S8 zum Flughafen streckenweise dieselben Gleise benutzt. Dieser Engpass verschwindet jedoch, sobald der Abschnitt von Zamdorf nach Johanneskirchen ausgebaut ist. Dieser Ausbau ist vom Freistaat bereits beschlossen worden. Dann gibt es auch keinen Vorwand mehr für übertrieben komplizierte und kostspielige Südring-Planungen. Wenn in der richtigen Reihenfolge gebaut wird (zuerst Johanneskirchen - Zamdorf und dann der S-Bahn-Südring) kann man sich also mindestens eine Milliarde Euro sparen.

Die Gegenüberstellung der Kosten läßt sich auf folgende einfache Formel bringen:

$\frac{1}{2}$	·	Tieftunnel (minimal 2.000 Mio. Euro)	=	Zamdorf – Johanneskirchen inkl. Untertunnelung (ca. 400 Mio. Euro)	+	S-Bahn-Südring (maximal 600 Mio. Euro)
---------------	---	---	---	--	---	---

Angesichts der bekannten Haushaltslage hat der Bund bereits begonnen, sinnvolle Bahnprojekte zu streichen, die deutlich weniger kosten als der Tieftunnel. Deshalb:

Teilen Sie Ihrem Bezirksausschuß, Ihren Stadträten, Landtags- und Bundestagsabgeordneten mit, welche Projekte Ihnen wirklich wichtig sind!



Was haben DB und Freistaat mit der S-Bahn vor?