

Argumente gegen die 2. S-Bahn-Röhre in München

Die Ablehnungsgründe im Überblick (aus der Einwendung gegen den Planfeststellungsabschnitt PFA 3neu der Zweiten S-Bahn Stammstrecke München vom 06.10.2010)

1. Die für den PFA 3neu vorgelegten Planfeststellungsunterlagen sind unvollständig, fehlerhaft und teilweise auch widersprüchlich. So sind die bisherigen Planungsschritte zur Variantenabwägung nur lückenhaft dargestellt. Auch sind die Planungen für den PFA 3neu aufgrund mehrerer gravierender Änderungen inkompatibel mit den Planungen für den bereits planfestgestellten PFA 2.
2. Die Planungen, so wie sie für den PFA 3neu vorgelegten Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen sind, weisen massive Fehler und Schwächen auf. Beispiele hierfür liefert die Gleisgeometrie am Westkopf Bf. Leuchtenbergring mit zu engen Weichenradien und einer Asymmetrie des Gleisplanes. Der mögliche Nachbau eines Südastes wird zwar benannt, doch finden sich abgesehen vom Abzweig Praterinsel keine weiteren Maßnahmen hierfür in den Planfeststellungsunterlagen. Gerade für die Unter- oder Überquerung des Ostastes unter Tage müssten jedoch jetzt schon Maßnahmen getroffen werden.
3. Der Nutzen des Projektes würde in keinem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe stehen. Beim Ziel der Entlastung der bisherigen Stammstrecke kann es nicht um das Streben nach einer niedrigeren Querschnittsbelastung gehen (sollten die Fahrgastzahlen das Problem sein, dann wäre der erste Schritt, mehr Langzüge zur Hauptverkehrszeit einzusetzen), sondern nur darum, dass die Strecke keine zusätzlichen Züge mehr verträgt. Dichtere Takte auf den „Mittel-“ und Außenästen bei gleichzeitiger Durchbindung und Verknüpfung ließen sich weitaus kostengünstiger mit dem Ausbau des Bahn-Südrings erst einmal für sechs Züge je Stunde und Richtung erreichen.

Selbst so, wie er in den Unterlagen schöngerechnet ist, ist der Nutzen der Röhre mit einer Steigerung des ÖV-Anteils von 36,2 % auf 38,2 % im Stadt-Umland-Verkehr und von 48,5 % auf 48,9 % im Stadtverkehr im Übrigen sehr überschaubar.

Die Streckenführung und die geringe Zahl der Halte- und damit Verknüpfungspunkte würde in Kombination mit dem von den Protagonisten der Röhre für optimal erklärten Betriebsprogramm für hundertausende von Fahrgästen zu massiven Verschlechterungen in Form von neuen Umsteigezwängen und Taktaus-

dünnungen führen. So würden 35 Stationen die Direktverbindung zu wichtigen Innenstadthaltepunkten wie Donnersberger Brücke, Stachus oder Rosenheimer Platz verlieren. Für 20 Stationen käme es in der Hauptverkehrszeit zu Taktverschlechterungen (vom 10- auf den 15-Minuten-Takt bzw. vom 20- auf den 30-Minuten-Takt), 32 Stationen würden in der Spätverkehrszeit nur mehr im 30-Minuten-Takt bedient werden. Die (Platz-)Probleme der S-Bahn (hier vor allem wegen zu kurzer Züge) drohen auf die U-Bahn übertragen zu werden.

4. Brandschutz- und Rettungskonzept weisen gravierende Mängel auf. So sind die Flucht- und Rettungswege sehr aufwendig und absurd kompliziert. Der Abstand von Rettungsschacht zu Rettungsschacht ist mit bis zu 600 Metern, in einem Fall sogar 641 Metern, viel zu lang, auch droht ein Verrauchen der Schächte. An den Stationen dauert es viel zu lange, bis die Fahrgäste in raucharme bzw. rauchfreie Bereiche gelangen. Zu fordern sind mehr (und auch wirkliche) Schleusen, Rettungsräume und ein eigener Rettungstollen.
5. Die Gelder in Milliardenhöhe für das Vorhaben zweite S-Bahn-Röhre fehlen dann zur Finanzierung und Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Nahverkehrsprojekte in ganz Bayern, so auch in München und der Region. Bereits jetzt liegt die offizielle Kostenschätzung bei zwei Milliarden Euro, weitere Kostensteigerungen liegen auf der Hand. Die Mittel für Verkehrsinvestitionen sind aber bekanntlich begrenzt. Die Münchner S-Bahn leidet vor allem unter Eingleisbetrieben (selbst zentral zwischen Giesing und Perlach), Mischverkehren und Fahrstraßenkreuzungen. Hier gilt es anzusetzen. Die Strecken nach Neufahrn und nach Geltendorf sind z.B. auszubauen, der Engpass am Westkopf Pasing muss dringend beseitigt werden.
6. Die dem Projekt zugrunde gelegte Nutzen-Kosten-Untersuchung wirft massive Zweifel auf. So sind unseres Erachtens die Kosten deutlich zu niedrig angesetzt. Umgekehrt halten wir die Verkehrszahlen, die den Nutzen generieren, an manchen Stellen für viel zu hoch gegriffen. So sind beispielsweise sowohl die Personenfahrten, die für allein röhreninduzierte Verkehre angesetzt sind, als auch die Personenfahrten, die originären Ein- und Aussteigern am Marienplatz/Marienhof zugerechnet werden, alles andere als plausibel. Hinterfragt werden muss auch die Tatsache, dass der Südast (Ast Richtung Giesing) laut Aussage der Staatsregierung und der DB AG zwar stets in der Nutzen-Kosten-Berechnung Berücksichtigung gefunden hat, nach der aktuellen Planung für den PFA 3neu aber gar nicht mehr so realisiert werden kann, wie ursprünglich vorgesehen. Grundsätzlich ist fraglich, wann und ob überhaupt der Südast zugebaut wird. Für eine eini-

germaßen vernünftige Abdiskontierung müssen jedoch Kosten, Baubeginn und Fertigstellung der Maßnahme in etwa bekannt sein.

7. Während die Röhre bislang immer schöngerechnet wurde, wurden Alternativen, so sie überhaupt näher betrachtet wurden, schlechtgerechnet und schlechtgeschrieben. Trauriger Höhepunkt ist hier das 2009 verfasste Werk „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“, das doch eher der Gattung „plumpes Tricksen und Täuschen“ zuzurechnen ist. Die „Gutachter“ haben hier mit ihren Ausbauplänen für den 11 km langen Bahn-Südring die mit Abstand teuerste Bahnstrecke der Welt präsentiert. Allein an Planungskosten werden 181 Millionen Euro angesetzt, ein Betrag, der den Gesamtkosten für den Ausbau bzw. Neubau vergleichbarer Strecken entspricht. Für die Rubrik Sicherheitsposten wurde ein Ansatz gemacht, mit dem sich deutlich mehr als 1.000 Mann-Jahre finanzieren lassen. Es werden teilweise bis zu 55 Bauzustände konstruiert, ein völlig absurdes Betriebsprogramm wird unterstellt.
8. Die Belastungen und der Ärger, die über viele Jahre Bauzeit gegeben wären, der Staub, Dreck und Lärm für die Anwohner über viele Monate bzw. teilweise über viele Jahre stehen in keinem tragfähigen Verhältnis zu dem allenfalls kleinen Nutzen des Projektes. Laut Erläuterungsbericht bringt das Projekt Zweite S-Bahn-Röhre in den Bereichen um die Rettungsschächte, den Haltepunkt Ostbahnhof und die Gleisanlagen zwischen der Berg-am-Laim-Straße und dem Leuchtenbergring punktuell „erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Menschen, Pflanzen und Tiere, Klima und Luft sowie Landschaft und Stadtbild“. Im Bereich des Orleansplatzes kommt es durch die Rodung 86 großer Bäume zu Veränderung des Platzcharakters und damit des Stadtbildes. Offene Baustellen gibt es in jedem Fall im Bereich der Angriffsstollen und im Bereich der Rettungsschächte. Ganz massiv werden die Beeinträchtigungen und Belastungen im Bereich des Orleansplatzes sein. Hier sind laut Bauzeitenplanung für die Baumaßnahmen, die in sieben Bauphasen gegliedert werden sollen, 62 Monate veranschlagt. Für Beeinträchtigungen durch Staub, Lärm und Dreck sorgen auch die Bereitstellungsflächen, die Baufelder, heißt der bautechnische Umgriff der Baustellen, und die Baustelleneinrichtungsflächen.

Dr. Martin Runge, MdL

wirtschafts-, verkehrs- und europapolitischer Sprecher der GRÜNEN im Bayerischen Landtag

Telefon: 089-4126 2753, 08142/597 152

Email: martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de,

Homepage: <http://www.martin-runge.info>