

Offener Brief des AKS Schienenverkehr im Münchner Forum an die Abgeordneten im Bayerischen Landtag

Werte Abgeordnete,

sehr geehrte Damen und Herren,

der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn haben angekündigt, am 21.12.2016 einen Vertrag zum Bau eines S-Bahn-Tief隧nells unter der Innenstadt in München zu unterzeichnen. Der AKS Schienenverkehr begrüßt die Absicht, den Öffentlichen Nahverkehr in München auszubauen und umfangreiche Mittel bereit zu stellen, hält aber eine Revision der bisherigen Planungen für dringend geboten.

Nach den Analysen prominenter Fachleute bringt der S-Bahn-Tief隧nello keinen Nutzen für die Verkehrserschließung Münchens, sondern für viele S-Bahn-Fahrgäste Nachteile, und er wird über ein Jahrzehnt erhebliche Investitionsmittel binden, die für andere Verkehrsprojekte dringend benötigt werden. So beruht der 2009 von Intraplan errechnete Nutzen/Kosten-Faktor von 1,15 für den Tief隧nello noch auf Kosten von 1,75 Mrd. Euro, diese werden inzwischen mit 3,84 Mrd. Euro benannt. Da sich der schon im Gutachten fragwürdige Nutzen in der Zwischenzeit noch verringert hat, ergibt sich heute ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von 0,52, das dem Projekt die Grundlage der Förderungsfähigkeit entzieht.

Der AKS Schienenverkehr legt gemeinsam mit Planern, Verbänden und Bürgerinitiativen ein Konzept für das Schnellbahnnetz München mit einem stufenweisen Ausbauprogramm und einer Vision bis zum Jahre 2050 vor, das bereits in den kommenden Jahren eine Stabilisierung des S-Bahn-Betriebes auf den bestehenden Strecken sowie Verbesserungen der Erschließung der großer Siedlungs- und Gewerbegebiete im Münchner Norden und Süden vorsieht.

Das Konzept umfasst neben der vorhandenen 1. Stammstrecke eine 2. Stammstrecke Südring mit den Stationen Heimeranplatz, Südbahnhof (Poccistr.) und Kolumbusplatz, eine 3. Stammstrecke Nordring mit Stationen an den wichtigen Knoten und damit Anbindung der Großunternehmen wie MAN, BMW, Flughafen und Messe sowie den Ausbau der Außenstrecken auf 2 Gleise für die S-Bahn und damit den stabilen Betrieb der S-Bahn im 10 Minuten-Takt in der Stadt und in das nähere Umland.

Die vorbereitenden Planungen für einen weiteren Innenstadttunnel lassen sich modifizieren für einen weitaus effizienteren und kostengünstigen Regional- und Fernbahntunnel zwischen Haupt- und Ostbahnhof, der nach Planrevision als 4. Stammstrecke realisiert werden könnte und beste Bedingungen für Expresszüge in die weitere Region schafft.

Wir appellieren an Sie als für das Projekt Verantwortliche und Repräsentanten der Bürger, die Verträge zu überdenken und den Münchner Bürgern ein weiteres „Stuttgart 21“ mit desaströsen Folgen zu ersparen. Damit nutzen Sie und wir alle wertvolle Zeit, um ein zukunftsfähiges Programm für den Münchner Nahverkehr auf den Weg zu bringen. Sie können sich in voller Kenntnis der Varianten entscheiden für das Wohl von Stadt und Region München und Bayerns, oder allein für kurzfristige Gewinne der Tunnel- und Tiefbauunternehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Dr. Wolfgang Hesse  
für das Team und die Unterstützer des AKS Schienenverkehr im Münchner Forum