

Dr. Martin Runge, MdL
Fasanenweg 44 a
82194 Gröbenzell

06.10.2010

An die
Regierung von Oberbayern
Zi. 4101 oder 4102
Maximilianstraße 39
80538 München

Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) – Einwendung gegen die 2. S-Bahn Stammstrecke München, konkret gegen den Planfeststellungsabschnitt 3neu

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich als Bürger und Steuerzahler, als S-Bahn-Fahrgast und als Orts- und Landespolitiker (Gemeinderat einer von den Planungen tangierten Vorort-gemeinde Münchens, Kreisrat in einem Landkreis mit zahlreichen Gemeinden, deren Bürgerinnen und Bürger von den Planungen betroffen sind, Mitglied des Bayerischen Landtages) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur 2. S-Bahn Stammstrecke München, konkret des Planfeststellungsabschnittes 3neu, folgende Einwendung.

Der mögliche Nutzen des o.g. Projektes (im Wesentlichen: Stabilisierung des Betriebs der S-Bahn, Ausweichmöglichkeit im Falle von Störungen/Sperrung der alten Stammstrecke), für das der hier im Abschnitt 3neu zur Planfeststellung anstehende Streckenteil wesentlicher, untrennbarer Baustein ist, steht in keinem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten von mindestens zwei Milliarden Euro, wahrscheinlich jedoch deutlich mehr. Zudem hätten Bau und Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke, so wie sie jetzt geplant sind, nicht hinnehmbare negative Folgen für das Münchner S-Bahn-System und die S-Bahn-Fahrgäste.

Um die Kosten nicht ganz aus dem Ruder laufen zu lassen und gleichzeitig in der standardisierten Bewertung einen Nutzen-Kosten-Faktor von mindestens 1,0 generieren zu können, wurden nach und nach ursprünglich geplante Haltepunkte

(*Arnulfpark, Maxmonument* und zuletzt *Max-Weber-Platz*) gestrichen. Auch soll jetzt auf ursprünglich vorgesehene Gleise und Bahnsteigkanten verzichtet werden, die für einen einigermaßen störungsarmen Betriebsablauf notwendig wären. Ergebnis wäre ein Torso, ein Flickwerk, das im Nachhinein nur mehr schwer und nur unter immensen Aufwendungen zu verbessern wäre. Durch die Streckenführung eng parallel zur alten S-Bahn-Stammstrecke und die nur mehr wenigen vorgesehenen Haltepunkte (*Laim, Hauptbahnhof, Marienhof* und *Ostbahnhof*) wird ein wesentlicher Schwachpunkt des Münchner Schnellbahnsystems, die Radiallastigkeit von West nach Ost, noch verstärkt. Ein weiteres Problem der Münchner S-Bahn, Überlastung/Kapazitätsengpässe vor allem beim Ein- und Aussteigen, droht infolge der Konzentration auf die Umsteigeschwerpunkte *Hauptbahnhof* und *Marienzentrum/Marienhof* auf die Münchner U-Bahn übertragen zu werden.

Mit der Inbetriebnahme der aktuell geplanten zweiten Stammstrecke würde es m.E. zu massiven Verschlechterungen in der Betriebsqualität und damit auch in der Bedienung kommen. So sollen die meisten innerstädtischen Haltepunkte (*Donnersberger Brücke, Hackerbrücke, Karlsplatz/Stachus, Isartor, Rosenheimer Platz*) weit weniger häufig als bisher bedient werden.¹ Die Züge kommen seltener und sind dafür umso voller. Auch im verdichteten Vorortbereich drohen für den Fall der Realisierung des „15-/30-Minuten-Takt-Konzeptes“ an zahlreichen Haltepunkten Taktausdünnungen in der Hauptverkehrszeit. Zudem wird ein großer Teil der S-Bahn-Fahrgäste aus der Region neue Umsteigezwänge und teilweise auch Umwegfahrten in Kauf nehmen müssen. Für die Bestellung weiterer Züge wie auch für Investitionen, die dichtere Takte auf den „Mittelästen“ ermöglichen, fehlen die Mittel, zumal nach der Milliardeninvestition in die zweite Stammstrecke. Ergebnis wird sein, dass die S-Bahn zwischen den Innenstadthaltepunkten überfüllt sein wird. Gleichzeitig droht, dass zahlreiche Pendler wegen der neuen Umsteigezwänge und der sonstigen Verschlechterungen wieder mit dem Auto in die Stadt fahren werden.

Im Bereich des *Ostbahnhofs* und am *Leuchtenbergring* werden neue Zwangspunkte geschaffen, die zu Kapazitätskonflikten, zu Abhängigkeiten und Behinderungen führen. Gefragt werden muss auch, ob Bau und Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke Sinn haben, bevor Engpässe auf den „Mittel-“ und Außenästen des Münchner S-Bahn-Systems wie Fahrstraßenkreuzungen, Mischverkehre oder Eingleisbetrieb beseitigt sind. Hinzu kommt, dass nach den bisherigen Planungen der Brandschutz und andere Sicherheitsaspekte nur unzureichend berücksichtigt sind.

¹ Aus dem jetzigen 2-Minuten-Takt auf der alten Stammstrecke soll ein 2,5- bis 5-Minuten-Takt werden. Für die zweite Röhre ist ein 2-3-10-Minuten-Takt vorgesehen, der sich im Spätverkehr auf einen 3-12-2-3-10-Minuten-Takt erweitert. Richtung Osten soll auf die viermal-pro-Stunde-10-Minuten-Lücke zweimal pro Stunde der Kurzzug nach Markt Schwaben folgen; dicht dahinter dann der Langzug zum Leuchtenbergring.

Auch sind die Umweltauswirkungen des Projektes keineswegs unerheblich. So wird auch im Erläuterungsbericht ausgeführt, dass es in den Bereichen um die Rettungsschächte, den Haltepunkt Ostbahnhof und die Gleisanlagen zwischen der Berg-am-Laim-Straße und dem Leuchtenbergring punktuell zu „erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Menschen, Pflanzen und Tiere, Klima und Luft sowie Landschaft und Stadtbild“ kommen werde (S. 184).

Ein weiteres, ganz wesentliches Argument gegen die zweite Münchner S-Bahn-Röhre ist auch, dass die Gelder in Milliardenhöhe, die in dieses Projekt fließen sollen, dann für den Nahverkehr in ganz Bayern fehlen. Dies gilt auch für die Münchner S-Bahn, wo im gesamten Netz Investitionsmaßnahmen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen und zur Systemverbesserung dringend anstehen.

Schließlich sei darauf hingewiesen, dass die für den PFA 3neu vorgelegten Planfeststellungsunterlagen unvollständig, fehlerhaft und teilweise auch widersprüchlich sind. 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. Auch fallen Planungsfehler wie etwa Fehler in der Gleisgeometrie am Westkopf Bf. Leuchtenbergring auf.

I. Die vorgelegten Unterlagen zum PFA 3neu sind unvollständig, fehlerhaft und in Teilen auch widersprüchlich

Die zum PFA 3neu ausgelegten Planfeststellungsunterlagen wie auch die Verfahrensabläufe sind gekennzeichnet durch gravierende formale wie inhaltliche Mängel.

So ist bereits der Umgang mit dem Verfahren für den PFA 3 unklar. Dem Verfasser dieser Einwendung war bislang keine das laufende Verfahren beendende Mitteilung bekannt.²

Die Darstellung der vorangegangenen Planungsschritte zur Variantenabwägung ist unvollständig. So erscheint in der Auflistung der bisherigen Untersuchungen und Planungen (S. 29 im Erläuterungsbericht) nicht das aktuelle „Gutachten“ „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“ aus dem letzten Jahr.³ An späte-

² Laut Auskunft der Landeshauptstadt München aus diesem Monat wurde das Verfahren nach Zurückziehen des Antrages durch die DB Projektbau vom EBA mit Bescheid vom 05.08.2010 eingestellt. Hier erstaunt aber dann auch wiederum der Zeitpunkt. Denn bereits 2007/2008 gab es bekanntlich die grundsätzliche Umplanung in die Variante Haidhausen 2 mit dem Haltepunkt Ostbahnhof (tief) für den Südast und mit völlig neuer Streckenführung des Ostastes unter der Wörthstraße/dem Bordeauxplatz (statt wie vorher Kirchenstraße/Haidenauplatz), mit weniger Rettungsschächten etc.

³ Auf die die Analyse und Bewertung des Alternativkonzepts "Teilausbau Südring" zur Einführung eines 10-Minuten-Takts über den S-Bahn-Südring durch Errichtung eigener S-Bahngleise innerhalb bestehender Bahnflächen zwischen Laim und Poccistrasse (jeweils

ren Stellen beruft man sich dann immer wieder auf Aussagen und Ergebnisse dieses Werkes. Das „Gutachten zur Flughafenbindung“, ebenfalls aus dem Jahr 2009, wird überhaupt nicht explizit angesprochen, obwohl die Umtrassierungen am Ostbahnhof eben auf dieses „Gutachten“ zurückgehen.

Weiteres Beispiel für die Unvollständigkeit der Unterlagen sind die Ausführungen zur Entsorgung von Abbruch-/Aushubmassen. So wird beispielsweise nicht auf die Materialien eingegangen, die beim Rückbau der Straßenbahnstrecke im Bereich der Berg-am-Laim-Straße, des Busbahnhofs vor dem Ostbahnhof, der U-Bahn (hier z.B. „Abbruch des Verbindungsganges zur U-Bahn einschließlich der Nebenräume und Einbauten“) wie auch der Gebäude oder Gebäudeteile am Orleansplatz entstehen.

Augenfällig sind zahlreiche gravierende Änderungen, die auch die bereits am 24.08.2009 festgestellten Planungen zum PFA 2 betreffen und die zur Inkompatibilität der Planungen zum PFA 3neu mit denen zum PFA 2 führen. Dies beginnt mit dem Baustellenverkehr/den Aushubtransporten/den Transporten der (dann zerlegten) Tunnelvortriebsmaschinen und endet bei Achsverschiebungen, neuen Achslagen, unterschiedlichen Elementfolgen und unterschiedlicher Dimensionierung der Trassierungselemente. Hinweise zur Einleitung eines entsprechenden Planänderungsverfahrens zum PFA 2 sind nicht zu finden. Die Planungen für den PFA 3neu sind nicht realisierbar, wenn alle Maßnahmen so, wie sie für den PFA 2 dargestellt sind, umgesetzt werden, und umgekehrt. Die Einwender sind konfrontiert mit nicht aufeinander abgestimmten Planungen.⁴

einschließlich) sowie Ostbahnhof (Gleise 7/8) und Leuchtenbergring unter Einführung eines zweigleisigen Mischbetriebs zwischen Poccistrasse und Ostbahnhof (jeweils ausschließlich) mit höhenfreien Ein- und Ausfädelungen zwischen S-Bahn und Fernbahn von Baumgartner, Kantke und Schwarz wird in den Unterlagen zum PFA 3neu überhaupt nicht eingegangen, was auch als formaler Fehler gesehen werden kann.

⁴ Dem PFA 2, der bereits planfestgestellt ist, liegt in Anlage 1, Erläuterungsbericht, Allgemeiner Teil, eine Streckenbeschreibung und damit Planrechtfertigung zugrunde, die sich durch den Fortgang der Planung erledigt hat. Bekanntlich wurde der PFA 3 als PFA 3neu neu aufgelegt. Nun passt aber die Planrechtfertigung für den PFA 3neu nicht mehr mit dem PFA2 zusammen, da im PFA 2 von der Linienführung der Variante Haidhausen 1 ausgegangen wurde. Ebenso wie für die Einstellung des Verfahrens des PFA 3 ist dem Verfasser dieser Einwendung keine Tektur des PFA 2 im Zusammenhang mit dem PFA 3neu bekannt. Unterschiedliche Planrechtfertigungen stehen einander gegenüber. PFA 2 beschreibt für eine zu lösende Fragestellung eine laut Vorhabensträger optimale Problemlösung, PFA 3neu für eine andere Fragestellung eine andere Trasse. Hier stellt sich die Frage, ob eine Planfeststellung Gültigkeit haben kann, wenn diese für eine Planung erteilt wurde, die vom Vorhabensträger selbst nicht mehr als aktuell beste Lösung dargestellt wird. Für die Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss zum PFA 2 dürften auch Änderungen im Hinblick auf den Ausbau/Abtransport der Tunnelvortriebsmaschinen und der Transportwege auf der Straße wegen der zusätzlichen Betroffenheiten interessant sein. Auch stellt sich im Zusammenhang mit dem Verfahren zum PFA 2 die Frage, inwieweit die Präklusion gegeben sein kann, wenn sich Betroffenheiten erst durch eine Planänderung nach Ablauf der Einwendungsfrist ergeben.

II. Planungsfehler in den Unterlagen zum PFA 3neu

Aus dem für den Bf. Leuchtenbergring vorgesehenen Gleisplan ist ersichtlich, dass in zahlreichen Fahrstraßen die zulässige Geschwindigkeit der Züge nur relativ gering sein wird und dass der Gleisplan asymmetrisch ist.

Von den sieben Weichen des Westkopfs Bf. Leuchtenbergring lassen sechs im abzweigenden Ast nur eine Geschwindigkeit von max. 50 km/h zu, während eine Weiche immerhin 60 km/h im abzweigenden Ast erlaubt (enge Weichenradien aufgrund der beengten Platzverhältnisse). Hinzu kommen zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof noch zwei weitere Weichen, deren abzweigender Ast zu einem Geschwindigkeitslimit von 50 km/h führt, und eine weitere Weiche mit einem Limit von 60 km/h. Bei genau der Hälfte aller S-Bahnen-Fahrten muss deshalb die Geschwindigkeit auf 50 bzw. 60 km/h beschränkt werden, weil sie die Weichen im abzweigenden Ast befahren müssen. Im Extremfall gilt diese Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von 700 m.

Die Entwurfsgeschwindigkeit ist in diesem Bereich jedoch laut Erläuterungsbericht sowohl für die 1. als auch für die 2. Stammstrecke mit 80 km/h festgesetzt. Die aus der Geschwindigkeitsbegrenzung resultierende Fahrzeitverlängerung beträgt bis zu einer Minute, was wiederum nicht in den Fahrplänen, die der Standardisierten Bewertung zugrundeliegen, enthalten sein dürfte. Der im Gutachten zur Flughafen-anbindung der Bayerischen Staatsregierung dargestellte Bildfahrplan berücksichtigt diese Langsamfahrstellen beispielsweise auch nicht.

Auch gehen die Planer vermutlich fälschlicherweise davon aus, dass die 2. Stammstrecke betrieblich den inneren Bahnsteiggleisen des Bf. Leuchtenbergring und die 1. Stammstrecke den äußeren Bahnsteiggleisen zugeordnet ist. Aus dem vorgesehenen Gleisplan lässt sich hingegen folgende Zuordnung ableiten: Das von der 2. Stammstrecke kommende Gleis wird als inneres Bahnsteiggleis geradlinig nach Daglfing und weiter zum Flughafen München fortgesetzt, während das geradlinig in die 2. Stammstrecke führende Gleis aus Richtung Erding / Ebersberg - Berg am Laim kommt. Das von der 1. Stammstrecke kommende Gleis findet geradlinig seine Fortsetzung nach Berg am Laim - Erding / Ebersberg, doch das geradlinig in die 1. Stammstrecke mündende Gleis kommt aus Richtung Flughafen München - Daglfing.

Theoretisch denkbar wäre auch folgende Fahrvariante: stadteinwärts ist am Leuchtenbergring vorgesehen, von beiden Bahnsteiggleisen in die 2. Stammstrecke auszufahren, was bedeutet, dass auch ohne Fahrstraßenkreuzung gleichzeitig vom jeweils anderen Bahnsteiggleis in die 1. Stammstrecke gefahren werden kann. In

diesem Fall wäre die Abzweiggeschwindigkeit von Leuchtenbergring, Gleis 1 (von Ebersberg/Erding - Berg am Laim), in die 2.Stammstrecke verringert.

Stadtauswärts ist am Leuchtenbergring vorgesehen, von der 2.Stammstrecke in beide auswärtigen Bahnsteiggleise einfahren zu können und - ohne Fahrstrassenkreuzung - gleichzeitig von der 1.Stammstrecke in das jeweils andere Bahnsteiggleis zu fahren. Dann würde allerdings die Fahrstraße von der 1. Stammstrecke nach Leuchtenbergring, Gleis 5 (nach Daglfing - Flughafen), durch die S-Bahn-Wendeanlage München-Ost führen und daher nur mit $v=60\text{km/h}$ (bei denkbarer Führung über Gleiswechsel zwischen S-Bahn-Wendeanlage und Leuchtenbergring) oder $v=40\text{km/h}$ (bei Durchbindung durch S-Bahn-Wendeanlage) befahrbar sein. Für einen flüssigen S-Bahn-Betrieb im Bereich Leuchtenbergring sind Geschwindigkeiten von wenigstens $v=80\text{ km/h}$ erforderlich.

Der Gleisplan scheint also stark asymmetrisch zu sein. Durch diese Asymmetrie in Kombination mit den oben beschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen beim Befahren der abzweigenden Weichenäste würden sich für bestimmte Relationen in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung zwei unterschiedliche Geschwindigkeiten und somit auch unterschiedliche Fahrzeiten ergeben.

Dabei sei auf folgenden Betriebsfall hingewiesen:

Gleichzeitig fahren:

- S-Bahn von 1.Stammstrecke Richtung Daglfing - Flughafen
- S-Bahn von 2.Stammstrecke Richtung Berg am Laim - Ebersberg/Erding

Würde in diesem Betriebsfall die Bahnsteigbelegung am Leuchtenbergring getauscht (d.h. beide Einfahrten in den geraden Strang), so müssten sich beide Fahrstrassen im Ausfahrtsbereich östlich vom Bf. Leuchtenbergring kreuzen.

Eine weitere Asymmetrie am Westkopf des Bf. Leuchtenbergring entsteht dadurch, dass zwischen dem mittleren, also bahnsteiglosen, Gleis des Bf. Leuchtenbergring und dem südlichsten Gleis, das zum Ostbahnhof führt, keine Verbindung vorgesehen ist. Deshalb müssen leere S-Bahn-Züge, vom BW Steinhausen kommend, entweder auf dem, von Norden aus gesehen, zweiten Bahnsteiggleis den Bf. Leuchtenbergring durchfahren, was zu Fahrstraßenkonflikten mit regulär verkehrenden Zügen führen kann, oder sie müssen das nördlichste Gleis, das vom Ostbahnhof kommt, gegen die eigentliche Fahrtrichtung befahren, so dass sich wiederum Fahrstraßenkonflikte mit regulär verkehrenden Zügen ergeben, nämlich mit den Zügen, die vom Ostbahnhof in Richtung Daglfing - Flughafen fahren.

Alle sechs Weichen des Westkopfes Leuchtenbergring liegen in einer Kuppe, teilweise in Überhöhungsrampen. Hierfür ist eine Sondergenehmigung des EBA erforderlich. Üblicherweise versucht man, derart grenzwertige Gleisgeometrien zu vermeiden. Die Ergebnisse der fahrdynamischen Prüfung sind in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten, so dass nicht ersichtlich ist, ob die Gleisgeometrie überhaupt zulässig ist oder nicht.

Grundsätzlich ist zu kritisieren, dass am Leuchtenbergring weiterhin das in den ursprünglichen Planungen enthaltene und von den Verantwortlichen der DB AG wie auch der BEG damals als essentiell bezeichnete Gleis 3 fehlt.⁵ Der Verzicht auf Gleis 3 würde zu erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten führen.⁶ Generell sollte ein Umbau am Ostbahnhof auf acht S-Bahn-Gleise und am Leuchtenbergring auf sechs S-Bahn-Gleise angestrebt werden, um den dortigen Flaschenhals zu beseitigen.

Was den möglichen Nachbau eines Südastes (Giesinger Ast) betrifft, so finden sich in den Planfeststellungsunterlagen lediglich Ausführungen zur Abzweigstelle Praterinsel. Nachbaumöglichkeiten werden aber nicht allein über den Abzweig bestimmt, sondern durch den/die Streckentunnel für den Ostast insgesamt und durch das Stationsbauwerk unter dem Orleansplatz. Der Giesinger Ast müsste die neue Stammstrecke unterirdisch über- oder unterqueren, und zwar je nach Variante im Bereich des Ostbahnhofes (Variante Haidhausen 2) oder im Bereich des Haidenauplatzes (Variante Haidhausen 1, so wie sie der ursprünglichen Planung zu entnehmen war). Sollen die entsprechenden Arbeiten in bergmännischer Bauweise geschehen, so müsste der Tunnel für den Giesinger Ast in extremer Tieflage sein, um die entsprechend notwendige Überdeckung zu haben. Ansonsten wäre ein Kreuzungsbauwerk

⁵ Siehe hierzu etwa: Georges Rey, Frank Kutzner, Wolfgang Schneider, Untersuchungen zu Angebot und Nachfrage für die S-Bahn München mit Zweiter Stammstrecke, in: Eisenbahntechnische Rundschau ETR 03/2004, S.130: "Die Gesamtanlage Ostbahnhof/Leuchtenbergring muss die folgenden Anforderungen erfüllen: Von den Zugfahrten unabhängige Zu- und Wegführung der S-Bahn-Züge ins Betriebswerk Steinhausen, Beibehaltung einer möglichst großen Zahl von Wende- und Abstellgleisen und Verteilung der Züge von bzw. nach Ostbahnhof am Leuchtenbergring auf zwei Bahnsteigkanten (Zugfolgezeit). Da der Platz am Ostbahnhof eingeschränkt ist, muss ein Teil der betrieblichen Aufgaben zum Leuchtenbergring verlegt werden. Der momentane Planungsstand sieht eine sechsgleisige Anlage mit ebenfalls sechs Bahnsteigkanten vor." Interessant ist nicht nur das Zitat an sich, sondern auch die Tatsache, dass alle drei Autoren des zitierten Artikels auch aktuell an den Planungen der zweiten Röhre beteiligt sind, zwei als Vertreter der die Planungsmaßnahmen vorbereitenden/begleitenden „Gutachter“, einer als Vertreter des Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums.

⁶ Nach Auskunft der DB AG wäre ein nachträglicher Ausbau des Bf. Leuchtenbergring auf sechs Gleise mit Kosten in Höhe von 41,8 Millionen Euro knapp doppelt so teuer wie ein Ausbau im Zuge der jetzt im Zusammenhang mit dem Bau der zweiten Röhre vorgesehenen Maßnahmen (Ansatz hier 22,7 Millionen Euro).

in Form eines Quasi-Brückenbauwerkes unter Tage zu errichten. Letzteres hätte in den Planfeststellungsunterlagen für den PFA 3neu Berücksichtigung finden müssen, was aber nicht der Fall ist. Insbesondere bei der Situierung des Stationsbauwerkes unter dem Orleansplatz hätte auf den Südast eingegangen werden müssen. Wir meinen, dass die bauliche Dimensionierung und die Anordnung des südlichen Zugangsbauwerkes der Station einen verkehrsgünstigen Nachbau des Südastes verhindern.

III. Hintergrund/Genese: Herumdilettieren seit bald einem Jahrzehnt zum Schaden des SPNV in München und ganz Bayern

Die Münchner S-Bahn, nicht nur das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs im Großraum München, sondern auch mit 60 % der Fahrgäste und 40 % der von diesen gefahrenen Zugkilometern der Leistungsträger im gesamten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern, leidet unter Engstellen und Zwangspunkten im Netz wie Eingleisverkehren, Mischverkehren oder Fahrstraßenkreuzungen. Ein großer Engpass ist zweifellos die Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof. Eine weitere Strecke als Ergänzung/Alternative ist hier notwendig. Konkret sollte eine solche Strecke a) als Puffer im Falle von Störungen auf der alten Stammstrecke fungieren können, b) der Entlastung/Ergänzung der alten Stammstrecke dienen und, wenn möglich, c) neue Erschließungen auf kürzeren Wegen ermöglichen.

Im Mai 2001 hatten sich Staatsregierung, Bahn AG und Landeshauptstadt München auf den Bau einer zweiten S-Bahn-Röhre, geführt in 40 Metern Tiefe eng parallel zur bisherigen Stammstrecke, verständigt. Für das Jahr 2010 wurde die Fertigstellung und Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke zugesagt. An den Planungen für dieses Projekt wird mittlerweile seit bald zehn Jahren gearbeitet, oder besser herum dilettiert. Spätestens mit der Vorstellung konkreter Pläne anlässlich der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Dezember 2005 wurde deutlich, dass es sich bei diesem milliardenteuren Projekt um den gleichen Schildbürgerstreich wie beim bayerischen Transrapid-Vorhaben handeln würde. Die Kosten in Milliardenhöhe stehen in keinerlei vernünftigem Verhältnis zum möglichen Nutzen des Vorhabens. Die viel zu geringe Zahl an Halte- und damit Verknüpfungspunkten (lediglich Hauptbahnhof, Marienhof und ggf. Ostbahnhof), bedingt durch die Streckenführung und die große Tieflage, würde dazu führen, dass es für zahlreiche S-Bahn-Fahrgäste zu erzwungenen Umwegfahrten bzw. zu neuen Umsteigezwängen käme. Die Umsteigewege wären inakzeptabel, weil viel zu lang und unbequem. Daneben gibt es gravierende Sicherheitsbedenken. Auch drohen wie schon beim Transrapid die Kosten aus dem Ruder zu laufen.

Im Sommer 2006 (also mitten im laufenden Planfeststellungsverfahren, welches bekanntlich das Genehmigungsverfahren ist) kam das Aus für die bisherigen Planungen infolge der Erkenntnis massiver Kostensteigerungen und damit des Verfehlens des geforderten Nutzen-Kosten-Faktors in der Standardisierten Bewertung. Seitdem wurden von Vertretern der DB AG, der Bayerischen Staatsregierung bzw. der BEG immer wieder neue Planungsvarianten, teils nur ansatzweise skizziert, ins Gespräch gebracht (z.B. „Rumpftunnel“, November 2006 MDirig. Wellner), teils, in grober Abbildung und grober Beschreibung vorgetragen, von der Staatsregierung offiziell vorgestellt (z.B. Staatsministerin Emilia Müller im Dezember 2007 vor dem Landtag). Aktuell geht es jetzt um eine Variante, in der auf die bislang stets vorgesehene Verzweigung im Planfeststellungsabschnitt 3 (Abschnitt östlich der Isar) und den Tunnelast in Richtung Bahnhof Giesing verzichtet werden soll. Gerade dieser Tunnelast, der das bisherige aufwendige Wenden („Kopfmachen“) der beiden Giesinger-S-Bahn-Linien (nach Holzkirchen und Kreuzstraße) am Ostbahnhof entbehrlich machen würde, wurde jedoch bislang von den Protagonisten der Tunnellösung als ganz wesentlicher Baustein ihrer Planung vorgetragen. Selbst im aktuellen Erläuterungsbericht werden als erste Argumente in der Trassenentscheidung für die Röhre das Entfallen des Wendens der S-Bahnlinien nach Holzkirchen und zur Kreuzstraße am Ostbahnhof und die Schaffung einer Umfahrungsmöglichkeit des gesamten Ostbahnhofes mit dem Nebenast Richtung Leuchtenbergring genannt (S. 35). Mit der Variante, wie sie jetzt im Planfeststellungsverfahren ist, entfallen gerade diese beiden Vorteile.

Bereits bei der im Dezember 2007 von der Staatsregierung vorgestellten Neuplanung erlaubte sich der Verfasser dieses Textes den Einwand, dass diese neue Variante allenfalls nur zu sehr geringen Einsparungen gegenüber der bisher geplanten Version führen würde. Hinzu kam, dass der Verzicht auf oder besser das Streichen von elf der ursprünglich vorgesehenen „netzergänzenden Maßnahmen“ allein der Notwendigkeit geschuldet war, das Projekt schön zu rechnen. Damit wurde jedoch das gesamte Projekt von seiner Sinnhaftigkeit her massiv erschüttert. Der „Verzicht“ auf Maßnahmen im Außenbereich wie Bau/Ausbau von Abzweigstellen, Wendegleisen oder Doppelspurabschnitten dokumentiert, dass dichtere Takte im Außenbereich, welche stets als Hauptbegründung für die Notwendigkeit der zweiten S-Bahn-Röhre herhalten müssen, gar nicht vorgesehen waren. Der „Verzicht“ auf Maßnahmen im Innenbereich wie Verlängerung der LZB oder das Elektronische Stellwerk am Ostbahnhof hätte spätere Optionen zur Verbesserung der Betriebsqualität massiv verringert.

Auf seiner Sitzung am 23. März 2010 verständigte sich das Bayerische Kabinett auf ein Maßnahmenpaket zur Stärkung des Bahnknotens München. Die zwei wesentli-

chen Projekte dieses Paketes sind die zweite S-Bahn-Stammstrecke sowie die Flughafenanbindung. Letztere soll weitgehend angelehnt an den im Herbst letzten Jahres von einer Gutachtergruppe vorgetragenen Vorschlag *Gesamtplanfall 5 - Ostkorridor* realisiert werden. Neben dem Ausbau der Strecke über Ismaning sind weitere der Flughafenanbindung dienende Maßnahmen wie der Erdinger Ringschluss, die Walpertskirchener Spange und die Neufahrner Kurve im Wunschpaket der Staatsregierung enthalten. Die zweite S-Bahn-Stammstrecke soll im wesentlichen so realisiert werden, wie sie bereits zum ersten Mal im Mai 2001 und dann mit mehreren weiteren Beschlüssen von der Staatsregierung gutgeheißen wurde, nämlich eng geführt zur bisherigen Stammstrecke als Röhre zwischen der Donnersberger Brücke und dem Ostbahnhof. Des Weiteren plädierte das Kabinett auf seiner Sitzung am 23. März für eine Reihe anderer Maßnahmen wie den Ausbau der S-Bahn zwischen Pasing und Eichenau, die Erweiterung des Gleisfeldes am Pasinger Bahnhof und den Ausbau der Sendlinger Spange, in unseren Augen Einstieg in die Ertüchtigung des Bahn-Südringes. Die Kosten für das Gesamtpaket wurden seitens der Staatsregierung mit 2,9 bis 3,4 Milliarden Euro beziffert.

Was die Höhe der Kostenangaben im Kabinettsbeschluss vom 23. März 2010 anbelangt, so fällt auf, dass die Staatsregierung hier weit hinter ihre eigenen Angaben aus den letzten Monaten zurückgegangen ist. So sind die Kosten für die zweite S-Bahn-Stammstrecke im Maßnahmenpaket mit 1,5 Milliarden Euro angesetzt, ein Betrag, welcher von der Staatsregierung bereits viele Wochen vor dem 23. März auf etwa zwei Milliarden Euro nach oben korrigiert worden war. Hinzu kommen zahlreiche Projekte mit einem Investitionsvolumen in jeweils dreistelliger Millionenhöhe. Zu nennen sind hier etwa die Walpertskirchener Spange (ca. 140 Millionen Euro), der Erdinger Ringschluss (ca. 300 Millionen Euro), der zweite Flughafen-Bahnhof (ca. 320 Millionen Euro), der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen (175 bis 500 Millionen Euro, je nachdem ob ober- oder unterirdisch), die Einbindung der zweiten Stammstrecke in die Flughafenanbindung (ca. 110 Millionen Euro), der Teilausbau der ABS 38 (Elektrifizierung und partielle Zweigleisigkeit zwischen Markt Schwaben und Burghausen, ca. 560 Millionen Euro), der S-Bahn-Ausbau zwischen Riem und Markt Schwaben (ca. 325 Millionen Euro) und der Ausbau zwischen Pasing und Eichenau (ca. 340 Millionen Euro).

Wie oben schon angesprochen verkündete die Staatsregierung bis vor wenigen Jahren, die zweite Stammstrecke sei bis 2010 fertig gestellt. Im Dezember 2007 wurden dann hierfür die Jahre 2017 (Baustufe 1 im PFA 3, also Tunnel zum Leuchtenbergring) und 2020 bzw. 2022 (Baustufe 2 im PFA 3, Tunnel in Richtung Bahnhof Giesing) benannt. Jetzt ist vom Jahr 2018 die Rede, was äußerst fragwürdig ist. Allein schon dieser inakzeptable Zeithorizont ist Argument genug, sich

schleunigst von dem grotesken Vorhaben zu verabschieden. Die Überlastungen im und die Störanfälligkeit des Münchner S-Bahn-Netz(es) zeigen, dass jetzt (endlich) gehandelt werden muss.

Sinnvoll wäre es, Abstand zu nehmen von den irrwitzigen Planungen für die zweite S-Bahn-Röhre. Stattdessen gilt es, Maßnahmen wie den Ausbau des Westkopfes Pasing, den Ausbau des Westarmes der S 8 und die Ertüchtigung des Bahn-Südringes mit Schaffung eines Regionalzughaltes an der Poccistraße, um in Notfällen auf der Stammstrecke als Puffer fungieren zu können und um vom und zum Münchner Süden direktere Verbindungen zu schaffen, in Angriff zu nehmen. Gleichzeitig muss nach zielführenden Alternativen zur Ergänzung und Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke gesucht werden.

Zu Kapazitäten und zu vermeintlichen und echten Kapazitätsengpässen

Zur Rechtfertigung der zweiten Röhre wird immer angeführt, die Münchner S-Bahn sei für 250.000 Fahrgäste konzipiert und komme jetzt werktäglich auf fast 800.000 Fahrgäste (Beförderungsfälle). Letzteres ist zwar richtig, doch hat die Stammstrecke auf den Streckenteilen mit den meisten Fahrgästen (Hackerbrücke – Hauptbahnhof und Stachus – Marienplatz) jeweils nur etwa 230.000 Fahrgäste (die Prognosen gehen hier für das Jahr 2020 von maximal 238.000 Fahrgästen aus). Dies entspricht in etwa den Fahrgastzahlen auf der U3/U6 zwischen Marienplatz – Odeonsplatz – Universität (ca. 220.000 Personenfahrten je Werktag), wobei die U-Bahnsteige und damit auch die U-Bahn-Züge bekanntlich deutlich kürzer sind als die S-Bahn-Langzüge (120 zu 210 Meter). Sollten die Platzkapazitäten bei der S-Bahn der Engpass sein, so sei die Frage erlaubt, weshalb in den Hauptverkehrszeiten zu einem erheblichen Teil mit Vollzügen (aktuell 75 % der Züge zur HVZ) und nicht mit Langzügen gefahren wird.

Überzeugender als das Argument „unzureichende Platzkapazitäten“ ist da schon die Argumentation mit Engpässen bei der Streckenkapazität, sollen möglichst viele S-Bahnen im 10-Minuten-Takt durchgebunden und verknüpft werden. Von diesem Engpass betroffen können hier aber wiederum immer nur die Linien aus dem Westen sein (sieben Linien kommen aus dem Westen, nur fünf dagegen aus dem Osten). Als Hauptbegründung der Ertüchtigung der alten Stammstrecke in den Jahren 2003/2004 (im Wesentlichen elektronisches Stellwerk und linienförmige Zugbeeinflussung (LZB)) diente das Argument, die Stammstrecke hätte dann nach Abschluss der Arbeiten eine Kapazität von 34 Zügen je Stunde und Richtung. In den Planfeststellungsunterlagen der DB AG zur zweiten Röhre heißt es bezüglich der Kapazitäten auf der alten Stammstrecke sogar: „die derzeit eingebaute LZB ermöglicht

37,5 Zugpaare pro Stunde auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke“ (z.B. PFA 1, Anlage 1, Teil A, Seite 25, im aktuellen Erläuterungsbericht heißt es auf S. 26: „Durch den Einsatz eines KS-Signalsystems sowie LZB-Technik kann eine theoretische Mindestzugfolgezeit von 1,6 Minuten angesetzt werden“.). Bekanntlich fuhren über mehrere Jahre im Herbst und Winter zur Hauptverkehrszeit (wegen des vom EBA verhängten „Tempolimits“) lediglich 24 Züge je Stunde und Richtung durch die Röhre und im Frühjahr und Sommer dann wieder 30 Züge. In Beantwortung der Frage 3 der schriftlichen Landtagsanfrage Stammstrecke XIII des Verfassers dieser Einwendung weist die Staatsregierung mit Schreiben vom 21.05.2008 darauf hin, dass es die unzulänglichen Kapazitäten am Ostbahnhof seien, die nicht mehr als 30 Zugpaare in der Stunde erlauben würden. Stellt sich die Frage, weshalb der Engpass Ostbahnhof nicht angegangen wurde.

Bis Ende 2003 trieben im Übrigen die Verantwortlichen bei der DB AG, konkret bei der S-Bahn GmbH, beim MVV, beim Bayerischen Wirtschaftsministerium sowie bei der BEG und der Regierung von Oberbayern ihre gedanklichen und planerischen Aktivitäten zur Erhöhung der Kapazität der Stammstrecke vor allem über die Verkürzung der Haltezeiten der Züge im „Arbeitskreis Fahrgastleitsystem“ voran.⁷ Wohl um keinen Raum für Argumente gegen die Notwendigkeit der zweiten Röhre zu schaffen, wurden die einschlägigen Aktivitäten dann Anfang 2004 eingestellt.

Interessant ist, dass in den aktuellen Planungen, vor allem in den Betriebsprogrammen, die den Nutzen-Kosten-Betrachtungen zugrunde gelegt werden, gerade einmal 33 Züge je Stunde und Richtung vorgesehen sind. D.h., für drei Züge mehr je Stunde und Richtung, als die aktuellen Fahrpläne regulär vorsehen, wird eine milliardenschwere Investition vorangetrieben.

⁷ Es ging hier vor allem um die Verkürzung der Aufenthaltszeiten der Züge in den Bahnhöfen der vorhandenen Stammstrecke, somit um die Erhöhung der Kapazität in Zügen pro Stunde und, sozusagen als Nebenprodukt, auch um die Verkürzung der Reisezeiten in der Stammstrecke. Auch Initiativen, die Bahnsteigkanten mit Bahnsteigtüren auszustatten, waren Gegenstand der Diskussion im Arbeitskreis. Zu den Bahnsteigtüren gab es im Jahr 2003 sogar einen eigenen Arbeitskreis, bei dem wiederum die Verantwortlichen aller oben genannten Stellen dabei waren. Der Arbeitskreis tagte bei DB Station und Service und bei der S-Bahn GmbH. Da die Datenleitungen und Informationen zur Steuerung eines Fahrgastleitsystems und eines Reisendeninformationssystems (RIS) teilweise dieselben sind, wurde im Verlauf des Arbeitskreises die Diskussion um RIS-MVV und DEFAS auf den Arbeitskreis aufgeschaltet.

Exkurs Flughafenanbindung: Auch hier steht der Nutzen der vorgeschlagenen Maßnahmen in keinem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe

Was die Notwendigkeit und den verkehrlichen Nutzen einer verbesserten Anbindung des Münchner Flughafens über die Schiene anbelangt, so werden diese u.E. überschätzt bzw. bewusst überzeichnet. Staatsregierung und Flughafengesellschaft trommeln für das Milliardenprojekt vor allem auch, um „Wachstums- und Wettbewerbspulse“ für den Flughafen zu setzen. In unseren Augen ist es dagegen entschieden abzulehnen, dass die Fliegerei und konkret der Flughafen München II mit weiteren hunderten von Millionen Euro an Steuergeldern oder sonstigen öffentlichen Mitteln gemästet werden. Demzufolge setzen wir uns gegen teure Investitionsmaßnahmen ein, deren Nutzen allein oder hauptsächlich in der Flughafen-Anbindung zu sehen ist. Anders stellt sich die Situation dar, wenn die entsprechenden Maßnahmen gewinnbringend sind für den sonstigen Schienenpersonenverkehr oder für den Güterverkehr auf der Schiene.

Alle der im Rahmen der Vorstellung des „Gutachtens zur Flughafenanbindung“ im November 2009 vorgetragenen Varianten einschließlich der dann empfohlenen Variante *Gesamtplanfall 5 – Ostkorridor*, deren Realisierung in weiten Teilen die Staatsregierung jetzt vorantreiben will, müssen erhebliche Zweifel aufwerfen im Hinblick auf die zu erwartenden Kosten und Nutzen. Bei Realisierung der empfohlenen Variante würden laut Aussage der Gutachter gerade einmal 8.000 Fluggäste bzw. Flughafen-Mitarbeiter je Tag von der Straße auf die Schiene geholt, zudem wird mit täglich knapp 11.000 zusätzlichen Beförderungsfällen im nichtflughafenbezogenen Verkehr gerechnet, und dies bei einem Investitionsvolumen von weit über einer Milliarde Euro. Zum Vergleich: die Münchner S-Bahn hat bereits heute werktäglich 780.000 Fahrgäste (Beförderungsfälle), die Münchner U-Bahn noch beträchtlich mehr. Allein auf den Linien, bei denen der dringendste Investitionsbedarf besteht (z.B. der Westarm der derzeitigen S 8), beträgt die Zahl der Fahrgäste ein Vielfaches der Fahrgastzahl, die durch die vorgestellte Flughafenanbindung neu generiert werden soll. Auch die hier errechneten 480 Millionen Personenkilometer geben im Vergleich zu den Kosten keine überzeugende Relation her. Zu bedenken ist zudem, dass auch in der Konzeption *Gesamtplanfall 5 – Ostkorridor* ein großer Teil der ÜFEX-Linien (überregionaler Flughafenexpress) über die Westtrasse zum Flughafen fahren soll, was wiederum nach Investitionen wie Lärmschutzmaßnahmen und die Beseitigung höhengleicher Straßenquerungen (Schranken) verlangt.

Im Folgenden möchte ich meine Einwendungsgründe im Einzelnen ausführen:

IV. Verschlechterung der Betriebs- und der Bedienungsqualität: Schaffung neuer Zwangspunkte, Taktausdünnung und neue Umsteigezwänge zu Lasten zahlreicher Fahrgäste

Ausdünnung in der Bedienung von Innenstadthaltepunkten und Schaffung neuer Umsteigezwänge

Bau und Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke, so wie sie laut Planfeststellungsunterlagen realisiert werden soll, führen m.E. zwangsläufig zu Verschlechterungen in der Bedienungsqualität der Münchner S-Bahn. Für einen großen Teil der S-Bahn-Fahrgäste kommt es sogar zu massiven Verschlechterungen in der Bedienung.

Werden erheblich weniger Züge über die alte Stammstrecke geführt, so bedeutet dies, dass die meisten innerstädtischen Haltepunkte (*Donnersberger Brücke, Hackerbrücke, Karlsplatz/Stachus, Isartor, Rosenheimer Platz*) wesentlich weniger häufig als bisher bedient werden. Die Züge kommen seltener und sind dafür aber umso voller. Fahrgäste aus der Region, deren S-Bahn-Linien über die neue Stammstrecke geführt werden, werden aufgrund der Linienführung letzterer und der wenigen Halte-/Umsteigepunkte mit neuen Umsteigezwängen und teilweise auch erzwungenen Umwegfahrten konfrontiert. Mit dem Verzicht auf die Haltepunkte Karlsplatz/Stachus und Donnersbergerbrücke werden Umsteigemöglichkeiten zu wichtigen Nord-Süd-Tangentialverbindungen gekappt (Stachus: U 4/U 5, mehrere Straßenbahnlinien, Donnersbergerbrücke: mehrere Buslinien).

Auch die S-Bahn-Fahrgäste aus dem Westen Münchens, deren Linien über die neue Röhre geführt werden, treffen neue, unattraktive Umsteigezwänge. Aufgrund der Tieflage und der langen und komplizierten Wege werden wohl die wenigsten Fahrgäste an den Haltepunkten Hauptbahnhof oder Marienhof umsteigen wollen. Vor allem aufgrund der neuen Zwangspunkte im Osten, hier insbesondere am Leuchtenbergring, ist es fraglich, ob sich beim Umsteigen in Laim bzw. Pasing die Fahrpläne so gestalten lassen, dass korrespondierende Ein- und Ausfahrten möglich sind. In jedem Fall werden aber die Züge, in die bzw. aus denen dann in Laim bzw. Pasing umgestiegen wird, noch voller sein, als dies die S-Bahn-Züge morgens und abends jetzt schon sind.

Was die Schaffung neuer, äußerst unattraktiver Umsteigezwänge insgesamt angeht, so gilt anzumerken, dass ein Großteil der ÖPNV-/SPNV-Nutzer einmaliges Umsteigen in Kauf nimmt, nur wenige allerdings bereit sind, zwei- oder gar dreimal

umzusteigen. Als Ergebnis droht, dass wieder mehr Pendler mit dem Auto in die Stadt fahren werden.

Die mit den Planfeststellungsunterlagen in den Jahren 2005 und 2006 vorgestellten Betriebsprogramme waren zwar keineswegs Fixgrößen. Sie zeigten jedoch, was möglich ist, und ehrlicherweise auch, was eben nicht möglich ist (z.B. wesentlich dichtere Takte auf den „Mittelästen“). Und sie zeigten den Betrieb auf, der am wahrscheinlichsten ist. Denn die zweite Röhre schafft nicht nur neue Zwangspunkte, sondern auch zwangsläufige Abfolgen. Außerdem muss schon zur Rechtfertigung der Neuinvestition für gewisse Auslastung gesorgt werden. Konsequenz für die Fahrgäste: weit weniger Innenstadthaltepunkte und damit neue Umsteigezwänge und partiell Umwegfahrten. In der Streckenführung bzw. Linienbezeichnung hin- und herzuwechseln, ist bei einem Schnellbahnsystem nicht sinnvoll. Auch können nicht wesentlich mehr Züge (etwa als Pendelzüge), als jetzt in den Planungen aufgeführt, durch die alte Röhre geschickt werden, da sich die Züge beispielsweise nicht in Laim oder Pasing bzw. zwischen Laim und Pasing im Nirwana auflösen können.

Die negativen Auswirkungen der zweiten Röhre und des 15-/30-Minuten-Taktes nach dem aktuellen Konzept

Aktuell ist für den S-Bahn-Betrieb nach den Vorstellungen der Protagonisten der zweiten Röhre ein 15-/30-Minuten-Taktraster vorgesehen, überlagert auf drei der zwölf Außenäste von einer Express-S-Bahn im 30-Minuten-Takt. Die Realisierung und Inbetriebnahme der zweiten Röhre, kombiniert mit diesem Betriebskonzept, würde wie schon ausgeführt für zahlreiche S-Bahn-Nutzer zu massiven Verschlechterungen führen.

Hier die Verschlechterungen im Falle der Realisierung des von den von Staatsregierung und Landeshauptstadt München beauftragten „Gutachtern“ (siehe hierzu Ausführungen in Kap. IX) präferierten und als vom Nutzen-Kosten-Faktor her als einzig realisierbar bezeichneten Betriebskonzeptes 6T im Überblick:

1. 35 Bahnhöfe würden die Direktverbindung ohne Umsteigen nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) verlieren.
2. Weitere drei Bahnhöfe hätten nur noch zur Hauptverkehrszeit direkte S-Bahnen nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig).
3. 14 Bahnhöfe würden zur Hauptverkehrszeit den 10-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 15-Minuten-Takt bedient werden.

4. Sechs Bahnhöfe würden zur Hauptverkehrszeit den 20-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 30-Minuten-Takt bedient werden.
5. 32 Bahnhöfe würden im Spätverkehr den 20-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 30-Minuten-Takt bedient werden.
6. Aufgrund von Mischverkehren, Eingleisbetrieb und Kurzwenden am Bahnsteig zur Einsparung einer Zugeinheit wäre auf mehreren Außenstrecken kein reiner Taktfahrplan mehr vorgesehen (z.B. Geltendorf – Grafrath: 20/18/12 (HVZ), Grafrath – Buchenau: 18/12/18/12 (HVZ, gerade) und 13/17/18/12 (HVZ, ungerade), Buchenau – Pasing: 16/14/16/14, Herrsching – Weßling: 16/14/16/14).
7. Zudem wird sich grundsätzlich bei der Einführung des 15-Minuten-Taktes auf den beiden langen Mischbetriebsstrecken, der 34 km langen Strecke der S 4-West von Pasing bis Geltendorf und der 24 km langen Strecke der S 1-West zwischen München Neulustheim und Neufahrn die Betriebsqualität gegenüber dem 20-Minuten-Takt noch einmal massiv verschlechtern, d.h. es kommt zu noch mehr Engpässen und noch mehr Verspätungen, die sich dann wiederum in das gesamte S-Bahn-Netz übertragen.
8. Die bisherige Stammstrecke würde in der Hauptverkehrszeit nur mehr mit 21 S-Bahn-Zügen in der Stunde bedient gegenüber heute 30 Zügen, was eine deutliche Taktverschlechterung für viele wichtige innerstädtische Halte-, Verknüpfungs- und Umsteigepunkte bedeutet.
9. Da die Linien S 2, S 7 und S 20 wiederum vom 15-/30-Minuten-Taktraster, wo im bisherigen 20-Minuten- und partiell 10-Minuten-Takt gefahren werden soll, ausgenommen werden sollen, somit auf der bestehenden Stammstrecke die beiden Taktraster munter durcheinander gewirbelt werden sollen, würde es selbst bei kleineren Verspätungen hier zu großen Verwerfungen kommen.
10. Auch müsste für den Fall der Einführung des 15-/30-Minuten-Taktes bei der S-Bahn dann der Grundtakt der ergänzenden Buslinien verändert werden, was wiederum bedeuten würde, dass aus Finanzgründen in vielen Fällen ein Eindampfen auf einen 30-Minuten-Takt droht.

Nachfolgend die negativen Auswirkungen des Betriebskonzeptes 6T Ast für Ast:

S1-Freising

Moosach bis Neufahrn:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muss umgestiegen werden.

Ganztags Verdichtung auf 15-Minuten-Takt; also 4 statt 3 S-Bahnen pro Stunde. Da keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, wird der Fahrplan noch unzuverlässiger als heute.

Pulling und Freising:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muss umgestiegen werden.

Ganztags Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt. Nur noch 2 statt 3 Fahrten pro Stunde bedeutet ein Drittel weniger S-Bahnen.

S2-Erding

Riem bis Markt Schwaben:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Rosenheimer Platz (Gasteig), Isartor, Karlsplatz (Stachus), Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Donnersberger Brücke und Hirschgarten muss umgestiegen werden.

Tagsüber 15-Minuten-Takt statt 20-Minuten-Takt (4 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde). Da an dieser Strecke keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, wird der Fahrplan noch unzuverlässiger als heute. Im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde). Die Expressfahrten morgens ab Markt Schwaben entfallen.

Ottenhofen bis Erding:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Rosenheimer Platz (Gasteig), Isartor, Karlsplatz (Stachus), Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Donnersberger Brücke und Hirschgarten muss umgestiegen werden. Die Expressfahrten morgens ab Markt Schwaben entfallen.

Zur Hauptverkehrszeit 15- statt 20-Minuten-Takt.

S3-Mammendorf

Langwied, Lochhausen, Esting, Gernlinden:

Express-S-Bahnen fahren durch. Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 10- auf 15-Minuten-Takt (4 statt heute 6 S-Bahnen pro Stunde), im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde); beides eine Angebotsreduzierung um ein Drittel. Tagsüber 15- statt 20-Minuten-Takt.

Gröbenzell, Olching, Maisach:

Express-S-Bahnen (halbstündlich) halten. Fahrzeitverkürzung bis Pasing von Gröbenzell 2 Minuten, von Olching 3 Minuten und von Maisach 4 Minuten. Von diesen beschleunigten Fahrten muss allerdings nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) umgestiegen werden.

Die Überlagerung mit dem Viertelstundentakt der normalen S-Bahnen erlaubt allerdings trotz gleicher Fahrtenzahl wie heute keinen glatten 10-Minuten-Takt mehr. Z. B. in Maisach erfolgen die Abfahrten im 12-3-15-Minuten-Takt, diese Abfolge wiederholt sich halbstündlich.

Malching und Mammendorf:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muss umgestiegen werden.

Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde), eine Angebotsreduzierung um ein Drittel.

Zwischen Maisach und Pasing wird nur noch in Olching und Gröbenzell gehalten und man ist dadurch 4 Minuten schneller in Pasing. Will man nach Esting, Lochhausen oder Langwied, muss man zusätzlich umsteigen (Wartezeit in Maisach: 3 Minuten).

S4-Ebersberg**Gronsdorf, Vaterstetten, Baldham, Eglharting, Kirchseeon:**

Express-S-Bahnen fahren durch. Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 10- auf 15-Minuten-Takt (4 statt heute 6 S-Bahnen pro Stunde), im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde); beides eine Angebotsreduzierung um ein Drittel. Tagsüber 15- statt 20-Minuten-Takt.

Trudering, Haar, Zorneding, Grafing Bahnhof:

Express-S-Bahnen (halbstündlich) halten. Fahrzeitverkürzung bis Leuchtenbergring von Haar 2 Minuten, von Zorneding 5 Minuten und von Grafing 8 Minuten. Von die-

sen beschleunigten Fahrten muss allerdings nach Rosenheimer Platz (Gasteig), Isartor, Karlsplatz (Stachus), Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Donnersberger Brücke und Hirschgarten umgestiegen werden.

Die Überlagerung mit dem Viertelstundentakt der normalen S-Bahnen erlaubt allerdings trotz gleicher Fahrtenzahl wie heute keinen glatten 10-Minuten-Takt mehr. In Grafing Bahnhof erfolgen die Abfahrten im 10-5-15-Minuten-Takt, in Zorneding im 7-8-15-Minuten-Takt. Diese Abfolgen wiederholen sich halbstündlich.

Grafing Stadt und Ebersberg:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Rosenheimer Platz (Gasteig), Isartor, Karlsplatz (Stachus), Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Donnersberger Brücke und Hirschgarten muss umgestiegen werden.

Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde), eine Angebotsreduzierung um ein Drittel.

Zwischen Grafing Stadt und Trudering wird nur noch in Zorneding und Haar gehalten und man ist dadurch 8 Minuten schneller in Trudering. Will man nach Kirchseeon, Eglharting, Baldham, Vaterstetten oder Gronsdorf, muss man zusätzlich umsteigen (Wartezeit in Grafing Bahnhof: 5 Minuten).

S4-Geltendorf

Leienfelsstraße bis Buchenau:

Tagsüber 14-16-Minuten-Takt statt 20-Minuten-Takt (4 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde). Wegen Überlagerung mit dem Regionalverkehr ist kein glatter 15-Minuten-Takt möglich. Da an dieser Strecke keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, wird der Fahrplan noch unzuverlässiger als heute. Im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde).

Schöngeising und Grafrath:

Zur Hauptverkehrszeit 4 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde, wegen Überlagerung mit dem Regionalverkehr aber mit stündlich wechselnden Abfahrtszeiten (halbstündlich 18-12-Minuten-Folge, alle zwei Stunden 13-15-18-12-Minuten-Folge).

Türkenfeld und Geltendorf:

Dieselbe Fahrtenzahl wie heute, wegen des veränderten Taktsystems und Überlagerung mit dem Regionalverkehr jedoch im 18-12-30-Minuten-Takt (wiederholt sich stündlich).

S6-Tutzing**Lochham bis Starnberg:**

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muß umgestiegen werden.

Tagsüber 15-Minuten-Takt statt 20-Minuten-Takt (4 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde), obwohl bis Gauting eigene S-Bahn-Gleise vorhanden sind und ein 10-Minuten-Takt problemlos möglich wäre. Da jenseits von Gauting keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, droht der Fahrplan dennoch unzuverlässiger zu werden. Im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde).

Possenhofen, Feldafing, Tutzing:

Alle S-Bahnen fahren in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muss umgestiegen werden.

Dieselbe Fahrtenzahl wie heute, wegen des veränderten Taktsystems statt glattem 20-Minuten-Takt jedoch im 15-15-30-Minuten-Takt (wiederholt sich stündlich).

S8-Herrsching**Neuaußing, Harthaus:**

Express-S-Bahnen fahren durch. Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 10- auf 15-Minuten-Takt (4 statt heute 6 S-Bahnen pro Stunde).

Geisenbrunn, Gilching-Argelsried, Neugilching:

Express-S-Bahnen fahren durch. Zur Hauptverkehrszeit Verschlechterung von 10- auf 15-Minuten-Takt (4 statt heute 6 S-Bahnen pro Stunde), im Spätverkehr Verschlechterung von 20- auf 30-Minuten-Takt (2 statt heute 3 S-Bahnen pro Stunde); beides eine Angebotsreduzierung um ein Drittel. Tagsüber 15- statt 20-Minuten-Takt.

Germering-Unterpfaffenhofen und Weißing:

Express-S-Bahnen (halbstündlich) halten. Fahrzeitverkürzung bis Pasing von Germering 3 Minuten, von Herrsching 8 Minuten. Von diesen beschleunigten Fahrten muß allerdings nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesn), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) umgestiegen werden.

Die Überlagerung mit dem Viertelstundentakt der normalen S-Bahnen erlaubt allerdings trotz gleicher Fahrtenzahl wie heute keinen glatten 10-Minuten-Takt mehr.

Z. B. in Weßling erfolgen die Abfahrten im 10-5-15-Minuten-Takt, diese Abfolge wiederholt sich halbstündlich.

Steinebach, Seefeld-Hechendorf, Herrsching:

Außerhalb der Hauptverkehrszeiten nur noch 30- statt 20-Minuten-Takt mit 8 Minuten Fahrzeitgewinn bis Pasing. Dafür fahren außerhalb der Hauptverkehrszeit alle S-Bahnen in den Tieftunnel: nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof, Wiesen), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) muss umgestiegen werden (außerdem nach Neugilching, Gilching-Argelsried, Geisenbrunn, Harthaus und Neuaubing).

Zur Hauptverkehrszeit 14-16-Minuten-Takt aus Express- und normalen S-Bahnen im Wechsel.

S8-Flughafen

Ganztags Verdichtung auf 15-Minuten-Takt; also 4 statt 3 S-Bahnen pro Stunde. Da keinerlei Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, wird der Fahrplan noch unzuverlässiger als heute.

Für die Strecken der S2-Petershausen, S3-Holzkirchen, S7-Wolfratshausen und S7-Kreuzstraße ist ein unveränderter Betrieb im 10- bzw. 20-Minuten-Takt vorgesehen.

Viel sinnvoller wäre es, anstatt des Express-S-Bahn-Systems einen ganztägigen 10-Minuten-Takt im Gebiet des Tarifbereichs München XXL anzustreben, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der größte Bevölkerungszuwachs in den MVV-Ringen 5 - 8 und nicht 9 - 12 stattfindet.

Die Präferenzierung des 15-/30-Minuten-Taktmodells widerspricht im Übrigen eindeutig den Erkenntnissen aus der Praxis wie auch den Empfehlungen der Fachwelt, nach denen mit dem 10-Minuten-Takt weit mehr neue Fahrgäste gewonnen werden können als mit dem 15-Minuten-Takt und nach denen vor allem für sog. MIV-Captives (Autonutzer, die aber grundsätzlich bereit sind, auf den SPNV/allgem. ÖPNV umzusteigen) die Häufigkeit der Verbindung weit wichtiger ist als die Fahrtdauer (siehe hierzu z.B. Schriftenreihe Daten, Analysen, Perspektiven des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes Band 10 (2007)).

Überlastung der U-Bahn

Fakt ist, dass der zweite S-Bahn-Tunnel die U 5 Hauptbahnhof - Ostbahnhof entlasten würde, die überhaupt keiner Entlastung bedarf, und zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage auf den U-Bahn-Linien U 1/U 2 und U 3/U 6 vor allem Richtung Sendlinger Tor und weiter in den Süden führen würde, also die U-Bahn genau dort weiter belasten würde, wo sie nicht weiter belastet werden sollte (hier ist der Soll-Auslastungsgrad aktuell am deutlichsten überschritten). Auch in Richtung Odeonsplatz würde die U 3/U 6, die in diesem Bereich schon stark frequentiert ist, zusätzlich belastet. Umgekehrt würden die Südring-Varianten die U-Bahn dort, wo sie belastet ist (Marienplatz - Goetheplatz bzw. Hauptbahnhof - Kolombusplatz) entlasten und dort belasten, wo sie noch genügend freie Kapazitäten hat (Mangfallplatz - Kolombusplatz bzw. Harras - Poccistraße sowie Thalkirchen - Poccistraße). Der Südring würde somit für eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste bei der U-Bahn sorgen im Gegensatz zum zweiten S-Bahn-Tunnel, der die Unwucht noch verschärfen würde.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Züge der S-Bahn mit einer Länge von gut 210 m um ca. 80 % länger sind als die Züge der U-Bahn, die nur eine Länge von ca. 110 m haben; ein U-Bahn-Langzug verfügt entsprechend seiner geringeren Länge nur über 870 Sitz- und Stehplätze, während ein Langzug der S-Bahn 1.632 Sitz- und Stehplätze aufweist. Gemessen an dieser Kapazität pro Zug und der Zahl der insgesamt vier Streckengleise ist deshalb die Leistungsfähigkeit der beiden S-Bahn-Stammstrecken zusammen um ein Mehrfaches höher als die Kapazität der nur zweigleisigen Strecken der U 3/U 6 und der U 1/U 2, für die jedoch keineswegs niedrigere Fahrgastzahlen prognostiziert werden. So gesehen werden die U-Bahn-Züge das zukünftige Verkehrsaufkommen, zumindest während der Stoßzeiten, vermutlich nur schwer bewältigen können.

Besonders brisant dürfte die Situation auch werden zu Zeiten des Münchner Oktoberfestes. Dies gilt für den Hauptbahnhof, die U-Bahn-Linien U 4 und U 5 und vor allem für die U-Bahn-Station Theresienwiese. Bereits in den letzten Jahren war diese Station Ende September/Anfang Oktober so überfüllt, dass sie teilweise mehrmals je Tag/Abend gesperrt werden musste. Mit dem Wegfallen der Ausstiegsmöglichkeit an der Hackerbrücke für zahlreiche S-Bahn-Fahrgäste/Wiesnbesucher werden noch mehr Menschen über die U 4/U 5 bzw. auch über die U 3/U 6 das Oktoberfest erreichen wollen.

V. Brandschutz- und Rettungskonzept unzureichend: absurd komplizierte Fluchtwege, Abstand von Rettungsschacht zu Rettungsschacht zu lang, Verrauchen der Rettungsschächte droht, Forderung nach eigenem Rettungstollen

Aktuell gibt es Terrorwarnungen aus den USA für Europa, der Bundesinnenminister spricht von einer „abstrakt hohen Gefährdungslage“. Vor diesem Hintergrund, aber auch vor dem Hintergrund des verheerenden Brandes der Kapruner Gletscherbahn, der Terroranschläge in Madrid und London sowie des Unglückes in Köln sollte dem Brandschutz und anderen Sicherheitsaspekten beim Bau von Tunneln, die später stark frequentiert werden, größte Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Beim neuen Autobahntunnel der A 99 bei Aubing existieren beispielsweise alle 60 Meter Durchgänge zur gegenüberliegenden Tunnelröhre, welche nach dem ersten Rauch automatisch für den Verkehr gesperrt wird. Alle 450 Meter gibt es Ausgänge ins Freie. Die Feuerwehr ist in vier Minuten am Einsatzort. Im Tunnel der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke wäre eine Flucht oder eine Bergung von Fahrgästen aus bis zu 42 Metern Tiefe ungleich komplizierter und langwieriger. Der Abstand von Rettungsschacht zu Rettungsschacht ist mit bis zu 600 Metern sehr groß. In einem Fall (Abstand zwischen RS 6, Maximilianstraße, und RS 7, Maximiliansanlagen) beträgt der Abstand sogar 641 Meter.⁸ Vor allem ist aber die Wegeführung äußerst kompliziert und aufwendig. Am Beispiel der Ausführungen im Erläuterungsbericht, Sicherheitskonzept der Tunnelstrecke zum Rettungsschacht RS 2 (Arnulfpark West) sei dies illustriert: *„Die Flüchtenden von beiden Tunnelröhren gelangen zunächst in einen Querstollen und von dort in einen parallel zwischen den Fahrrohren verlaufenden Längsstollen. In diesem Längsstollen befindet sich eine Schleuse. Hinter der Schleuse ist eine abwärtsführende feste Treppe angeordnet, die in einen den nördlichen Fahrtunnel rechtwinklig unterquerenden weiteren Stollen mündet. Dieser Stollen führt zum ca. 36 m hohen Rettungsschacht (RS 2). Die Unterquerung des nördlichen Fahrtunnels mit dem Rettungstollen ergibt sich aus der Gradienten des Fahrtunnels in Verbindung mit den hydrogeologischen Bedingungen oberhalb der Tunnelröhre anstelle einer Überquerung, wie diese beim RS 3 möglich ist.“*

Was die Rettungsschächte im Bereich des PFA 3neu anbelangt, so ist die Wegeführung im Rettungsschacht RS 9 (Berg-am-Laim-Straße) ähnlich kompliziert: *„Der Rettungsschacht RS 9 (Berg-am-Laim-Straße) liegt südwestlich der Berg-am-Laim-*

⁸ In Münchner U-Bahn-Tunneln beträgt der längste Weg zum nächsten Notausstieg 300 m, d.h. der maximale Abstand zwischen zwei Notausstiegen beträgt 600 m, i.d.R. ist die U-Bahn-Trasse allerdings deutlich näher an der Oberfläche.

Straße zwischen den beiden Tunneln (Gleis 100 und Gleis 200) (Bild 4) kurz hinter der Schnittstelle, wo von maschinellem Tunnelvortrieb auf offene Tunnelbauweise gewechselt wird. Die Flüchtenden aus beiden Tunneln (Gleis 100 und Gleis 200) gelangen über zwei voneinander getrennte Schleusen in einen gemeinsamen Stauraum. Nach dem Stauraum gelangen die Personen zu den festen Treppen des RS 9 (Bild 4). Die Trennung der Schleusen ist bedingt durch die unterschiedliche Höhenlage der Gleise. Im Anschluss an die festen Treppen gelangen die Flüchtenden über zwei rechtwinklig zueinander verlaufende Stollen (Bild 4) zum Austrittsbauwerk. Das Austrittsbauwerk mit Tür liegt in der z.T. mit einer Stützwand gesicherten Böschung zwischen der EÜ Berg-am-Laim-Straße und dem bestehenden Trafogebäude.“ Bei den Rettungsschächten RS 7 (Maximiliansanlagen) und RS 8 (Püttrichstraße / Milchstraße) gilt es mit jeweils knapp 30 Metern doch einen deutlichen Höhenunterschied zu überwinden.

Zu kritisieren ist auch, dass bei einem Brand im Tunnel Rauch in die drei vorgesehenen Rettungsschächte im Bereich des PFA 3neu eindringen und dort die Flüchtenden wie auch die Hilfskräfte gefährden kann. Die Argumentation der Verantwortlichen der DB Projektbau, dass davon auszugehen sei, dass eine brennende S-Bahn die nächste Station erreiche und dann dort evakuiert werde und die Fahrgäste dann trotz Rauch unbeschadet ins Freie gelangen könnten, überzeugt nicht. Zwar sind Stand der deutschen Technik sog. Notbremsüberbrückungen (NBÜ), die in Tunneln wirksam geschaltet werden, so dass der Triebfahrzeugführer im Falle einer durch Fahrgäste angeforderten ("gezogenen") Notbremse den Zug weiterfahren kann, um am nächstmöglichen sinnvollen Evakuierungsort anzuhalten. Allerdings gibt es auch Fälle, in denen der Zug besonders im Rauch- und/oder Brandfall nicht mehr weiterfahren kann oder soll (z.B.: geöffnete Türen per Tür-Notentriegelung (generell), verschobene Gleislage durch Hitzeeinwirkung (Brandfall), vorausliegende Station durch vorausfahrenden Zug blockiert und zurückliegende Station durch nachfahrenden Zug blockiert (generell), vorausliegende Station durch vorausfahrenden Zug blockiert und Evakuierung sofort nötig (Brandfall), Zuginnenraum ver Raucht (Rauchfall)).

Im 57 km langen Gotthardbasistunnel beispielsweise wird der Abstand zwischen zwei Querschlägen (zwischen beiden Gleistunneln) zwischen 300 m und 350 m betragen; darüber hinaus sind sämtliche Querschläge auch als Fluchtort konzipiert und mit feuerfesten Querschlagstüren (zu den Gleistunneln hin) ausgestattet, die von beiden Gleistunneln aus jederzeit geöffnet werden können. Auch befinden sich an den beiden Nothaltestellen des Basistunnels, Sedrun und Faido, eigene Rettungskammern, die mittels feuerfester Personenschleusen vom möglichen Gefahrenraum abgetrennt sind.

Was die Räumungszeiten über die Haltestellen im Tunnel anbelangt, so muten diese vor dem Hintergrund des Szenarios einer Brandkatastrophe sehr lang an. So werden zum Beispiel für die Haltestelle Hauptbahnhof die Räumungszeiten mit elf Minuten bis zur hinter der Rauchschräge liegenden Treppe vom Bahnsteig in die Verteilerebene angegeben. Bis zu 19 Minuten soll es dauern, bis die letzte Person die Geländeoberfläche erreicht hat. Auch für den PFA 3neu, konkret für die Haltestelle Ostbahnhof, ist mit sehr langen Räumungszeiten zu rechnen. So werden für den Hauptaufgang Ost 13 bis 15 Minuten benannt, bis alle Personen sich in einem „temporär raucharmen Bereich“ befinden (RZ1), und 24 bzw. 25 Minuten solle es nach den Planfeststellungsunterlagen dauern, bis alle Personen ins Freie gelangt sind (RS2).

Fraglich ist aber auch, ob die Räumung nicht tatsächlich noch viel länger dauern würde. So wird in den Planfeststellungsunterlagen von einer Geschwindigkeit bei der Überwindung des vertikalen Höhenunterschiedes, also bei der Begehung der Treppen, von 0,2 Metern je Sekunde (dies entspricht immerhin 720 Höhenmetern je Stunde) ausgegangen. Gerade Treppen sind aber im Falle der Evakuierung von möglicherweise mehreren tausend Menschen gravierende Engpassstellen. Gehbehinderte, stolpernde oder gar kollabierende Personen können hier schnell für Verstopfungen oder gar panikartige Reaktionen sorgen.

Die große Tieflage der neuen Tunnelbahnhöfe ist besonders kritisch unter dem Aspekt des Katastrophenfalls zu bewerten: Im Falle eines Giftgas-, Brand- oder Sprengstoffanschlages oder bei einem schweren Zugunglück im zweiten S-Bahn-Tunnel ist es unwahrscheinlich, dass alle betroffenen Fahrgäste unverzüglich evakuiert werden können oder aus eigener Kraft rechtzeitig ins Freie gelangen können. Besonders für Verletzte, für Kinder, Kranke, Körperbehinderte oder auch ältere Menschen droht die Gefahr, aus mangelnder Körperkraft die Oberfläche nicht rechtzeitig zu erreichen. Immerhin entspricht eine Höhendifferenz von 40 m der eines 15-stöckigen Hochhauses. Die verheerenden Folgen der Anschläge auf die oberirdisch verkehrenden Züge der Madrider S-Bahn im Frühjahr 2004 lassen erahnen, um wie viel schlimmer die Folgen ähnlicher Attentate sein können, wenn sie in Tunnelstrecken verübt werden, zumal sich die Druckwelle einer Explosion in der relativ engen Tunnelröhre konzentriert, während sie sich über dem Erdboden in alle Richtungen ausbreiten kann. Als Mindestanforderung für derartige Katastrophenfälle müssten deshalb ausreichend dimensionierte, leicht erreichbare unterirdische Räume vorhanden sein, die beispielsweise den Fahrgästen von zwei Zügen im Spitzenverkehr (über 3.000 Menschen) gleichzeitig Schutz vor Hitze, Feuer, Rauch und Giftgasen bieten.

Was Unfallszenarios auf der Strecke anbelangt, so ist eine Evakuierung aller Fahrgäste aus 30 oder 40 Metern Tiefe über feste Treppen selbst für den Fall, dass die Züge in der Nähe eines der wenigen Rettungsschächte zum Halten kommen, ebenfalls wenig realistisch. Zu fordern ist hier ein durchgehender Zufluchtstunnel parallel zu den Streckentunnels wie etwa beim Kanaltunnel (dort auch Servicetunnel) oder wie von Viereck/Rößler für deren Entwürfe zum Nordtunnel skizziert, sowie Schleusen in Form von Zwischenräumen mit Toren sowohl zu den S-Bahn-Röhren als auch zu den Rettungsschächten (bzw. zu anderen Rettungswegen) und mit Überdruckanlage. Auch die Bereitstellung eines Lösch- und Rettungszuges (LRZ), so wie er in Deutschland bislang nur auf HGV-Strecken vorgesehen ist, scheint sinnvoll. So wie vorgelegt, halten wir das Brandschutz- und Rettungskonzept für nicht genehmigungsfähig.

Interessant im Zusammenhang mit dem Sicherheitskonzept für den geplanten zweiten Münchner S-Bahn-Tunnel ist folgender Sachverhalt: In einem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Köln, in dem es um den Zugang zu Informationen zum Sicherheitskonzept für die ehemals geplante Transrapid-Strecke in München nach dem Informationsfreiheitsgesetz (IFG) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geht (Aktenzeichen 13 K 4791/09), hat die DB Magnetbahn GmbH i.L. als Beigeladene im Januar 2010 eine Stellungnahme zur Abwehr des Informationsersuchens abgegeben, die als Schwerpunkt der Begründung, weshalb das Informationsersuchen abzulehnen sei, den „Nachteil für die innere und äußere Sicherheit und (die) Gefahr für die Öffentliche Sicherheit“ bei „Offenlegung des Sicherheitskonzepts“ benennt. Ausgeführt wird wortwörtlich: „Das Sicherheitskonzept offenbart Schwachstellen, deren Kenntnis vorsätzliche Angriffe auf das System erheblich vereinfacht.“ „... besteht die Möglichkeit, dass sich aufgrund der mitgeteilten Schwachstellen und risikoreduzierenden Maßnahmen die Gefährdung von Anschlägen erheblich erhöht“. „... würde einem potentiellen Aggressor die Arbeit erheblich erleichtert“. „Dadurch werden auch Schwachstellen und Gefährdungsmöglichkeiten preisgegeben, die das Rad-Schiene-System betreffen. In der gegenwärtigen politischen Lage könnte das für mögliche Anschläge auf das vorhandene Rad-Schiene-System verheerende Folgen haben.“ Das passt nun so gar nicht zusammen mit früheren Erklärungen von Verantwortlichen der DB AG. So wurde beim Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren für die zweite Stammstrecke der Münchner S-Bahn während der Debatte um die Sicherheitsvorkehrungen (i.e.L. Brandschutz und Notfallrettung) am 20.9.2006 auf konkrete Fragen, bezogen auf den Fall eines Terroranschlages, seitens des Vorhabensträgers DB AG (Albert Scheller, DB ProjektBau GmbH) geantwortet: „zum Thema Terroranschläge: es ist richtig und das kann man ganz einfach beantworten, diese Fälle sind bei uns nicht berücksichtigt“. Anschließend wurde

ausgeführt, dass es diesbezüglich auch überhaupt keine Vorschriften gäbe und dass es auch nicht möglich sei, hier die entsprechenden Maßnahmen für den Fall von Terroranschlägen, etwa die Bemessung von Brandlasten etc., in den Planungen zu berücksichtigen. Dieses gelte nicht nur für Bahn- und S-Bahnanlagen, sondern auch für alle anderen Verkehrsanlagen und für alle Stellen und Einrichtungen, „wo große Menschenansammlungen zu erwarten“ seien, (nachzulesen im Protokoll des Anhörungsverfahrens, welches vom 13.9. bis 22.9.2006 in München stattfand, S. 199 – 202). Vertreter des Planungsreferates der Landeshauptstadt München und der Münchner Berufsfeuerwehr kamen nach Sichtung der Unterlagen des Transrapid-Sicherheitskonzeptes am 24. und 25. Juli 2007 im Übrigen zu der Feststellung, dass „das Szenario Terroranschläge nach wie vor nicht berücksichtigt“ sei.

Während also bisher immer erklärt wurde, das Szenario Terroranschläge werde in der Planung nicht berücksichtigt, es gäbe keinerlei Maßnahmen zur Abwehr/Verhinderung/Eingrenzung von terroristischen Anschlägen, wird jetzt von „risikoreduzierenden Maßnahmen“ und von Gefährdungen in der „gegenwärtigen politischen Lage“ schwadroniert. (Die Anschläge von London und Madrid waren bereits vor dem Anhörungsverfahren zur zweiten S-Bahn-Röhre und vor der Einsichtnahme von Vertretern der Landeshauptstadt München in das Transrapid-Sicherheitskonzept.) Wir bitten jetzt im Erörterungsverfahren um Klärung der Frage, ob für die zweite S-Bahn-Röhre entsprechende Maßnahmen zur Abwehr/Verhinderung/Eingrenzung von terroristischen Anschlägen vorgesehen sind oder nicht und ggf. um Darlegung dieser Maßnahmen in ihren Grundzügen.

Im Erläuterungsbericht zum PFA 3neu (wie auch zu den anderen PFA) heißt es: „In der Regel wird eine Planfeststellung in Teilabschnitten bei längeren Strecken oder bei Vorhaben mit besonders schwierigen Verhältnissen erforderlich. Diese sind bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke zu bejahen.“ (S. 7) Was den Planfeststellungsabschnitt PFA 3neu betrifft, so ist hier auf die dichte Bebauung des Stadtteils Haidhausen zu verweisen. Vor allem gilt es aber, die Bodenbeschaffenheit in Haidhausen zu bedenken. Im Erläuterungsbericht zum PFA 3neu heißt es hier z.B. „lebhaftes Wechsellagerung von Sand-, Ton-, Schluff- und in geringem Umfang auch Kiesschichten“. Auch werden „vertikale Schichtübergänge und seitliches Auskeilen von Bodenschichten“ angeführt. (S. 176 ff.)

VI. Die zweite Röhre würde mit ihren Kosten in Milliardenhöhe zahlreiche wichtige Projekte in Bayern kannibalisieren

Die Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Investitionsvorhaben des Schienenpersonenfern-, des Schienengüter- und des Schienenpersonennahverkehrs

(SPNV), aber auch des allgemeinen ÖPNV (U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse) in Bayern droht aufgrund unzureichender Finanzausstattung auf den St.-Nimmerleinstag geschoben zu werden. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist bekanntermaßen ausweglos unterfinanziert, allein für Schienenprojekte in Bayern in der ersten Dringlichkeitsstufe fehlen mehrere Milliarden Euro. Auch aus Eigenmitteln der DB AG ließen sich die dringend anstehenden Investitionsmaßnahmen nur zu einem sehr kleinen Teil finanzieren. Ebenso krass wie bei den Bedarfsplanprojekten des Bundes ist das Missverhältnis zwischen Investitionsbedarf und zur Verfügung stehenden Finanzmitteln im SPNV und im allgemeinen ÖPNV. Aus dem GVFG-Bundesprogramm, das der Förderung von „ÖPNV-Schienenverkehrswegen in Verdichtungsräumen und den dazugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro“ dient und das bekanntlich im Jahr 2019 ausläuft, stehen je Jahr ca. 330 Millionen Euro für Projekte in allen 16 Bundesländern zur Verfügung. Aus Bayern gibt es für die nächsten Jahre Anmeldungen für Projekte in Oberbayern, Mittelfranken, Schwaben und Unterfranken, deren Gesamtkosten auf etwa 5,4 Milliarden Euro beziffert werden (ca. 3,8 Milliarden Euro für DB-Vorhaben und ca. 1,6 Milliarden Euro für kommunale Vorhaben).⁹ Das Volumen der hierfür von Bayern gewünschten Finanzhilfen des Bundes liegt bei knapp 2,6 Milliarden Euro. Von diesem Betrag ist bis 2009 erst ein sehr kleiner Teil zugewendet worden. Niemand kann erwarten, dass der Bund in den nächsten Jahren zwei Drittel seiner Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm, welche wie gesagt der Förderung von Projekten in allen Bundesländern dienen sollen, nach Bayern gibt.

Auch aus den komplementär einzusetzenden Landesmitteln (FAG-Mittel, Mittel aus dem GVFG-Landesprogramm und nicht konsumtiv eingesetzte und ggf. angesparte Regionalisierungsmittel) ist die Finanzierung aller als dringlich angesehenen SPNV-Projekte nicht ansatzweise darstellbar. In Konkurrenz um diese Landesmittel stehen zudem zahlreiche kleinere Vorhaben des SPNV wie etwa die Entschärfung von Engpässen (beispielsweise Fahrstraßenkreuzungen oder Eingleisbetriebe) oder der behindertengerechte Umbau von Stationen sowie des allgemeinen ÖPNV und parti-

⁹ Hierbei handelt es sich neben der Zweiten Münchner S-Bahn-Röhre um beispielsweise folgende Vorhaben: a) S-Bahn Nürnberg, 2. Baustufe Bamberg – Nürnberg Hbf. – Hartmannshof, 1. BA, Bamberg – Nürnberg Hbf., b) S-Bahn Nürnberg, Nürnberg – Ansbach (-Dombühl), c) S-Bahn Nürnberg, 2. Baustufe Bamberg – Nürnberg – Hartmannshof, 2. BA, Lauf l.d.P. – Hartmannshof, d) S-Bahn Nürnberg, Nürnberg Hbf. – Neumarkt (Opf.), e) U-Bahn Nürnberg, BA 3.1 Stadthalle Fürth – Hardhöhe, f) U-Bahn Nürnberg, BA 3.2 Hardhöhe – Fürth/Kiesbühl, g) U-Bahn Nürnberg, BA 1 Gustav-Adolf-Straße – Friedrich-Ebert-Platz einschl. AGT BA 1.1, 1.2 und 1.3, h) U-Bahn Nürnberg, U3, BA 3, Baustufe 2, Nordwestring – (Friedrich-Ebert-Platz – Gustav-Adolf-Str.) – Gerbersdorf, i) U-Bahn München, U6 – Süd Planegg Klinikum Großhadern – Martinsried, j) S-Bahn München, viergleisiger Ausbau Berg am Laim – Markt Schwaben (Anteil S-Bahn), k) S-Bahn München, S7 Wolfratshausen – Geretsried, l) S-Bahn München, Erdinger Ringschluss, m) S-Bahn München, S4 West, Ausbau Pasing – Buchenau (bzw. Pasing – Eichenau) n) Straßenbahn Augsburg, Mobilitätsdreh-scheibe und o) Straßenbahn Würzburg, Linie 6, Würzburg Hbf. – Hubland.

ell auch des Straßenbaus. Werden jetzt Projekte des SPNV, die eigentlich aus Landesmitteln und aus GVFG-Bundesmitteln zu finanzieren wären, aus Mitteln für Bedarfsplanprojekte des Bundes finanziert, so wie dies aktuell für einige Maßnahmen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München vorgeschlagen wird, so bedeutet das wiederum, dass die Realisierung anderer Bedarfsplanprojekte in Bayern verzögert, wenn nicht gar verhindert wird. Zu nennen wären hier beispielsweise die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach, die ABS München – Mühldorf – Freilassing (die Komplettmaßnahme), aber auch die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Regensburg und Hof.

Ausbaumaßnahmen auf den „Mittelästen“ der Münchner S-Bahn ungewiss

Die Gelder in Milliardenhöhe, die für die zweite Münchner S-Bahn-Röhre ausgegeben werden sollen, fehlen für den Nahverkehr in ganz Bayern. Dies gilt auch für die Münchner S-Bahn, wo im gesamten Netz Investitionsmaßnahmen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen und zur Systemverbesserung dringend anstehen. Hauptargument für die Notwendigkeit der zweiten Stammstrecke ist die Taktverdichtung. Exakt diese kann es aber ohne entsprechende Ausbaumaßnahmen auf den „Mittelästen“ nicht geben.

Nachfolgend seien notwendige Investitionsmaßnahmen im Münchner S-Bahn-Netz aufgezählt, deren Realisierung bei Ausgaben in Milliardenhöhe für die zweite Stammstrecke auf die lange Bank geschoben zu werden droht: viergleisiger (partiell alternativ auch möglichen dreigleisiger) Ausbau von Zamdorf nach Johanneskirchen, von Riem nach Markt Schwaben und von Pasing nach Buchenau oder ggf. Grafrath (einschließlich Beseitigung des Engpasses „Westkopf Pasing“), S-Bahn Doppelspur bzw. Doppelspurabschnitte von Dachau nach Hebertshausen, von Dachau nach Altomünster, von Maisach nach Mammendorf, von Weßling nach Herrsching, von Höllriegelskreuth nach Icking, von Giesing nach Höhenkirchen-Siegertsbrunn, von Aying nach Großhelfendorf, von Grafing Bahnhof nach Grafing Stadt, von Markt Schwaben nach Erding, der Erdinger Ringschluss (S-Bahn-Anteil) sowie andere Maßnahmen wie etwa die Verlängerung des Bahnsteiges in Solln, der Ausbau des Haltepunktes Heimeranplatz, der Ausbau der Sendlinger Spange (zur Verdichtung des Verkehrs zwischen Pasing und Deisenhofen) oder die Ertüchtigung der alten Stammstrecke durch Schaffung weiterer Möglichkeiten zum Gleiswechsel.

Nicht auszuschließen ist auch, dass sich der Tiefentunnel ähnlich wie das bayerische Transrapid-Projekt im Hinblick auf die Kostenentwicklung zu einem Fass ohne Boden entwickelt. Das Münchner Transrapid-Abenteuer, das weit mehr als 200 Millionen Euro an öffentlichen Geldern gekostet hat (gut 100 Millionen Euro an Kosten

für Vorlauf und Planungen sowie für Planungs- und Genehmigungsverfahren und noch einmal gut 100 Millionen Euro für die Entwicklung eines Fahrzeuges speziell für das Münchner Vorhaben (TR 09)), sollte hier als Warnung dienen. In die Planungs- und Genehmigungsverfahren für die zweite Stammstrecke sind bereits 65 Millionen Euro geflossen.

Im „Gutachten“ „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“, auf das sich die Protagonisten der Zweiten Röhre aktuell stützen und berufen, werden die Investitionskosten für die zweite Röhre einschließlich aller neun notwendigen netzergänzenden Maßnahmen im Außenbereich mit 1,52 Milliarden Euro angesetzt (Preisstand 2004 bzw. 2006. Der gegenüber bisherigen Kostenschätzungen geringere Kostenansatz für die zweite Röhre wurde nach Veröffentlichung des Gutachtens seitens des Bayerischen Wirtschaftsministeriums begründet mit dem Verzicht auf den bislang östlich der Isar vorgesehenen Südast der Röhre. Dieser Südast war bisher jedoch immer als ganz wesentlich von der Nutzenstiftung her erklärt worden.). Dieser im Gutachten genannte Kostenansatz passt so gar nicht zusammen mit der Tatsache, dass auf Vorschlag der Staatsregierung die Verpflichtungsermächtigung für die zweite Stammstrecke im Nachtragshaushalt 2010 gegenüber dem letzten Doppelhaushalt 2009/2010 noch einmal von 750 Millionen Euro (ausweislich der Erläuterungen im letzten Doppelhaushalt wurde damals von Gesamtkosten in Höhe von 1,64 Milliarden Euro für die zweite Röhre ausgegangen) auf 936 Millionen Euro erhöht wurde. Begründet wurde dies mit „einer einzukalkulierenden Baukostensteigerung“. Der ganze Vorgang dokumentiert, dass die Staatsregierung bereits seit dem Frühjahr 2010 mit Gesamtkosten für die zweite Röhre in Höhe von etwa zwei Milliarden Euro rechnet. Zur Erinnerung: Die Kosten für die zweite S-Bahn-Röhre wurde in den Untersuchungen und Gutachten zu Beginn der konkreten Planungen nur mit einem kleinen Bruchteil (2000 in der *Ergänzungsuntersuchung S-Bahn*: 537 Mio. Euro, 2001 in der *Vergleichenden Untersuchung S-Bahn-Südring/Zweiter Tunnel*: 583 Mio. Euro) der jetzt im Raume stehenden Kosten beziffert.

VII. Die dem Projekt zugrunde gelegte Nutzen-Kosten-Untersuchung wirft massive Zweifel auf: Kosten zu niedrig und Nutzen eher zu hoch angesetzt

Schönrechnerei der Nutzen-Kosten-Relation in der Standardisierten Bewertung

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.¹⁰ 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 einigermaßen vernünftige Abdiskontierung müssen jedoch Kosten, Baubeginn und Fertigstellung der Maßnahme in etwa bekannt sein (siehe hierzu auch die Ausführungen in Kap. II)..

Um den aufgrund der immens großen Investitionssumme für die zweite Stammstrecke hohen Kostensalden (in erster Linie Vorhaltekosten Fahrweg/ortsfeste Einrichtungen, daneben Vorhaltekosten Fahrzeuge und Betriebskosten) etwas entgegenzusetzen zu können, muss ein möglichst hoher Nutzen generiert werden. Was die zusätzlichen Personenfahrten anbelangt, waren diese mit 25.000 je Werktag nach früheren Untersuchungen relativ gering. Da kommt es den Protagonisten der zweiten Stammstrecke gerade recht, dass mittlerweile das Regelverfahren der Standardisierten Bewertung um „signifikante Änderungen der Betriebsqualität“ erweitert werden kann. Der Verfasser dieser Einwendung bezweifelt allerdings, dass die zweite Stammstrecke in der Summe zu Verbesserungen in der Betriebsqualität führt. Auch stellt sich beispielsweise die Frage, ob (und, wenn ja, ob dies hinreichend geschieht) die extreme Tieflage der beiden Tunnelbahnhöfe Hauptbahnhof und Marienhof, die

¹⁰ Laut Erläuterungsbericht (S. 22) wird von „induzierten Verkehren“ in Höhe von 9.800 Personenfahrten je Tag ausgegangen. Gemeint sind hiermit die Fahrten von Bürgerinnen und Bürgern, die ansonsten, heißt im Falle der Nichtexistenz der zweiten Röhre, zu Hause, im Hotel oder wo auch immer bleiben würden. Die angesetzte Größenordnung halten wir für äußerst zweifelhaft. Wie fragwürdig der Ansatz ist, kann mit dem korrespondierenden Ansatz für die ehemals geplante Transrapid-Strecke zwischen dem Münchner Flughafen und dem Münchner Hauptbahnhof dokumentiert werden. Hier hieß es im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung: „Der rein magnetschnellbahninduzierte Verkehr, d.h. zusätzliches Verkehrsaufkommen durch die Magnetschnellbahn als „Touristen- bzw. Primärattraktion“, wurde dabei mit insgesamt 400.000 Personenfahrten pro Jahr mit abnehmender Tendenz veranschlagt.“ Das entspricht etwa 1.100 Personenfahrten je Tag. Alles andere als plausibel ist auch die Annahme, dass im Mitfall am Marienplatz/Marienhof mit ca. 20.000 zusätzlichen Personenfahrten durch Originärein-/aussteiger gegenüber dem Ohnefall zu rechnen ist. Schon heute wird der fußläufige Bereich um den Marienplatz zu einem ganz geringen Teil über den MIV erreicht.

ja bekanntermaßen lange Zugangszeiten bedingt, in die Formel der Standardisierten Bewertung einfließt, oder ob nur die Fahrzeiten, nicht aber die Zeiten für die Zu- und Abgänge berechnet werden. Hinzu kommt, dass die alte S-Bahn-Stammstrecke, die seit den letzten Ausbaumaßnahmen (LZB und Kapazitätserweiterung am Ostbahnhof) auf mehr als 30 Züge je Stunde und Richtung eingerichtet ist, „entwertet“ wird, wenn deren Entlastung auf 20 Züge je Stunde und Richtung als großer Vorteil dargestellt und eingerechnet wird. Vor allem scheinen aber die Salden bei den MIV-Betriebskosten, bei den Abgasemissionen und den Unfallschäden viel zu positiv angesetzt. Wie oben schon ausgeführt, droht aufgrund der neuen Umsteigezwänge, welche zudem sehr unattraktiv sind, weil die Züge, in die/aus denen umgestiegen werden muss, völlig überfüllt sein werden, ein Umsteigen der Pendler von der S-Bahn auf das Auto.

Nach den aktuellen Untersuchungen bzw. Behauptungen der Protagonisten der zweiten Röhre soll der Mehrverkehr im ÖPNV im Mitfall gegenüber dem Ohnefall auf knapp 50.000 Personenfahrten je Werktag ansteigen (Prognose für das Jahr 2020). Bei etwa 80 Prozent dieser Fahrten soll es sich um Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV handeln, der Rest der Fahrten sei „röhreninduziert“. Abgesehen davon, dass wir diese Zahlen in Frage stellen, fallen doch die oben genannten Unbequemlichkeiten und Nachteile an, so sind die Zahlen, in Relation gesetzt, alles andere als gewaltig im Hinblick auf die Milliardeninvestition. So würde im innerstädtischen Verkehr der ÖV-Anteil von 48,5 Prozent im Ohnefall auf 48,9 Prozent im Mitfall ansteigen. Im Stadt-Umland-Verkehr würde der ÖV-Anteil von 36,2 Prozent auf 38,2 Prozent wachsen. Im Umland-Umland-Verkehr wären die Verlagerungen zum ÖV nur sehr geringfügig, was daran liegt, dass hier, wie auch im Erläuterungsbericht ausgeführt (S. 23), „in verstärktem Maße Umsteigezwänge auftreten“. Als Argument für die Notwendigkeit der zweiten Röhre wird auch im Erläuterungsbericht zum PFA 3neu die Entlastung der bestehenden Stammstrecke „in erheblichem Maße“ angeführt, wobei bezeichnenderweise wieder auf die Verringerung der Querschnittsbelastung verwiesen wird (S. 24). Die Querschnittsbelastung ist aber gerade nicht das Problem der bestehenden Stammstrecke (siehe die Ausführungen in der Einführung dieser Einwendung).

Umgekehrt dürften weitere, bisher noch nicht berücksichtigte Investitionsmaßnahmen, etwa zur Berücksichtigung von Brandschutz- und anderen Sicherheitsaspekten oder zur Verbesserung der Betriebsabläufe, anstehen. Die Kosten niedrig zu rechnen, auch durch Weglassen eigentlich wichtiger Maßnahmen, und gleichzeitig den Nutzen schön zu rechnen, nur um am Ende den Faktor 1,0 halten zu können, ist wenig redlich.

VIII. Keine ernsthafte Prüfung alternativer Lösungen: Schönrechnen der Röhre und Schlechtrechnen von Alternativen – plumpes Tricksen und Täuschen als „Gutachten“ verkauft

Die zweite S-Bahn-Röhre wurde in den Untersuchungen und Gutachten zu Beginn der konkreten Planungen (2000 in der *Ergänzungsuntersuchung S-Bahn*: 537 Mio. Euro, 2001 in der *Vergleichenden Untersuchung S-Bahn-Südring/Zweiter Tunnel*: 583 Mio. Euro vs. 527 Mio. Euro für den Südring) schön gerechnet, was auch in der dann im Sommer 2006 von der Bahn AG vorgetragenen Kostensteigerung auf 1,85 Mrd. Euro zum Ausdruck kam. Der alternativ betrachtete Bahn-Südring wurde eher schlecht gerechnet. So ist ein Großteil der Kosten für Maßnahmen zur „Umstrukturierung des Ostbahnhofes“ und zur Einbindung der Gleise vom/zum Südring in die alte Stammstrecke am Ostbahnhof gerechnet, wobei die Zusammenführung der Gleise bereits am Westkopf des Bahnhofes geplant ist. Für eine derartige Maßnahme, die ein riesiges und damit sehr teures Überwerfungsbauwerk erfordert, gibt es keinerlei Notwendigkeit. Grundsätzlich wurde nur eine Variante mit durchgehend weiteren Gleisen geplant und gerechnet. Auch wurde bewusst nicht kommuniziert, dass beim Südring-Ausbau auf weit mehr Finanzierungstöpfe zurückgegriffen werden kann als beim Bau einer zweiten S-Bahn-Röhre. Mittel, die alternativ auch zur Finanzierung von U-Bahnen und Straßenbahnen beitragen, wie FAG- oder GVFG-Mittel, würden demzufolge weit weniger beim Südring-Ausbau in Anspruch genommen werden als beim Bau einer zweiten S-Bahn-Röhre.

Anmerkungen zum „Gutachten“ „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“

Aufgrund wachsender Zweifel an den bisherigen Planungen zur zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke im Münchner Stadtrat wie auch im Bayerischen Landtag und wachsender Bedenken bezüglich der konkret vorgesehenen Streckenführung im Tunnel eng parallel zur bisherigen Stammstrecke wurden im Sommer letzten Jahres mehrere Fachfirmen mit der Überprüfung aktueller Vorschläge zum Bahn-Südring als Alternative zur zweiten Röhre beauftragt. Auftragnehmer waren die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH (SPI), die Lahmeyer International GmbH, die Intraplan Consult GmbH und die SMA und Partner AG. Die Kosten der Beauftragung in Höhe von 206.000 Euro teilten sich der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München.

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2009 hat der Bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister Zeil für den 16. November zur Vorstellung des Gutachtens eingeladen. Be-

reits gut einen Monat zuvor wurde allerdings in einer Münchner Tageszeitung die Meldung lanciert, das Gutachten hätte ergeben, der Nutzen-Kosten-Faktor beim Südring läge nur etwa halb so hoch wie bei der zweiten Röhre, was das Aus für den Südring als Alternative bedeuten würde. Der Aufforderung, nach dieser Zeitungs-meldung das Gutachten offen zulegen, widersetzte sich Minister Zeil mit der Be-gründung, die Gutachter hätten ihre Arbeiten noch nicht abgeschlossen. In o.g. Schreiben vom 7. Oktober formuliert Zeil jedoch: „Mittlerweile konnten die Gutachter ihre Arbeiten abschließen.“

Im Hearing vor dem Münchner Stadtrat am 25. März 2009 erklärte der Vertreter der Staatsregierung, der Nutzen des Südrings läge nach gerade aktualisierten Zahlen nur mehr bei etwas mehr als 70 Prozent des Nutzens der zweiten Röhre. Wenig später wurde dann erklärt, der Nutzen-Kosten-Faktor für die zweite Röhre sei dop-pelt so hoch wie der für den Bahn-Südring. Im Dreisatz weitergerechnet hieße dies, der Ausbau des Südringes wäre sogar teurer als der Bau der zweiten Röhre. Zu dieser Behauptung haben sich die „Gutachter“ bei der Vorstellung ihrer Expertise am 16. November 2009 dann doch nicht ganz verstiegen. Allerdings wurde jetzt be-hauptet, der Südring-Ausbau sei mit 1,3 Milliarden Euro Investitionskosten fast ge-nauso teuer wie die zweite Röhre mit angesetzten 1,5 Milliarden Euro¹¹ (jeweils ein-schließlich der jeweils notwendigen netzergänzenden Maßnahmen im Außenbe-reich). Durch den erheblich höheren verkehrlichen Nutzen würde die Röhre jedoch auf einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,15, der Südring dagegen nur auf 0,8 kom-men.¹²

¹¹ Der gegenüber bisherigen Kostenschätzungen geringere Kostenansatz für die Zweite Röhre wurde seitens des Bayerischen Wirtschaftsministeriums begründet mit dem Verzicht auf den bislang östlich der Isar vorgesehenen Südast der Röhre. Dieser Südast war zuvor von den Protagonisten der Röhre als ganz wesentlich von der Nutzenstiftung her erklärt worden. In die Investitionskosten für die Zweite Röhre nicht hinein gerechnet sind die Kos-ten für die im Falle der Realisierung der Röhre zwingend notwendigen Um- bzw. Neubaumaßnahmen am Hauptbahnhof (vor allem Abriss und Neubau der Empfangshalle), die auf einen deutlich dreistelligen Millionenbetrag geschätzt werden. Die DB AG, der Freistaat Bayern wie auch die Landeshauptstadt München haben zuletzt mehrfach klar gestellt, diese Kosten nicht übernehmen zu wollen. Von den Protagonisten der Röhre wird frech der „*Neu-bau des Empfangsgebäudes am Hauptbahnhof*“, welcher „*mit einer deutlich besseren Er-schließung wie auch Orientierung einhergeht und damit auch den Regional- und Fernver-kehrskunden in den Landkreisen zugute kommt*“ (Zitate aus einem Argumentationskatalog des MVV, der im Herbst 2009 besonders in der Region bemüht wurde), als Nutzenstiftung durch die Zweite Röhre verkauft.

¹² Grundsätzlich ist an den zugrunde gelegten Betriebskonzepten kritisch zu stellen, dass sowohl bei den Tunnelvarianten als auch bei den Südring-Varianten ganze Außenäste von der alten Stammstrecke und damit von wichtigen innerstädtischen Halte-, Umsteige- und Verknüpfungspunkten abgehängt werden würden. Bei der Südring-Variante legen die „Gut-achter“ Betriebskonzepte vor, die 12 Züge je Stunde und Richtung vorsehen, was wiederum einem 5-Minuten-Takt entspricht, obwohl der Südring laut Staatsregierung doch eher weni-

Diese Zahlen, vor allem die für den Südring und für die zweite Röhre genannten Investitionskosten, erlauben wir uns schon, in Zweifel zu stellen. Im Falle des Südring-Ausbaus vermag auch nicht das Argument zu überzeugen, die Ausbaumaßnahmen müssten unter „Rollendem Rad“ (besser formuliert: auf bestehender und weiter zu nutzender Trasse) stattfinden. Denn dies ist bei Ausbaumaßnahmen die Regel, wird zur Zeit auch so bei der Strecke Olching – Augsburg praktiziert (von zwei auf vier Gleise, Streckenlänge 43 Kilometer, Kostenansatz 2005 550 Millionen Euro, Kostenschätzung zur Zeit 600 bis 700 Millionen Euro, darin enthalten u.a. Verlegung von 116 km Gleisen einschließlich Oberleitung, Bau von 46 km Schallschutzwänden und 7,5 km Stützwänden, Einbau von 104 Weichen, Erneuerung/Anpassung von 52 Eisenbahnbrücken, Neubau einer ESTW-Zentrale und von 6 ESTW-Außenstellen, Neubau von 12 Bahnsteigen).

Konfrontiert mit Kosten bzw. Kostenansätzen für andere vergleichbare Ausbaumaßnahmen erklärte das Bayerische Wirtschaftsministerium nun, derartige Vergleiche seien nicht aussagekräftig, denn am Südring seien sehr viele Brücken und Bahnhöfe je Streckenkilometer zu bauen. Auch seien als besondere Kostentreiber die Baustellenlogistik und der Grunderwerb zu berücksichtigen, welche wiederum zurückzuführen seien auf das dicht besiedelte Gebiet und den Bau „unter Rollendem Rad“. Diese Argumentation vermag allerdings auch nicht zu überzeugen. Denn auch bei dem genannten Ausbau Olching – Augsburg finden die Arbeiten „unter Rollendem Rad“ statt und dies über viele Kilometer durch dicht besiedeltes Gebiet (z.B. neun Kilometer im Augsburger Stadtgebiet und knapp 20 Kilometer durch den Landkreis Fürstentumbruck, immerhin der am dichtesten besiedelte Landkreis in Bayern, insgesamt verläuft die Strecke Olching – Augsburg auf 16 Kilometer Länge durch dicht angrenzende Wohngebiete, der Südring auf 2 Kilometer Länge.). Bezogen auf den Kilometer verlegtes Gleis, auf den Kilometer gebaute Schallschutzwand, auf die Stückzahl an Weichen, Brücken und Bahnsteige liegen die von den „Gutachtern“ angesetzten Gesamtkosten für den Südring-Ausbau jeweils deutlich, in der Regel sogar um ein Vielfaches über den Kosten für den Ausbau der Strecke Olching – Augsburg. Der Faktor reicht hier von 1,5 (Gesamtkosten auf eine Weiche umgelegt), über vier (Gesamtkosten umgelegt auf den Kilometer verlegtes Gleis) bis zu zehn (Gesamtkosten umgelegt auf den Kilometer Schallschutzwand).

Bereits bei Auftragsvergabe hat der Verfasser dieser Einwendung das Vergabeverfahren (Freihändige Vergabe ohne vorherige Vergabebekanntmachung), vor allem

ger wichtig von seiner Verkehrsbedeutung her ist. Die von den „Gutachtern“ prognostizierte Querschnittsbelastung des Südringes wäre in jedem Fall problemlos mit einem 10-Minuten-Takt zu bewältigen.

aber die konkrete Auswahl der Auftragnehmer kritisiert. Drei der vier beauftragten Unternehmen waren/sind mit den bisherigen Planungen für die zweite Stammstrecke befasst, mit der Intraplan Consult GmbH und der SMA und Partner AG zwei sogar federführend. Zu bezweifeln ist, dass die aktuell vorliegenden Infrastrukturkonzepte für den Bahn-Südring wirklich detailliert untersucht und mit seriösen Kostenschätzungen unterlegt worden sind. Es sieht eher so aus, als soll die zweite Röhre weiterhin schön gerechnet und schön geschrieben und geredet werden und mit möglichen Alternativen das Gegenteil passieren.

Ernsthaftes, diskussionswürdiges Gutachten oder doch eher plumpes Trick-sen und Täuschen?

Schon die Auswahl der Auftragnehmer ließ mit drei Unternehmen, die bereits an den bisherigen, in unseren Augen völlig verfehlten und auch fehlerdurchseuchten Stammstrecken-Planungen beteiligt waren und sind, nichts Gutes erwarten. Wer dennoch auf ein seriöses, diskussionswürdiges Gutachten gehofft hat, sah sich schnell getäuscht. Während die geschätzten Kosten für die zweite Röhre auf einmal niedriger sein sollen, als bisher von deren Planern angesetzt, wurde der Ausbau des Bahn-Südringes bewusst teuer, ja absurd teuer gerechnet. Dies geschah über völlig überzogene Kostenansätze, über eine Planung, die keinerlei Optimierung von Betriebsabläufen und damit auch von Kosten vorsieht, und über die Aufnahme von Kosten, die anderen Nutzungen zuzurechnen sind. Dies ist allerdings nicht allein den mit der Erstellung des „Gutachtens“ beauftragten Fachbüros zuzuschreiben. Die Planungen sind auch deshalb so überzogen, weil sich die DB Netz AG so unkooperativ und so unproduktiv im Hinblick auf den Südring-Ausbau wie nur möglich zeigte. Ebenso entscheidend für das Ergebnis sind auch die von den Auftraggebern gemachten Planungsprämissen und sonstigen Vorgaben. So wird im Erläuterungsbericht (S. 13) die „Anpassung der Angebotskonzepte an die Infrastrukturplanung“ als Aufgabenstellung benannt. Dies ist der völlig falsche Weg, Angebots-/Betriebskonzepte sollten der Infrastrukturplanung zugrunde liegen. Wenige Zeilen später heißt es dann, die „Dimensionierung im Bereich Ostbahnhof / Leuchtenbergring“ hat „gemäß den Planungen der BEG“ zu erfolgen, d.h. gemäß den Vorgaben der Staatsregierung. Ein unabhängiges Gutachten sieht anders aus.

Völlig verfehlte Kostenansätze

An zwei Beispielen sei gezeigt, dass die von den „Gutachtern“ gewählten Kostenansätze bereits einer ersten Plausibilitätsprüfung nicht standhalten können. Für den Erwerb von 34 Hektar **Ausgleichsflächen** werden stolze 17 Millionen Euro angesetzt. Zum einen ist zu bestreiten, dass 34 Hektar Ausgleichsflächen benötigt wer-

den. Zum anderen würden 17 Millionen Euro für 34 Hektar jedoch bedeuten, dass je Quadratmeter Ausgleichsfläche 50 Euro gezahlt werden müssten, ein Betrag, der für Ausgleichsflächen selbst in München und Oberbayern von der Höhe her sehr erstaunlich ist. Die Stadt München hat beispielsweise für den Erwerb von Flächen als Ausgleichsflächen bzw. für ihr Ökokonto im Jahr 2004 4,43 Euro je Quadratmeter gezahlt, im Jahr 2005 waren dies dann 3,64 Euro je Quadratmeter und im Jahr 2006 6,50 Euro je Quadratmeter.¹³ Für die Umwidmung und Umnutzung des ehemaligen Fliegerhorstes Fürstenfeldbruck nach den Plänen der Sitzgemeinde Maisach „Maisacher Konzept“ wären nach einem Gutachten zur Begründung der entsprechenden Änderung des Flächennutzungsplanes 143 Hektar an Kompensationsflächen nachzuweisen gewesen. Aktuell geht man hier seitens der Gemeindeverwaltung nur mehr von 50 – 60 Hektar aus, die im Mallertshofer Holz im Landkreis München dargestellt werden sollen. Der Bund, aktueller Eigner dieser Flächen, soll die Flächen an den Heideflächenverein übereignen. Dieser soll dann mit 40.000 Euro je Hektar einen Betrag erhalten, in dem die Pflegeaufwendungen einschließlich der Kosten der Aussaat für 30 Jahre kapitalisiert sind. Würden die Kostenansätze der „Gutachter“ des Südring-Ausbaus auf das Projekt Umwidmung von „Fursty“ übertragen werden, dann wäre das Maisacher Konzept, das auch vom Landtag unterstützt wird, abrupt gestorben.

An **Planungskosten** sind allein für den Südring-Ausbau, also ohne die netzergänzenden Maßnahmen, 181 Millionen Euro angesetzt. Selbst wenn (unzulässigerweise) alle Kosten, die die „Gutachter“ dem Südring-Ausbau zuschlagen, also etwa auch Grunderwerbskosten, Kosten für Ausgleichsflächen oder Versicherungsprämien in jeweils zweistelliger Millionenhöhe, als Bezugsbasis für die Planungskosten genommen werden würden, wäre der Planungskostenanteil mit fast 20 Prozent an den Gesamtkosten schon sehr hoch. Bezogen auf die reinen Baukosten liegt der angesetzte Planungskostenanteil bei gut 30 Prozent. Wie absurd hoch der Ansatz für die Planungskosten ist, zeigt der Vergleich mit den Ausbaustrecken Olching – Augsburg oder Obermenzing – Röhrmoos (jeweils auch Ausbau von zwei auf vier Gleise und dies „unter Rollendem Rad“). Dort lagen/liegen die Gesamtkosten je Streckenkilometer mit 15 bis 16 Millionen Euro niedriger als die von den „Gutachtern“ benannten Planungskosten je Kilometer für den Südring-Ausbau (181 Millionen Euro bei 11 Kilometern Strecke). Fraglich ist beispielsweise auch, ob der Kos-

¹³ Von Investoren, die Ausgleichsflächen nachweisen müssen, verlangt die Landeshauptstadt aktuell 24 Euro je Quadratmeter. Auch wenn die Kosten für Pflegemaßnahmen (v.a. Einsaat und Mähen) zu den oben genannten Kaufpreisen zwischen 3,64 Euro und 6,50 Euro je Quadratmeter hinzugerechnet werden, macht die Stadt München somit ein dickes Geschäft. Für die Pflegeaufwendungen werden aktuell zwischen 1.000 und 1.200 Euro je Hektar und Jahr veranschlagt, was 10 bis 12 Cent je Quadratmeter entspricht.

tenansatz von 43 Millionen Euro (zzgl. acht Millionen Euro an Planungskosten) für **Sicherheitsposten** realistisch ist. Unter der Annahme regulärer Beschäftigungsverhältnisse (wovon man bei der DB AG ja nicht einmal mehr ausgehen kann) würde dies bedeuten, dass hier mit mehr als 1.000 Mann-Jahren gerechnet wird.

Keinerlei Optimierung hinsichtlich der Betriebsabläufe und der Kosten

Des Weiteren seien wiederum beispielhaft Punkte aufgezählt, die belegen, dass die „Gutachter“ den Südring-Ausbau so teuer und so „luxuriös“ wie nur irgendwie möglich geplant und damit auch gerechnet haben:

- Zwischen dem Heimeranplatz und dem Südbahnhof sei ein sechsgleisiger Ausbau nötig, in unseren Augen reicht hier der viergleisige Ausbau.
- Sämtliche der 34 Abstellgleise am Südbahnhof würden weiterhin benötigt (dies, obwohl mittlerweile der Großmarkt und auch das Heizkraftwerk Süd nicht mehr über die Schiene beliefert werden), deshalb wären für den Südring-Ausbau Eingriffe in Fremdgrund erforderlich.
- Das ICE-Betriebswerk an der Friedenheimer Brücke und die westlich davon liegenden Abstellgleise müssten auch künftig durch drei Gleise verbunden sein, was wiederum den Um-/Neubau einer zehngleisigen Überführung über den Südring erfordern würde.
- Am Ostbahnhof sei keines der reichlich vorhandenen Fernbahngleise entbehrlich (tatsächlich ist hier so viel Platz vorhanden, dass tagsüber Schlafwagenzüge parken).

Alle diese Punkte führen zu in unseren Augen unnötigen Kosten infolge von zusätzlichem Investitionsaufwand, Eingriffen in Fremdgrund, Kauf von Grund, Bereitstellen von Ausgleichsflächen.

- Keinerlei Optimierung der Betriebsabläufe/Bauabwicklung mit der Zielsetzung, zu niedrigeren Kosten in der Bau- und Baustellenlogistik zu kommen.

In der letzten Studie von Vieregge/Rößler sind die Mehrkosten durch entsprechende Zwischenbauzustände im üblichen Rahmen wie bei vergleichbaren Ausbaumaßnahmen gehalten. Bei Lahmeyer und Schüßler sind die Planungen, die Bauabwicklung und die Betriebsabläufe wohl so konstruiert, dass mit Behelfsbrücken, Baustraßentunnels, also temporären Tunnelbauwerken, und Umfahungsstrecken, die während der Bauzeit mehrfach angepasst werden müssen, nur so geklotzt wird, um ja hohe Kosten zu generieren. Während bei Vieregge/Rößler die Baustraßen weitgehend auf der späteren Trasse liegen, so wie dies auch beim Ausbau der Bahnstrecke zwischen Augsburg Hbf. und Augsburg-Hochzoll im dicht besiedelten Gebiet praktiziert wurde, planen Lahmeyer/Schüßler die Baustraßen wohl über weite Stre-

cken neben der Trasse, was wiederum das Eingreifen in Fremdgrund, das Abholzen von Baumreihen und die Notwendigkeit zur Schaffung von Ausgleichsflächen zur Folge hätte. (In unseren Augen wäre selbst eine Totalsperrung des Südringes zum Umbau von Weichen etwa am Wochenende möglich. Die Ausziehgleise („Parkplätze“ für Züge außerhalb von Bahnhöfen) am Ostbahnhof erlauben hier ein Wenden von Fern- und Regionalzügen. Güterzüge könnten auch über den Nordring umgeleitet werden. Derartig „radikale“ Maßnahmen werden bei V/R aber gar nicht vorgeschlagen.)

Weitere offene Fragen

Des Weiteren gibt es eine Reihe offener Fragen, auf deren Beantwortung wir sehr gespannt warten. So ist zu fragen, weshalb in der Nutzen-Kosten-Betrachtung für den Südring keinerlei Nutzen für den Regional- und Fernverkehr berücksichtigt wurde bzw. umgekehrt diesen Verkehren keine Kosten anteilig zugerechnet wurden. Kritisch gestellt werden muss auch, dass die „Gutachter“ den Südring-Ausbau allein für einen 5-Minuten-Takt konzipiert haben, einen 10-Minuten-Takt, wie er den derzeitigen, aber auch künftigen Verkehrsbedürfnissen angemessen wäre, aber gar nicht berücksichtigt haben (siehe die Ausführungen unten zu den Kapazitäten). Beleg für die fehlende Qualität des „Gutachtens“ ist auch die Tatsache, dass es zahlreiche Widersprüche zwischen der SMA-Gleistopologie und den IGS-Lageplänen gibt und die SMA-Gleistopologie an mehreren Stellen auch vom Bestand abweicht. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die „Gutachter“ die Planungen von Vieregg/Rößler, so wie sie ihnen am 15. September 2009 übergeben worden sind, überhaupt nicht berücksichtigt haben, ja wohl nicht einmal gesichtet haben (letzteres erschließt sich aus dem mündlichen Sachvortrag und der anschließenden Debatte am 16. November 2009).¹⁴

Bewusst falsche Betriebsprogramme für den Südring

Wie schon oben ausgeführt, wurde von den „Gutachtern“ aus der Infrastruktur für die zweite Röhre ein Betriebsprogramm geschnitzt (der richtige Weg wäre gewesen, aus den Verkehrsbedürfnissen/Betriebsprogrammen die geeigneten Infrastruktur-

¹⁴ Der gleiche Vorwurf ist den Gutachtern auch im Falle ihres Werkes „Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München“ zu machen. Der „Nordtunnel“, der hier skizziert und mit Investitionskosten beziffert wird, hat mit den Planungen von Vieregg/Rößler nichts zu tun. Die Dimensionierung und die Tieflage und damit auch zusammenhängend die Bauweise sind eine völlig andere als von Vieregg/Rößler vorgeschlagen. Die von Vieregg/Rößler als wesentlich erachtete Verbindungskurve von der zweiten Flughafenstrecke über Neufahrn zu den Gleisen in Richtung Freising fehlt gänzlich. Bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors hat man sich sogar dazu verstiegen, die Zweite S-Bahn-Röhre als gegeben zu betrachten (so gesehen ist der dann ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor mit 0,9 erstaunlich hoch).

maßnahmen abzuleiten). Dieses Betriebsprogramm wurde dann wiederum weitgehend 1:1 auf den Bahn-Südring umgelegt, um die dann dort notwendigen Infrastrukturmaßnahmen aufzeigen zu können. Wie auch schon betont, entspricht dieses Betriebsprogramm, das einen 5-Minuten-Takt für die S-Bahn auf dem Südring beinhaltet, nicht den aktuellen und auch nicht den künftigen Verkehrsbedürfnissen. Ein 10-Minuten-Takt würde gut reichen und würde gleichzeitig die bestehende Stammstrecke um sechs Zugpaare je Stunde entlasten.

Exemplarisch sei an dieser Stelle noch aufgezeigt, wie der Bedarf an Infrastrukturmaßnahmen durch unsinnige Einzelpunkte im Betriebsprogramm aufgebläht wird. So wird über eine völlig unsinnige Maßnahme die Notwendigkeit eines zusätzlichen Wendegleises in Pasing konstruiert. In beiden Betriebsprogrammen für den Fall des Südring-Ausbaus und dessen Nutzung durch S-Bahnen (1S und 6S) sehen die „Gutachter“ doch tatsächlich vor, dass alle Züge der bisherigen S 27 (verkehrt aktuell von Deisenhofen über den Heimeranplatz zum Hauptbahnhof und zurück) eingestellt bzw. als S 20 von/nach Pasing geführt werden, so dass dann anstelle der bisher 16 täglichen S 20-Züge 26 von und nach Pasing fahren würden, womit die Notwendigkeit für das weitere Wendegleis erklärt wird. Für das Aufstocken der Zugzahlen der S 20 besteht allerdings keine verkehrliche Notwendigkeit, im Gegenteil. Gerade im Fall der Ertüchtigung des Südringes gibt es korrespondierende S-Bahnen zwischen Pasing und dem Heimeranplatz, die dann weiter über den Südring geführt werden. In den Betriebsprogrammen für den Fall der Realisierung und Nutzung der zweiten Röhre (1T und 6T) ist im Übrigen die Einstellung/Umwidmung der S 27 nicht zu finden, nach/von Pasing sollen dort weiterhin 16 Züge als S 20 fahren, mit der Folge, dass dort dann auf das weitere Wendegleis verzichtet werden kann.

Auch die zweite netzergänzende Maßnahme, die die „Gutachter“ nur für den Südring-Ausbau, nicht jedoch für die Röhren-Variante postulieren, ist allein einem unsinnigen Betriebsprogramm, allein einer irrwitzigen Fahrplangestaltung geschuldet. Es handelt sich hierbei um ein Überwerfungsbauwerk bei Daglfing (*„niveaufreie Einbindung Trudering – Daglfing“*), das der bisherigen Strecke zugute kommt, jedoch dem Südring-Ausbau zugerechnet wird.¹⁵ Die Kosten für dieses Überwerfungsbau-

¹⁵ Im Fall des Betriebsprogramms 6S ist der Fahrplan so aufgebaut, dass die S-Bahn Richtung Flughafen Zamdorf jeweils zur Minute 01/16/31/46 durchfährt und eine Minute später Daglfing erreicht 02/17/32/47. In der Gegenrichtung durchfährt sie Zamdorf zur Minute 12/27/42/57, so dass die Trassenwahl für die Güterzüge in Zamdorf durch die Phasenverschiebung von 120 Grad = 5 Minuten eingeschränkt ist. In der Variante 6T sind die Durchfahrtszeiten Zamdorf in Richtung Norden 05/20/35/50 und in Richtung Süden 08/23/38/53, was einer Phasenverschiebung von 72 Grad = 3 Minuten entspricht. Da zugsicherungs-technisch die Gleisbelegungszeit für die S-Bahn bei etwa 3 Minuten liegt, wird die Kapazität hier nur geringfügig weniger eingeschränkt als in der Variante 6S. Die freien Trassen werden lediglich anders verteilt. Selbst dann, wenn im gesamten S-Bahnnetz nur Zwangspunk-

werk und für das Wendegleis in Pasing werden von den „Gutachtern“ auf 50 Millionen Euro beziffert.

Regionalzüge und die zweite Röhre

Befürworter der zweiten S-Bahn-Röhre bringen auch als Argument in die Debatte, dass in dieser Röhre dann auch Regionalexpress- und Regionalbahnzüge fahren könnten. (*„So können – wie erstmals im Flughafengutachten gezeigt wird – auch Regionalzüge direkt in die Münchner Innenstadt und dann weiter zum Flughafen geführt werden. Damit können Fahrgäste mit Regionalzügen erstmals ohne Umsteigen am Hauptbahnhof bis ins Münchner Zentrum fahren und haben zu allen U-Bahn-Linien direkte Umsteigemöglichkeiten.“*¹⁶) Hierzu ist folgendes anzuführen: die zweite Röhre ist mit Bahnsteiglängen von 210 Metern im Planungs- und Genehmigungsverfahren, die Regionalzüge, die zur Zeit nach München fahren, haben eine Länge von bis zu 310 Metern. Die relativ geringe Antriebs- und Bremskraft sowie auch viel längere Einstiegs- und Ausstiegszeiten aufgrund der kleineren und in geringerer Stückzahl vorhandenen Türen, würde dazu führen, dass die Regionalzüge zum Bremsklotz in der zweiten S-Bahn-Röhre würden. Die Beschaffung S-Bahn-Röhren-tauglicher Regionalzüge würde weitere hunderte von Millionen Euro verschlingen. Grundsätzlich gilt es zu beachten, dass Regionalzüge aufgrund ihrer Aufgaben und Funktionen immer nach einer anderen Ausstattung im Hinblick auf den Reisekomfort und damit auch die Sitzmöglichkeiten verlangen als das Ballungsraum-Verkehrsmittel S-Bahn.¹⁷

te bestünden - was bei einer Neuplanung gerade ja umgangen werden soll - wäre die Begründung, dieses Bauwerk aufgrund der größeren Phasenverschiebung von 120 Grad statt 72 Grad (5 Minuten gegen 3 Minuten) nur dem Südring zuzurechnen, an den Haaren herbeigezogen, da man dadurch die geringfügige Kapazitätsminderung als Schwellenwert in der Betriebsqualität definiert.

In einer vernünftigen Planung würde das Überwerfungsbauwerk Zamdorf/Daglfing zur Verbesserung der Betriebsqualität zwischen Zamdorf und Johanneskirchen in jedem Fall realisiert - unabhängig vom Fahrplan, da es sich an dieser Stelle aktuell um einen gravierenden Zwangspunkt handelt. Die Kosten dieses Bauwerks jedoch allein dem Südring zuzurechnen, ist absurd, zumal der Fahrplan 6S ohnehin wenig zielführend ist. (aus Thomas Kantke: Stellungnahme zum Gutachten „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“)

¹⁶ Zitat aus dem schon genannten Argumentationskatalog des MVV

¹⁷ „Der Vorschlag, eine Express-S-Bahn mit Fahrzeugen des Fugger-Express einzurichten, entlarvt die Studie als schön gerechnete Unterstützung für den 2. S-Bahn-Tunnel, denn diese Fahrzeuge sind weder technisch (Bahnsteighöhe, Tunnelbetrieb, fehlende LZB) noch praktisch (fehlende Abstellräume, geringe Sitzabstände, wenig Türen) für einen derartigen Verkehr tauglich.“ (Zitat aus einer Stellungnahme des VCD Bayern zum Gutachten „Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München“)

Im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen zum PFA 3neu findet man im Übrigen auf Seite 3 aufgeführt unter den „wesentlichen Planungsgrundlagen“ als Zuggattung: „S-Bahn“.

Zum anvisierten 15-/30-Minuten-Takt

Von den „Gutachtern“ wie auch von den sonstigen Protagonisten der zweiten Röhre wird ein 15-/30-Minuten-Taktraster, überlagert auf einigen Ästen von einer Express-S-Bahn im 30-Minuten-Takt, favorisiert. Ausgenommen von diesem Taktraster sollen allerdings wiederum die Linien S 2, S 7 und S 20 sein, wo im bisherigen 20-Minuten- und partiell 10-Minuten-Takt gefahren werden soll. Hierzu ist mehrerlei kritisch anzumerken. Einem solchen Takt fehlt zum einen die leichte, eingängige Merkbarkeit. Zum zweiten würde sich mit einem solchen Takt die S-Bahn-Bedienung in einer Reihe von Stationen mit relativ hoher „Bahnhofsbelastung“ (viele Ein- und Aussteiger) in den Hauptverkehrszeiten verschlechtern (vom 10- auf den 15-Minuten-Takt), sind doch die „Mitteläste“ als Überholstrecken für die Express-S-Bahn vorgesehen (betroffen nach aktueller Planung wären hier beispielsweise Gilching, Gernlinden oder Lochhausen). Überhaupt sind nur zwei der Westäste und nur einer der Ostäste zur Bedienung mit der Express-S-Bahn vorgesehen.¹⁸ Drittens würde das 15-/30-Minuten-Taktraster dazu führen, dass die Bedienung einer Reihe von Stationen im Außenbereich verschlechtert würde. Viele Stationen müssten in den Spätstunden anstelle des heutigen 20-Minuten-Taktes mit einem 30-Minuten-Takt vorlieb nehmen, bei manchen Stationen wäre dies sogar in der Hauptverkehrszeit der Fall.¹⁹ Ebersberg wäre dann beispielsweise nicht mehr im 20- sondern im

¹⁸ Vorgesehen sind hier Maisach – Pasing mit Zwischenhalten in Olching und Gröbenzell, Weißling – Pasing mit Zwischenhalt in Germering sowie Grafing – Leuchtenbergring mit Zwischenhalten in Zorneding, Haar und Trudering.

¹⁹ Im Falle der Realisierung des von den „Gutachtern“ präferierten und als vom Nutzen-Kosten-Faktor her als einzig realisierbar bezeichneten Betriebskonzeptes 6T würden 35 Bahnhöfe die Direktverbindung ohne Umsteigen nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig) verlieren, weitere drei Bahnhöfe hätten nur noch zur Hauptverkehrszeit direkte S-Bahnen nach Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke (Busbahnhof), Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz (Gasteig), 14 Bahnhöfe würden zur Hauptverkehrszeit den 10-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 15-Minuten-Takt bedient werden, sechs Bahnhöfe würden zur Hauptverkehrszeit den 20-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 30-Minuten-Takt bedient werden sowie 32 Bahnhöfe würden im Spätverkehr den 20-Minuten-Takt verlieren und nur noch im 30-Minuten-Takt bedient werden. Hinzu käme, dass aufgrund von Mischverkehren, Eingleisbetrieb und Kurzwenden am Bahnsteig zur Einsparung einer Zügeinheit in den Betriebskonzepten 6T und 6S auf zahlreichen Außenstrecken kein reiner Taktfahrplan vorgesehen wäre (z.B. Geltendorf – Grafrath: 20/18/12 (HVZ), Grafrath – Buchenau: 18/12/18/12 (HVZ, gerade) und 13/17/18/12 (HVZ, ungerade),

30-Minuten-Takt bedient, Tutzing wäre mit einem Stolpertakt konfrontiert. Viertens müsste für den Fall der Einführung des 15-/30-Minuten-Taktes bei der S-Bahn dann der Grundtakt der ergänzenden Buslinien verändert werden, was wiederum bedeuten würde, dass aus Finanzgründen in vielen Fällen ein Eindampfen auf einen 30-Minuten-Takt droht. Der Fahrplan für das Betriebskonzept 6T ist im Übrigen ein klassischer Papierfahrplan. Für die bestehende Stammstrecke werden hier munter Linien mit dem 15-/30-Minuten-Taktraster mit solchen, die weiterhin im 10-/20-Minuten-Raster fahren sollen, durcheinander gewirbelt. Selbst bei kleineren Verspätungen würde es hier zu großen Verwerfungen kommen.

Fazit

An dieser Stelle sei noch einmal die Kritik am „Gutachten“ „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“ kurz zusammengefasst: zum einen halten wir die Kosten für den Südring-Ausbau für weit überzogen. Gründe hierfür: 1. überhöhte Kostenansätze. 2. völlig übertriebene "Luxus-Planung". 3. keinerlei Optimierung bei der Bau- und der Baustellenlogistik. 4. falsche Kostenzuordnungen. Zum anderen wird

5. ein auch für den Fall der Realisierung der zweiten Röhre wenig zielführendes Betriebsprogramm unnötigerweise dem Südring übergestülpt. Die Kostenschätzung für die zweite Röhre fällt dagegen sehr bescheiden aus. Mitursächlich für die genannten Kritikpunkte sind die Aufgabenstellung durch die Auftraggeber und wohl auch deren Erwartungshaltung sowie die Bockbeinigkeit der DB Netz AG.

IX. Belastungen und Ärger über viele Jahre Bauzeit: Staub, Dreck und Lärm für die Anwohner über viele Monate bzw. teilweise über viele Jahre

Durch die Baumaßnahme sind im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt 229 Flurstücke betroffen. Unter 154 Flurstücken werden 84.700 Quadratmeter durch Tunnel und Stationen unterbaut. Für die Baudurchführung werden 74.360 Quadratmeter bauzeitlich, heißt befristet, etwa als Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen und Lagerflächen in Anspruch genommen. Eine dauerhafte Grundinanspruchnahme betrifft bahneigene Grundstücke auf gut 110.000 Quadratmetern.

Wie schon oben ausgeführt, bringt das Projekt zweite S-Bahn-Röhre laut Erläuterungsbericht in den Bereichen um die Rettungsschächte, den Haltepunkt Ostbahnhof und die Gleisanlagen zwischen der Berg-am-Laim-Straße und dem Leuchten-

bergring punktuell „erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Menschen, Pflanzen und Tiere, Klima und Luft sowie Landschaft und Stadtbild“ (S. 184). Im Bereich des Orleansplatzes kommt es durch die Rodung 86 großer Bäume zu Veränderung des Platzcharakters und damit des Stadtbildes (S. 187).

Die Baumaßnahmen im PFA 3neu sollen zum großen Teil unter Tage durchgeführt werden. Liegt eine ausreichende Überdeckung nicht vor und/ oder bestehen Konflikte der bergmännischen Herstellungsweise mit Sparten, werden die Tunnel in offener Bauweise hergestellt. Um die Beeinträchtigungen durch die Arbeiten an der Oberfläche zu begrenzen, wird an mehreren Stellen, so z.B. in der Berg-am-Laim-Straße sowie am Orleansplatz, mit Hilfe sog. Deckelkonstruktionen gearbeitet. Offene Baustellen gibt es in jedem Fall im Bereich der Angriffsstollen und im Bereich der Rettungsschächte. Für Beeinträchtigungen durch Staub, Lärm und Dreck sorgen die Bereitstellungsfelder, die Baufelder, heißt der bautechnische Umgriff der Baustellen, und die Baustelleneinrichtungsfelder.

Am Beispiel der für den Orleansplatz vorgesehenen Baumaßnahmen seien an dieser Stelle die massiven Beeinträchtigungen angedeutet. Laut Bauzeitenplanung sind für die Maßnahmen am Orleansplatz, die in sieben Bauphasen gegliedert werden sollen, 62 Monate veranschlagt. Für die bauzeitliche Verkehrsführung sind vier verkehrliche Hauptphasen vorgesehen.

Das Sperrengeschoss gliedert sich in zwei Teile; in den westlichen Bereich Aufgang Mitte und den östlichen Bereich Hauptaufgang Ost. Die Zugangsbauwerke Aufgang Mitte und Hauptaufgang Ost erfordern aufgrund der Zugangsanlagen, der umfangreichen Entrauchungsanlagen und technischen Betriebsräume sowie der angemessenen Gestaltung des unterirdischen Stationsbauwerkes die Herstellung in offener Bauweise.

Die Zugangsbauwerke Hauptaufgang Ost und Aufgang Mitte für den neuen Haltepunkt am Ostbahnhof, die sich jeweils in sechs Ebenen gliedern sollen (von der Ebene 1, Sperrengeschoss, mit ca. 4,5 m bzw. 5,5 m unter der Geländeoberkante bis zur Ebene 6, Bahnsteigebene, mit 35 m unter der Geländeoberkante), werden beispielsweise in offener Bauweise hergestellt. Exemplarisch aufgezählt seien hier die wesentlichen Eingriffe im Bestand, die für die Ebene 1 Hauptaufgang Ost vorgesehen sind: Teilabbruch des bestehenden Verbindungsganges zur U-Bahn, Abbruch des bestehenden Aufgangs zum Busbahnhof, Ersatzneubau in verschobener Lage, Unterbauung des Bestandsgebäudes Ostbahnhof/Orleansplatz (Sozialreferat, Orleansplatz 10-12), Gebäudeabfangung Orleansplatz 7 und viele andere mehr.

Die Maßnahmen zur Unterbauung des Gebäudes des Sozialreferates beinhalten beispielsweise wiederum Maßnahmen zum bauzeitlichen Rückbau der Räume,

Treppen, Wände, Fassaden und Bodenplatte im Erdgeschoß und Wiederherstellung als Ersatzneubau. Ein bauzeitliches Provisorium für den Funktionserhalt des Fluchttreppenhauses muss geschaffen werden, Lastenaufzug, Versorgungsschächte, gebäudetechnische Anlagen etc. müssen rückgebaut werden. Auch der Busbahnhof muss einschließlich seiner Dachkonstruktion zuerst rückgebaut und dann wiederhergestellt werden.

Für die Baugrube am Orleansplatz, die für den Aufgang Mitte geschaffen werden muss, gilt es laut Erläuterungsbericht folgende Maßnahmen zu ergreifen (S. 132):

- Rückbau und Umverlegung einer Gasleitung DN 300 der SWM.
- Umverlegung eines Mischwasserkanals NE 600/900. Der Kanal wird in Richtung der Weißenburger Straße verschwenkt. Ein Hausanschluss muss neu erstellt werden.
- Rückbau und Umverlegung einer Grundwassermessstelle der LH München.
- Rückbau und Neuverlegung einer 110kV-Stromtrasse der SWM von der Sedanstraße über den Pariser Platz, Pariser Straße, Breisacher Straße, Elsässer Straße, Orleansstraße, Fuß-/Radwegunterführung unter den Gleisanlagen der DB AG und der Friedenstraße (siehe Anlage 11.2.5).
- Neuordnung der Straßen- und Oberflächenentwässerung am Orleansplatz mit möglichst weitgehender Versickerung des Niederschlagswassers.
- Neuanschluss Mittelspannung an SWM Stromnetz am Zugangsbauwerk Aufgang Mitte.
- Umverlegung einer Trinkwasseranschlussleitung der SWM.
- Neuverlegung eines Netzersatzanlagenkabels.
- Umverlegung mehrerer Kabeltrassen der Telekom am Orleansplatz mit Bündelung über der Bauwerksdecke beim Zugangsbauwerk Aufgang Mitte.
- Rückbau und Wiederherstellung der Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik der LH München im Bereich der Baumaßnahmen.

Ähnliche Maßnahmen sind auch im Zusammenhang mit der Baugrube für den Hauptaufgang Ost zu ergreifen.

Die Baumaßnahmen für die zweite Röhre werden auch zu Unannehmlichkeiten im Betrieb der alten Stammstrecke führen. Dies allerdings in weit geringerem Umfang als die Maßnahmen zur Ertüchtigung der bisherigen Stammstrecke (LZB und elektronisches Stellwerk) 2003 und 2004. Damals kam es über gut ein Jahr jedes Wochenende zur Tunnelsperrung und auch werktags war ab 21.30 der Betrieb eben-

falls über gut ein Jahr stark eingeschränkt, weil zwischen der Hackerbrücke und Pasing nur ein Gleis zur Verfügung stand. Die neue Stammstrecke muss kurz nach Laim und am Leuchtenbergring aus- und eingebunden werden in die bisherige Strecke. Am Bahnhof Leuchtenbergring wird beispielsweise der vorhandene Bahnsteig A auf ca. 25 Meter Länge der neuen Gleisgeometrie angepasst, wobei die Bahnsteigbreite um bis zu 40 cm verringert werden soll.

X. Alternativen realisieren: Ertüchtigung des Bahn-Südringes und Ausbaumaßnahmen im „Mittel-, und Außenbereich

Spätestens seit und mit dem Finanzmarkt-Debakel und der Wirtschaftskrise sollten ins Auge gefasste Milliardeninvestitionen der öffentlichen Hand weitaus gründlicher hinterfragt werden, als dies bislang häufig der Fall war. Eine Milliardensumme ausgeben zu wollen für die zweite S-Bahn-Röhre und damit für eine Strecke, deren Resultat gerade einmal drei Zugpaare mehr je Stunde in der Hauptverkehrszeit im S-Bahn-Stammstrecken-Verkehr sein soll²⁰, die für den Regionalverkehr eben keinen Nutzen schafft, die für viele Fahrgäste massive Verschlechterungen in der Bedienungsqualität bedingen würde und die schließlich große Sicherheitsprobleme mit sich bringt, sollte sich verbieten. Die Protagonisten der zweiten Röhre, eng parallel geführt zur bisherigen Stammstrecke, apostrophieren dieses Vorhaben gerne als „Jahrhundertprojekt“. Aber gerade dann, wenn dieses Projekt so bedeutungsschwer gesehen wird, dann muss doch verhindert werden, dass die bisherige Schieflage im Münchner Schnellbahn-System, die Radiallastigkeit und die Konzentration auf Verbindungen zwischen dem Westen und dem Osten, vertieft und zementiert werden.

Mit einer Ertüchtigung des Südringes, welche einen 10-Minuten-Takt für die S-Bahn auf dem Südring erlauben würde²¹, was wiederum bei weitem nicht den von den „Gutachtern“ ins Felde geführten Aufwand bedingen würde, könnte die bestehende Stammstrecke im erforderlichem Maß entlastet werden. In Kombination mit einer Verlängerung der U 5 nach Pasing wäre dann auch noch der notwendige Bypass für den Fall einer Störung der bisherigen Stammstrecke geschaffen.

²⁰ Von 30 auf dann 33 Zugpaare in der HVZ. Damit könnten vier der S-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt fahren. Für weitere Taktverdichtungen wäre der Ausbau der Infrastruktur auf den Mittel- und Außenästen, vor allem aber auch die Entschärfung von Engpässen am Ostbahnhof, am Leuchtenbergring und in und bei Pasing erforderlich. Hier fehlt es aber am Geld und am politischen Willen.

²¹ Sollte die Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen viergleisig ausgebaut werden, so wie dies in der Expertise zur Flughafen-Anbindung empfohlen wird, dann würde dies die Möglichkeit schaffen, Güterzüge vom Südring abzuziehen, was wiederum Kapazitäten für S-Bahn-Züge frei machen würde.

Was den als Alternative zur zweiten S-Bahn-Röhre bei gleichzeitigem Nutzen für Regionalverkehre und auch als Maßnahme zur verbesserten Flughafen-Anbindung in der Diskussion stehenden „Nordtunnel“ anbelangt, so ist dieser genau zu prüfen und zu hinterfragen auf seine Realisierbarkeit, auf seinen verkehrlichen Nutzen und vor allem auch auf seine Kosten.

XI. Die Ablehnungsgründe noch einmal im Überblick

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 Taktausdünnungen 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 Rettungsstollen.
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 einigermaßen 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.