

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 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 hat der Bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister Zeil für heute (16. November) zur Vorstellung des Gutachtens eingeladen. Bereits 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 Zeitungsmeldung das Gutachten offen zulegen, widersetzte sich Minister Zeil mit der Begründung, 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. Jetzt wird erklärt, der Nutzen-Kosten-Faktor für die Zweite Röhre sei doppelt 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 dann doch nicht ganz verstiegen. Allerdings wird jetzt behauptet die Südring-Ausbau sei mit 1,3 Milliarden Euro Investitionskosten fast genauso teuer wie die Zweite Röhre mit angesetzten 1,5 Milliarden Euro¹ (jeweils einschließlich der jeweils notwendigen

¹ Der gegenüber bisherigen Kostenschätzungen geringere Kostenansatz für die Zweite Röhre wird seitens des Bayerischen Wirtschaftsministeriums begründet mit dem Verzicht auf den bislang östlich der Isar vorgesehenen Südast der Röhre. Dieser Südast wurde bisher von den Protagonisten der Röhre als ganz wesentlich von der Nutzenstiftung her erklärt. In die Investitionskosten für die Zweite Röhre wohl nicht hineingerechnet sind die Kosten 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 über-

netzergänzenden Maßnahmen im Außenbereich). 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 kommen.²

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 erklärt 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 dichtest 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

nehmen zu wollen. Von den Protagonisten der Röhre wird frech der „*Neubau des Empfangsgebäudes am Hauptbahnhof*“, welcher „*mit einer deutlich besseren Erschließung wie auch Orientierung einhergeht und damit auch den Regional- und Fernverkehrskunden in den Landkreisen zugute kommt*“ (Zitate aus einem aktuellen Argumentationskatalog des MVV, der zur Zeit besonders in der Region bemüht wird), als Nutzenstiftung durch die Zweite Röhre verkauft.

² 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 „Gutachter“ Betriebskonzepte vor, die 12 Züge je Stunde und Richtung vorsehen, was wiederum einem 5-Minuten-Takt entspricht, obwohl der Südring laut Staatsregierung doch eher weniger 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.

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 haben wir das Vergabeverfahren (Freihändige Vergabe ohne vorherige Vergabebekanntmachung), vor allem 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.

Wir bezweifeln, 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. Staatsregierung und DB AG sind aufgefordert, sich der fachlichen Auseinandersetzung zu stellen.

Ernsthaftes, diskussionswürdiges Gutachten oder doch eher plumpes Tricksen 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, sieht sich jetzt 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 werden. 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.³ 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-Ausbau 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 Steckenkilometer mit 15 bis 16 Millionen Euro niedriger als die von den „Gutachtern“ benannten

³ 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.

Planungskosten je Kilometer für den Südring-Ausbau (181 Millionen Euro bei 11 Kilometern Strecke).

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 soviel 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 Umfahrungsstrecken, 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 Strecken 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).

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).⁴

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 Infrastrukturmaßnahmen 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 und Richtung 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

⁴ 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).

Südring-Ausbau 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.⁵ Die Kosten für dieses Überwerfungsbauwerk 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

⁵ 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 zugsicherungstechnisch 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 Zwangspunkte 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 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 Bauwerk 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“)

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.“⁶) Hierzu ist folgendes anzuführen: Die Regionalzüge, die zur Zeit nach München fahren, haben eine Länge zwischen 240 und 310 Metern, die Zweite Röhre ist jedoch mit Bahnsteiglängen von 210 Metern im Planungs- und Genehmigungsverfahren. 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.⁷

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, 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

⁶ Zitat aus dem schon genannten Argumentationskatalog des MVV

⁷ „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“)

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“ (PFA 1, Anlage 1, Teil A, Seite 25). Bekanntlich fahren jetzt 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 Anfrage Stammstrecke XIII des Verfassers dieser Zeilen 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 Wirtschaftsministeriums 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.⁸ 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 milliarden-schwere Investition vorangetrieben.

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 an-

⁸ 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.

zumerken. 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.⁹ Drittens würde das 15-/30-Minuten-Taktraster dazu führen, dass die Bedienung mancher Stationen im Außenbereich verschlechtert würde. Ebersberg wäre dann beispielsweise nicht mehr im 20- sondern im 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 bedeuteten 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.

Hintergrund:

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 Zugkilometer 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 dem 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 milliardenteueren Projekt um den gleichen

⁹ 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.

Schildbürgerstreich wie beim bayerischen Transrapid-Vorhaben handeln würde. Die Kosten in Milliardenhöhe stehen in keinerlei vernünftigen 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 MD 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 wird ein Modell diskutiert, in dem 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.

Bereits bei der im Dezember 2007 von der Staatsregierung vorgestellten Neuplanung erlaubten sich die Verfasser dieses Antrages 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 aber auch der „Verzicht“ auf den Ausbau des S-Bahn-Werkes Steinhausen dokumentierten, 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.

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 kommt. 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 Finanzierungs-Töpfe 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.

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, wobei auch dieses Datum für den hypothetischen Fall einer erneuten Neuplanung zweifelhaft 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.

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.

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 soll¹⁰, 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 bisherigen Schiefelage 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 würde¹¹, 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.

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.

Dr. Martin Runge, MdL,
wirtschafts-, verkehrs- und europapolitischer Sprecher der GRÜNEN im Bayerischen Landtag
Telefon: 089-4126 2753, 08142/597 151
Email: runge.martin@gmail.com, martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de,
Homepage: <http://www.martin-runge.info>

¹⁰ 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.

¹¹ 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.