

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann



Außerordentliche Bürgerversammlung am 30. Juli 2008 um 19:00 Uhr

Ingeborg Michelfeit:

Beinahe auf allen Ebenen beschäftigen wir uns intensiv seit drei Jahren mit dieser Planung, um die **schwersten Betroffenheiten** in unserem Stadtviertel zu lindern.

Die Kirchenstraße Herr Scheller, ist wie Sie sich auszudrücken pflegen, abgefrühstückt. **Auch** die Grenzen zum Machbaren und ? die Kosten ? sollen den Röhren unter dieser Gründerzeitstraße den Garaus gemacht haben.

Aber lassen Sie uns die Vergangenheit endlich begraben und über die Zukunft sprechen.

Wer steht sich näher als Betreiber und Nutzer. Partnerschaft ist hier angesagt und nicht Zerstrittenheit.

Jetzt ist es an der Zeit die Kräfte zu bündeln.

jetzt ist gemeinsames Handeln angesagt

jetzt brauchen wir **die Lösung**.

Kein Land der Welt würde es sich je leisten eine, auch noch parallel verlaufende S-Bahn-Luxus-Trasse ohne ausreichende Umsteigemöglichkeiten und Bahnhöfe zu bauen.

Wann kommt endlich die Einsicht, dass wir keine S-Bahn brauchen, die an den Fahrgästen vorbeifährt.

Wir wollen nicht länger der Spielball in diesem Projekt sein, wo viel nachgedacht, wenig kommuniziert und gar nicht kooperiert wird,

aber dafür Millionen in den Sand gesetzt werden.

Allein für die Planung – **ohne** Licht am Ende des Tunnels – haben wir als Steuerzahler schon über 50 Millionen Euro bezahlt. Am Bedarf vorbei und mit nur fragwürdigem Nutzen wird der Bau weitere 2 Milliarden verschlingen.

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann



Und.....

wir gehen schon heute davon aus, dass es nicht dabei bleibt. Bis zur endgültigen Fertigstellung im Jahre **2020** steigen die Kosten **weiter**. Beste Beispiele... sind der ebenfalls „abgefrühstigte“ Transrapid dessen Kosten von 2 auf 3,6 Milliarden anstiegen und Stuttgart 21, von der Bahn mit 2,8 Milliarden prognostiziert, wird aller Voraussicht nach 6,9 Milliarden kosten.

Welche Alternative, Herr Scheller tischen Sie uns dann auf, wenn Sie sich wieder einmal verrechnet haben und der Preis dem Kosten/Nutzen-Faktor nicht stand hält.

Der ursprüngliche Auftrag des Vorhabenträgers von A nach B zu planen wurde ausgeführt und Kernkompetenzen wollen wir diesbezüglich in **keiner** Weise in Frage stellen, aber für die sinnvolle Umsetzung eines **so** teuren Vorhabens reicht es nicht nur einen Plan zu haben.

Hier führten nicht die Gründe zu einem Ergebnis, sondern das **Ergebnis** sucht seinen Grund. Und **wir** haben allen Grund dazu die Folgeschäden aufzudecken und zu verhindern.

Eine zweite Stammstrecke brauchen wir, das steht fest. Natürlich wollen auch wir den Ausbau des ÖPNV mit der Einbindung einer 2. Stammstrecke vorantreiben.

Aber **unser** Ziel ist nicht das Größte, sondern das **Beste** für München und die Fahrgäste zu bekommen.

Außerdem haben wir eine **etwas andere** Vorstellung von Demokratie. Auf dem Rücken der ohnehin schlecht an die S-Bahn angebundenen oder boomender Stadtquartiere z.B. Parkstadt Schwabing, soll hier eine Luxussanierung vorgenommen werden, von der nur wenige profitieren, die meisten eher **verlieren**.

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann



Schenkt man Ihren Ausführungen Herr Scheller, zum Sicherheitskonzept Glauben, so könnten die in 40 Meter Tiefe liegenden Bahnhöfe bei einem großen Unfallgeschehen bis zu 5000 Menschen das Leben kosten.

Welche Maßnahmen wurden zur Minimierung eines Maximums an Kollateralschaden seit der ersten Planungsvariante getroffen?

Für diese, in **jeder** Hinsicht verschwenderische Planung fordern wir ein **rasches** Ende und stattdessen eine effiziente Einbindung in ein integriertes Verkehrskonzept.

.

Mit der seit 2001 praktizierten Lochtherapie auf der Stammstrecke muss **jetzt** Schluss sein. Der notwendige **Ausbau** der Außenstrecken muss endlich in das Gesamtkonzept mit einbezogen werden, weil sonst nur eines sicher bleibt, dass beim S-Bahn fahren **Geduld** als selbstverständliche Tugend vorausgesetzt wird.

Gemeinsam und damit meine ich **alle**, die eine Lösung zur zweiten Stammstrecke wollen, müssen wir alles daran setzen für weniger Geld etwas Sinnvolleres **früher** zu bekommen. Die nächste Generation wird es uns danken, denn: Was einmal steht, hat die Berechtigung zu bleiben.

Immer noch fühlt sich die Stadt beschenkt und spielt dieses Spiel unverdrossen mit. Jede verkehrlich, zeitlich und monetär bessere Alternative blieb bisher auf dem Weg zu den Verantwortlichen im „alten Tunnel“ stecken.

Deshalb, werden **Sie** meine Damen und Herren **jetzt** aktiv und sei es nur mit Ihrem Stimmzettel.

Ich möchte noch darauf hinweisen, dass die Bürgerinitiative eine eigene Informationsveranstaltung für den 15. Oktober plant, zu der ich Sie schon heute herzlich einlade.

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann



Dr. Walter Heldmann:

Die Position der Bürgerinitiative zu den verkehrsplanerischen Aspekten des Projekts

Wenn dieser Tunnel gebaut wird, dann sitzen wir in Haidhausen die nächsten 12 Jahre auf einer riesigen Baustelle. Da muss man schon mal nachfragen, ob das wirklich die richtige Lösung ist.

Zunächst: wozu wird eine 2.Stammstrecke gebraucht?

Sie wird in erster Linie als Bypass für den Störfall im Tunnel gebraucht und darüber hinaus zur weiteren Taktverdichtung, z.B. für den 10-Minuten-Takt auf allen 7 Linien. Aber man muss wissen, dass ein zweiter Tunnel allein zunächst nichts nützt, weil die Außenstrecken dafür nicht ausgebaut sind.

Was uns hier vorgestellt wird, ist die denkbar schlechteste Lösung für das Problem. Und damit bin ich schon bei meinem nächsten Punkt, nämlich der

Kritik an der geplanten Strecke: Ich fasse zusammen:

1. Der 2.Tunnel soll parallel und knapp neben der bestehenden Stammstrecke gebaut werden.

Die Zentrallastigkeit des Netzes, heute schon ein Nachteil wird weiter verschlimmert, es wird keine einziges neues Stadtviertel erschlossen und der Ostbahnhof verliert seine Bedeutung als der zentraler Knotenpunkt im Osten der Stadt.

Nach Meinung von unabhängigen Fachleuten ist die Streckenführung eine eklatante Fehlplanung.

2. Die Kosten sind aus dem Ruder gelaufen, damit ist die Wirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben und die Förderung gefährdet. Gleichzeitig ist die Bauzeit von ursprünglich 5 auf 12 Jahre angestiegen. Das sind alles KO-Kriterien.
3. Der Tunnel ist wegen der großen Tiefe ein besonderes Sicherheitsrisiko auf das schon oft hingewiesen wurde, ohne befriedigende Antworten zu bekommen.
4. Die Fahrgäste werden nach Fertigstellung kaum einen Nutzen haben. Den 10-Minuten-Takt auf allen Linien wird es dann noch immer nicht geben und der Service wird sich für viele Benutzer sogar verschlechtern.

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann



Zum Beispiel:

- Der 2-Minuten-Takt auf der alten Stammstrecke zwischen Ostbahnhof und Hackerbrücke wird ausgedünnt.
- Viele Fahrgäste müssen einmal zusätzlich umsteigen
- Das Umsteigen auf der neuen Tunnelstrecke wird wegen der großen Tiefe mühselig und zusätzlich Zeit kosten.
- Auf der heute schon überlasteten U3/U6, wird das Gedränge noch schlimmer.

Bei diesen gravierenden Nachteilen stellt sich die Frage: Gibt es keine besseren Lösungen?

Mögliche Alternativen:

Ja, es gibt Lösungen die verkehrstechnisch besser sind, weniger kosten und in kürzerer Zeit zu realisieren wären. Das sind keine unausgegorenen Ideen, sondern Konzepte die von Experten erarbeitet wurden. Diese Konzepte sind in der Fachwelt bekannt und sie wurden auch im Zuge der Einwendungen offiziell vorgetragen.

Als erste Alternative ist der Südring zu nennen. Die bestehende Bahntrasse vom Ostbahnhof zum Hbf. könnte als 2.Stammstrecke genutzt werden.

Der Südring erfüllt die Anforderungen an eine 2.Stammstrecke voll. Er kann für deutlich weniger Geld in kurzer Zeit realisiert werden und ist damit die eindeutig bessere Lösung.

Die Bahn ist dagegen und führt als einen Hauptgrund "gravierende Eigentumseingriffe" an. Diese Aussage beruht auf dem Plan der Bahn aus dem Jahr 2001.

Nun wurden in der Zwischenzeit Konzepte vorgelegt, die eindeutig beweisen, dass der Ausbau bei richtiger Planung vollständig auf bahneigenem Gelände durchgeführt werden kann. D.h. es gibt keine Eigentumseingriffe.

Außerdem haben die Autoren der Südring-Lösung ein Betriebskonzept mit einem minutengenauen Fahrplan vorgelegt. So was hat die Bahn bis heute nicht zustande gebracht. Eine Animation davon können Sie betrachten während ich weiterrede.

Diese Lösung könnte für deutlich weniger als ½ Mrd. gebaut werden.

Es drängt sich die Frage auf: Wurde der Südring absichtlich schlecht gerechnet?

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann



In dieser Debatte werden leider immer wieder Argumente gebracht, die schon längst widerlegt sind. Oder man führt scheinbar gute Gründe auf, die dem Laien einleuchten, aber verschweigt gleichzeitig die wesentlich größeren Nachteile, die sich damit verbinden.

Dafür ein Beispiel: Es wird behauptet, dass bei dieser Streckenführung im Fall eines Totalausfalls des Ostbahnhofs immer noch Züge über den neuen Tunnel fahren können.

Das ist richtig, aber was passiert wenn der Hauptbahnhof, oder die Stationen Hackerbrücke oder Laim ausfallen? Auch dann ist das gesamte Netz lahm gelegt. Also die Argumentation ist schon mal unlogisch, aber noch schlimmer ist, dass man bei dieser Gelegenheit den Nachteil verschweigt, dass der Ostbahnhof nicht mehr zentraler Umsteigeknoten im Osten ist.

Zwei weitere Alternativen auf die ich kurz streife, wären der City-Tunnel und der Zwei-System-U/S-Bahn-Betrieb. Für beide gilt das gleiche wie für den Südring, sie sind verkehrlich besser, kosten deutlich weniger und werden mit Argumenten abgelehnt die schon längst widerlegt sind.

Meine Damen und Herren, das war jetzt ein Schnelldurchgang zum Münchner S-Bahn-Streit. Wenn Sie es genauer wissen wollen, dann kommen Sie zu unserer Veranstaltung am 15.Oktober. Wir werden dort die alternativen Konzepte ausführlich darstellen.

Bei dieser Gelegenheit werden Fachleute da sein, die vermutlich eine weitere, bisher noch nicht bekannte Lösung vorstellen werden. Ansonsten verweise ich auf unsere Webseite.

Wir stellen fest, dass die schlechteste und teuerste Lösung stur weiter verfolgt wird.

Es ist kein rationaler Grund erkennbar, der für das Projekt spricht.

Von unseren politischen Vertretern erwarten wir, dass eine Entscheidung dieser Größenordnung revidiert wird wenn sich, wie in diesem Fall, wesentliche Parameter geändert haben.

Wir halten diese Lösung für eine Verschwendung von Steuergeldern. 12 Jahre auf einer Baustelle leben zu müssen, und das ohne Sinn und Nutzen für die Allgemeinheit, das lassen wir uns in Haidhausen nicht bieten.

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann



Antrag:

1. Vor dem Hintergrund des wenig überzeugenden verkehrlichen Nutzens, der immensen Kosten, der massiven Belastungen für Haidhausen und vor allem auch der völlig ungenügenden Zeitschiene, die Fertigstellung des wichtigeren Astes in Richtung Ostbahnhof/St-Martin-Straße ist jetzt erst für das Jahr 2022 vorgesehen, spricht sich die Landeshauptstadt München gegen die aktuellen Planungen von Bahn AG und Freistaat zum Bau einer zweiten Münchner S-Bahn-Röhre aus.
2. Die Landeshauptstadt München fordert von Bahn AG und Freistaat mit Nachdruck Maßnahmen, *um „schon deutlich vor dem Jahr 2016 Verbesserungen im S-Bahn-Betrieb zu erreichen (Störfallmanagement, Kapazitätserweiterung, Abbau von Verspätungsquellen)“*, so wie dies der Stadtratsbeschluss vom 23.01.2008 vorsieht. Hierzu zählen die Schaffung eines Regionalzughaltes an der Poccistraße, der Ausbau des Westkopfes Pasing und die Ertüchtigung des Bahn-Südringes, um in Notfällen auf der Stammstrecke als Puffer fungieren zu können. Gleichzeitig muss nach zielführenden Alternativen zur Ergänzung und Entlastung der S-Bahn Stammstrecke gesucht werden.