

Anleitung für eine Einwendung für alle (Münchner, S-Bahn-Nutzer, Steuerzahler,...)

Sagen Sie der Regierung was Sie vom Tieftunnel halten

Was sie tun müssen

Gegen das Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke München“ kann jeder Einwendung erheben, der davon betroffen ist. Da dieses Projekt weitreichende Folgen für den Münchner Nahverkehr und für die Münchner Stadtentwicklung hat, sollte jeder Einspruch erheben.

Sie müssen darlegen, wie Sie persönlich durch dieses Projekt beeinträchtigt werden, z.B. durch schlechtere Takte an Ihrem S-Bahnhof zur Hauptverkehrszeit und im Spätverkehr; schlechtere Takte beim Bus (den ganzen Tag über) oder bei der U-Bahn (im Spätverkehr).

Sie können Einwand erheben gegen die fragwürdige Bevorzugung des Tunnels gegenüber dem S-Bahn-Südring, wenn Sie ihre täglichen oder gelegentlichen Fahrten schnelle über einen S-Bahn-Südring abwickeln könnten, wenn Sie als Anwohner des Südrings von schlechterem Lärmschutz und der Aussicht auf mehr Güterzugfahrten betroffen sind oder wenn Sie der Ansicht sind, dass München dringend starke Tangenten nicht nur für den Auto- sondern auch für den Öffentlichen Verkehr benötigt.

Die Einwendung schicken sie bis zum 13. Oktober 2010 (Datum des Poststempels!) an die Regierung von Oberbayern, 80534 München oder geben sie Ihre Einwendung direkt an der Pforte Maximilianstraße 39 ab (Tram 17 und 19, Haltestelle Maxmonument).

Was soll ich schreiben?

Unsere Argumente in der Übersicht

Auf den folgenden Seiten haben wir Ihnen eine Fülle von Argumenten gegen den Tieftunnel und für den S-Bahn-Südring zusammengetragen. Wählen Sie aus diesen, die für Sie passenden aus, fügen Sie in ein Dokument ein, unterschreiben und schicken Sie an die Regierung von Oberbayern.

Unser Einwendungs-Baukasten

- [Teil 1: Allgemein: Der Tieftunnel verfehlt Planungsziele](#)
- [Teil 2: Der Tieftunnel steht im Widerspruch zur polyzentrischen Stadtentwicklung](#)
- [Teil 3: Keine Stärkung des Stadt-Umland-Verkehrs durch den Tieftunnel](#)
- [Teil 4: Der Tieftunnel verschlechtert ÖPNV für Münchner](#)
- [Teil 5: Der Tieftunnel verschlechtert ÖPNV für Fahrgäste aus der Region](#)
- [Teil 6: Der Tieftunnel verhindert bessere Anbindung des Münchner Südens](#)
- [Teil 7: Mehr Güterzüge für den Münchner Süden](#)
- [Teil 8: Der Tieftunnel und die Mär einer verbesserten Flughafenbindung](#)

1. Sämtliche im Erläuterungsbericht aufgezählten Planungsziele werden verfehlt oder gar in ihr Gegenteil verkehrt.

Die Gutachten des Freistaats sehen keine „Bereitstellung weiterer Streckenkapazitäten“ für die S-Bahn vor, sondern basieren auf dem Nicht-Ausbau der Außenstrecken.

Deshalb soll der 10-Minuten-Takt abgeschafft werden. Statt einem Bedienungsniveau wie in Berlin und Hamburg soll ein 15-Minuten-Takt wie in Frankfurt und Stuttgart eingeführt werden.

Zum Vergleich:

S-Bahn	Anzahl Außenstrecken	Tägliche Fahrgäste
München	12	800.000
Frankfurt	12	425.000
Stuttgart	8	300.000

Es findet keine „Verknüpfung mit allen bestehenden U-Bahn-Linien auf kurzen Wegen sowie mit Tram und Bus“ statt.

Die Umsteigewege zu den U-Bahn-Linien sind außer am Ostbahnhof länger und damit unbequemer als beim bestehenden Stammstreckentunnel. Besonders problematisch ist die geplante Umsteigesituation am Hauptbahnhof zwischen zweitem S-Bahn-Tunnel und der U1/U2.

Die Verknüpfung mit Tram und Bus ist deutlich schlechter als bei der bestehenden Stammstrecke. Die Umsteigemöglichkeit zur Buslinie 152 (Hirschgarten), zu den Buslinien 53 und 133 (Donnersberger Brücke), zur Tramlinie 27 (Stachus) und zu den Tramlinien 15 und 25 (Rosenheimer Platz) gehen vollständig verloren. Die Linien 17 und 18 sind statt an 3 Bahnhöfen (Hauptbahnhof, Stachus und Isartor) nur noch an einem (Hauptbahnhof) erreichbar. Die verbleibenden Verknüpfungspunkte zur Tram am Hauptbahnhof und Ostbahnhof werden durch die extreme Tieflage der S-Bahnhöfe deutlich unattraktiver als auf der bestehenden Stammstrecke.

Es findet keine „Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und der Hauptumsteigepunkte Hauptbahnhof und Marienplatz durch ein gleichwertiges bzw. verbessertes Bedienungskonzept“ statt- ganz im Gegenteil.

Die bestehende Stammstrecke wird in der vorliegenden Planung nicht von Fahrgästen, sondern von Fahrzeugen entlastet. Von den heute 30 S-Bahnen pro Stunde und Richtung sollen 9 aus der bestehenden Stammstrecke herausgenommen und durch den Tiefunnel geschickt werden, mit allen oben aufgezählten Nachteilen für die Fahrgäste. Da sämtliche Umsteigemöglichkeiten an der Donnersberger Brücke, an Stachus, Isartor und Rosenheimer Platz fehlen, kommt es zu einer weiteren Belastung der Hauptumsteigepunkte Hauptbahnhof und Marienplatz. Das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke München“ steht im kompletten Widerspruch zu seinen vorgeblichen Planungszielen.

Nur eingeschränkt findet die „Bereitstellung einer Entlastungs- bzw. Ausweichstrecke für den Störfall“ statt, da die Giesinger S-Bahnen den zweiten Tunnel gar nicht erreichen können.

Der spätere Bau einer Zufahrt zum zweiten Tunnel aus Richtung Giesing ist aus Kostengründen völlig illusorisch. Wäre er wie bei den vorangegangenen Planungen beibehalten worden, hätte erneut keine Chance auf Erreichen eines Nutzen-Kosten-Faktors größer eins bestanden.

Es findet keine „Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs im S-Bahn-Bereich“ statt.

Vielmehr soll der leicht merkbare 10-Minuten-Takt zugunsten eines schlechter merkbaren 15-Minuten-Takt aufgegeben werden. Noch schwerwiegender ist der im Spätverkehr vorgesehene 30-Minuten-Takt anstelle des heutigen 20-Minuten-Takt.

Die Einführung von Express-S-Bahnen nach Maisach, Weßling und Grafing macht den S-Bahn-Betrieb instabiler, da Züge mit unterschiedlicher Reisegeschwindigkeit („Geschwindigkeitsschere“) auf denselben Gleisen fahren sollen. Aus genau diesem Grund wurden früher eigene S-Bahn-Gleise auf den Außenstrecken gebaut, damit schnellere Regionalbahnen und Fernzüge nicht den langsameren S-Bahnen in die Quere kommen. Mit den Express-S-Bahnen sollen solche unterschiedlichen Geschwindigkeiten neu eingeführt werden auf Gleisen, wo heute ausschließlich S-Bahnen mit derselben Geschwindigkeit unterwegs sind.

Mit dem späteren Regionalexpress zum Flughafen plant der Freistaat sogar, eine solche Geschwindigkeitsschere auf der Stammstrecke zu installieren. Diese Regionalexpressen sollen die S-Bahnhöfe Laim und Leuchtenbergring ohne Halt durchfahren.

Zitate: aus Erläuterungsbericht Allgemeiner Teil Seite 2

2. Stadtplanung spielt keine Rolle

Stadtplanerische Belange spielen keine Rolle

Seit 1975 gilt für München ein polyzentrischer Stadtentwicklungsplan, um die Überlastung des Stadtzentrums abzumildern. Wesentlicher Bestandteil dieses Konzepts ist die Förderung der Stadtteilzentren und damit auch die Förderung attraktiver und leistungsfähiger ÖV-Verbindungen zwischen den Stadtteilen. Die vorliegende Planung steht im diametralen Widerspruch zu diesem Konzept, indem sie die Überlastung der Hauptumsteigepunkte noch auf die Spitze treiben würde. Um dieser zusätzlichen Belastung der Hauptumsteigepunkte zu begegnen, plant die MVG bereits eine vierte U-Bahn-Stammstrecke und damit eine weitere Milliardeninvestition in eine radiale statt einer tangentialen Verkehrsbeziehung. All das widerspricht dem Konzept der polyzentrischen Stadtentwicklung.

Der Tieftunnel zwingt zum Bau einer vierten U-Bahn-Stammstrecke und vereitelt sie zugleich – der S-Bahn-Südtring lässt diese Option offen, ohne sie zu verbauen

Um der drohenden Überlastung am Hauptbahnhof Herr zu werden, plant die MVG bereits eine „U9“ von der Münchner Freiheit über den Hauptbahnhof zur Implerstraße; de facto eine vierte U-Bahn-Stammstrecke parallel zur U3/U6. Diese würde – genau wie der S-Bahn-Tieftunnel – an den drei genannten Stellen äußerst komplizierte Anschluss- und Umbauten an den bestehenden Tunnelbauwerken erfordern und dadurch mindestens 1 Milliarde Euro kosten. Derselbe Tieftunnel, der diese U9 erst nötig macht, liegt ihr aber am Hauptbahnhof im Weg – Platz für die U9 wäre erst in rund 55 Metern Tiefe! Der S-Bahn-Südtring erübrigt auf absehbare Zeit den Bau einer solchen vierten U-Bahn-Stammstrecke, ohne die Möglichkeit dafür zu verbauen. Eine spätere U9 könnte bereits zwischen Bruderstuhl- und Implerstraße ausfädeln und einen eigenen Bahnhof Poccistraße erhalten, um Anschluß an die Zweite S-Bahn-Stammstrecke zu erhalten. Ein eigener Bahnhof Poccistraße wäre nur unwesentlich teurer als ein extrem umständlicher Umbau des Bahnhofs Implerstraße. Dessen ungeachtet muss die Priorität auf der Stärkung der Tangenten liegen, um das System im Stadtzentrum von unnötigen Umsteigeverkehr zu entlasten. Eine frühzeitige Fokussierung auf die U9 würde abermals erhebliche Finanzmittel binden, die wesentlich effizienter in Tangenten angelegt sind.

3. Keine Stärkung des Stadt-Umland-Verkehrs

Bayerische Umweltpolitik: Setzen aufs Auto?

70% der Pendler über die Münchner Stadtgrenze nutzen das Auto; nur 30% den öffentlichen Nahverkehr. Zur Stärkung des Stadt-Umland-Verkehrs sind also eigene Gleise nach Fürstenfeldbruck, Neufahrn, Johanneskirchen und Markt Schwaben erforderlich, um auf diesen Strecken den 10-Minuten-Takt anbieten zu können.

Die Betriebskonzepte des Freistaats basieren jedoch auf dem Nicht-Ausbau der genannten Strecken. Auf diese Weise hat man den 10-Minuten-Takt in der Vergleichsrechnung durchfallen lassen – ohne Streckenausbau kann man ihn nur auf der Strecke nach Gauting zusätzlich einführen.

Der Freistaat fürchtet, nach Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im Jahre 2019 derartige Ausbauten alleine finanzieren zu müssen. Mit dem 15-Minuten-Takt möchte er sich dieser Verpflichtung entziehen.

Effizienter Mitteleinsatz spielt keine Rolle

Durch den Bau des Tieftunnels wird die Erreichbarkeit der Innenstadt marginal verbessert. Angesichts des heute schon sehr hohen ÖPNV-Anteils in der Innenstadt und der schlechten Tangentialverbindungen in München kann hier nur von einer Fehlinvestition gesprochen werden. Eine ernsthafte Reduzierung des Autoverkehrs ist auf diese Weise nicht erreichbar.

4. Vorteile für Wenige, Nachteile für (fast) Alle

Fahrgastbelange spielen keine Rolle

Die vorliegende Planung argumentiert ausschließlich aus innerbetrieblicher Sicht.

Landläufig würde man meinen, eine „Entlastung der bestehenden Stammstrecke“ bedeutet, man bietet denjenigen Fahrgästen neue Direktverbindungen an, die heute mangels Alternative in die Innenstadt fahren um dort umzusteigen. Tatsächlich soll diese „Entlastung“ aber durch eine Taktreduzierung – d. h. Angebotsverschlechterung - auf der bestehenden Stammstrecke herbeigeführt werden.

Ebenso verhält es sich mit der „Entlastung der Hauptumsteigepunkte Hauptbahnhof und Marienplatz“. Diese würden durch die vorliegende Planung noch zusätzlich belastet werden. „Entlastung“ bedeutet im Sprachgebrauch vorliegender Planung, daß z. B. am Marienplatz nicht mehr nur am Südkopf, sondern zusätzlich auch am Nordkopf des U-Bahnhofs in die S-Bahn umgestiegen werden kann. Statt einem gesamtverkehrlichen Blickwinkel betrachtet diese Planung ausschließlich die Fahrgastströme innerhalb der Station Marienplatz.

Fragwürdiges Angebot auf der bestehenden Stammstrecke

Der abendliche 30-Minuten-Takt (ab ca. 20:00 Uhr) führt vor allem auf der bestehenden Stammstrecke zu deutlich schlechterem Angebot als heute. Statt 21 S-Bahnen pro Stunde und Richtung soll es dann nur noch 12 S-Bahnen pro Stunde und Richtung geben – besonders interessant für Gasteig- oder auch Wiesnbesucher.

Fragwürdiges Angebot auf der Zweiten Stammstrecke

Die Gutachter des Freistaats sehen auf der neuen Stammstrecke einen 2-3-10-Minuten-Takt vor. Diese Abfolge wiederholt sich viertelstündlich. Es gibt also 4-mal eine 10-Minuten-Lücke pro Stunde. Richtung Osten kommt nach dieser 10-Minuten-Lücke als erstes ein Kurzzug(!) nach Markt Schwaben (HVZ bis Erding); 2 Minuten später folgt ein Langzug zum Leuchtenbergring. Mit einem derartigen Fahrplan wird sich die Nutzung der Zweiten Stammstrecke in Grenzen halten. Die Fahrgäste werden sich weiterhin auf die bestehende Stammstrecke konzentrieren, wo die maximale Wartezeit „nur“ 5 Minuten betragen soll.

Übrigens sieht das Fahrplankonzept des Flughafengutachtens immer noch eine derartige „Gruppenbildung“ vor: trotz 2 zusätzlicher Express-S-Bahnen und 4 regionalexpressen gibt es dann immer noch zwei 5-Minuten- und zwei 7-Minuten-Lücken pro Stunde im Zweiten Tunnel.

Fahrten pro Stunde/Richtung	Hauptverkehrszeit	tagsüber	abends
Stammstrecke heute	30	21	21
Stammstrecke künftig	21	18	12
Tieftunnel	12	12	10

MVG beweist: die S-Bahn-Stammstrecke kann zuverlässig sein

Während die DB den 2-Minuten-Takt auf der Stammstrecke abschaffen will, plant die MVG die Einführung des 2-Minuten-Takts auf den U-Bahn-Stammstrecken. Das neue U-Bahn-Betriebskonzept wurde von dem selben Planungsbüro erstellt, das die S-Bahn-Betriebskonzepte für den Freistaat erstellt hat. Ein zuverlässiger 2-Minuten-Takt auf der S-Bahn-Stammstrecke ist also problemlos möglich, sobald die S-Bahn überall eigene Gleise hat – genau wie die U-Bahn.

Der Tieftunnel konterkariert die Bemühungen der MVG

Sämtliche Gutachten – die des Freistaats inbegriffen – haben bewiesen, dass der S-Bahn-Südring Entlastungen für alle 4 Schnellbahn-Stammstrecken in München bringt. Der Tieftunnel hingegen würde nur die am stärksten belasteten U-Bahn-Strecken weiter belasten und nur die U4/U5 entlasten – auf denen es keine Kapazitätsprobleme gibt. Der Tieftunnel würde also nur die bestehenden Ungleichgewichte im Schnellbahnnetz weiter verschärfen.

Die stärksten Überlastungen im U-Bahn-Netz finden sich auf den Strecken südlich vom Sendlinger Tor – genau dort, wo der S-Bahn-Südring für Entlastung sorgt. Der Tieftunnel würde hier für weitere Belastung sorgen, und die U-Bahnen wären trotz geplanter Taktverdichtung so voll wie bisher.

Taktverschlechterungen drohen daher auch bei der MVG

Der 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn wird sich auch auf den städtischen Nahverkehr auswirken. Tagsüber könnten dann sämtliche Buslinien, die Zubringerfunktion zur S-Bahn haben, vom 20- auf den 30-Minuten-Takt umgestellt werden. Im Spätverkehr ist grundsätzlich mit einem 30-Minuten-Takt zu rechnen, da die S-Bahn dann ohnehin nicht mehr öfter fährt. *„Nach Aussage der Prognosen der Firma Intraplan (...) wird es hier im MVG-Netz (...) per saldo zu merklichen Fahrgastverlusten (rund 3%) und folglich Einnahmeverlusten sowie evtl. Kostenwirkungen bei SWM/MVG kommen, die in irgendeiner Weise zu kompensieren sind“ (MVG-Geschäftsführer Herbert König in: Bayerischer Landtag, Anhörung zum Thema „Ertüchtigung des Bahnknotens München“, Anlage zum Wortprotokoll, S. 208).*

30-Minuten-Takt bei der U-Bahn

Ein 30-Minuten-Takt bei der S-Bahn im Spätverkehr passt nicht zum 20-Minuten-Takt im Spätverkehr bei Tram und Bus. Auch die U-Bahn fährt zwischen 0 und 1 Uhr nur alle 20 Minuten, der Übergang vom üblichen 10- zum 20-Minuten-Takt wird aber immer weiter nach vorne geschoben. Nur Samstags und Sonntags ist zwischen 01:00 und 02:30 Uhr früh auf der U-Bahn ein 30-Minuten-Takt anzutreffen.

„Am späten Abend, wenn die U-Bahnen alle 30 Minuten verkehren, ist sogar eine bessere Abstimmung möglich“ (MVG-Geschäftsführer Alexander Freitag in: Bayerischer Landtag, Anhörung zum Thema „Ertüchtigung des Bahnknotens München“, Anlage zum Wortprotokoll, S. 205). Der MVV geht also jetzt schon davon aus, dass die U-Bahn künftig auch unter der Woche im Spätverkehr nur noch alle 30 Minuten fahren wird.

Messen mit zweierlei Maß (1)

Der 2. S-Bahn-Tunnel bringt eine zusätzliche Belastung für die U3/U6. Laut Gutachtern wäre die U3/U6 aber immer noch „nur“ zu 56% ausgelastet. Würde man dasselbe Rechenmuster auf die bestehende S-Bahn-Stammstrecke übertragen, so

könnte von Kapazitätsproblemen keine Rede sein – alleine schon deswegen, weil selbst zur morgendlichen Hauptverkehrszeit heute nur ca. 2/3 aller Züge als Langzüge verkehren.

5. Was erwartet die Fahrgäste im Umland?

Umland verliert zehn Minuten-Takt

Alle Prognosen gehen davon aus, dass das stärkste Wachstum im nahen Umland stattfinden wird – also an genau jenen S-Bahnhöfen, die den 10-Minuten-Takt verlieren sollen. Welcher S-Bahnhof wie betroffen ist, siehe

[teil3.pdf](#)

Negative Folgen durch Anpassung an 15 Minuten-Taktraster

Die Taktverschlechterungen bei der S-Bahn haben auch Taktverschlechterungen bei den Regionalbussen zur Folge. Laut Gutachten soll sich die Zahl der Regionalbusse um 10% verringern. Da die Gutachter keine genaue Aussage darüber machen, welche Regionalbuslinie in welcher Art angepasst werden soll, ist potentiell jeder Nutzer von Regionalbussen betroffen.

Der 15-Minuten-Takt tagsüber führt dazu, dass die S-Bahn abends nur noch alle 30 Minuten fahren soll. Auch hiervon sind vor allem die stadtnahen Umlandgemeinden betroffen, in denen die stärkste Zunahme an Einwohnern und Arbeitsplätzen erwartet wird. Welcher S-Bahnhof wie betroffen ist, siehe

[teil3.pdf](#)

Express-S-Bahnen führen zum Chaos

Die wenigen Streckenäste, die Express-S-Bahnen erhalten sollen (Mammendorf, Herrsching und Ebersberg), zahlen dafür einen hohen Preis: trotz rechnerisch ebenso viel S-Bahn-Fahrten in der Spitzenstunde wie heute ist kein glatter 10-Minuten-Takt mehr möglich. Außerdem führen die Expressfahrten zu Umsteigezwängen innerhalb eines Streckenastes (z.B. zwischen Ebersberg und Kirchseeon). Welcher S-Bahnhof wie betroffen ist, siehe

[teil3.pdf](#)

S-Bahn-Betriebskonzept widerspricht den Erfahrungen der MVG

Von DB und Freistaat wird der ganztägige 15-Minuten-Takt auch mit schwächer werdenden Belastungsspitzen morgens und abends begründet. Demgegenüber beobachtet die MVG seit einigen Jahren, dass genau diese Belastungsspitzen wieder zunehmen. Es ist kaum anzunehmen, daß die S-Bahn grundsätzlich anderen Trends ausgesetzt sein soll als die U-Bahn. Umso schädlicher wird sich die geplante Abschaffung des 10-Minuten-Takts auswirken

6. Im Münchner Süden nichts Neues

S-Bahn-Südring mit Uralt-Tieftunnel-Planung madig gemacht

Der gesamte Münchner Süden profitiert erheblich von einem S-Bahn-Südring, da sämtliche Ziele im Umland schneller erreichbar werden – und umgekehrt. Die Begründungen für eine Unterlegenheit des S-Bahn-Südrings im vorliegenden Erläuterungsbericht sind nachweisbar falsch.

„Der Südring schreibt dagegen den betrieblichen Status Quo am Ostbahnhof dem Grunde nach fest, d. h. es ist auch weiterhin ein Kopfmachen von S-Bahnzügen erforderlich und eine Umfahrung des Ostbahnhof ist im Störfall nicht möglich.“(1)

Dieser Satz bezieht sich **NICHT** auf die vorliegende Planung und ist in diesem Erläuterungsbericht völlig fehl am Platze. Die Ablehnung des Südrings wird mit einer Planung begründet, die aus Kostengründen schon seit Anfang 2009 nicht mehr weiterverfolgt wird. Vorliegende Planung ändert nichts am Kopfmachen der S-Bahnen aus Giesing, da diese den 2. Tunnel überhaupt nicht erreichen können. Formal wird zwar der spätere Bau eines Tunnel-Astes Richtung Giesing offen gehalten; dieser hätte aber erneut den Kostenrahmen gesprengt und wird deshalb aus der vorliegenden Planung herausgehalten.

Schienenausbau in Bayern vor dem Aus?

„Weiterhin ergab sich, dass der Südring im Vergleich zum 2. S-Bahntunnel eine deutliche verkehrlich schwächere Auslastung aufweist.“ (1)

Kunststück – durch den 2. S-Bahn-Tunnel soll fast ein Drittel des heutigen S-Bahn-Angebotes auf der bestehenden Stammstrecke fahren. Die angebliche verkehrliche Überlegenheit des 2. S-Bahn-Tunnels ergibt sich ausschließlich durch Kannibalisierung der bestehenden Stammstrecke.

Die Gutachter des Freistaats prognostizieren selbst in der schlechtesten Version rund 44.000 tägliche Fahrgäste auf dem S-Bahn-Südring – in etwa so viele Fahrgäste, wie die S-Bahn heute in Giesing hat. Wenn eine solche Fahrgastprognose nicht mehr den Bau einer S-Bahn-Strecke wert ist, stellt der Freistaat jedweden Ausbau des Schienenverkehrs zur Disposition.

„Das Führen von kompletten Linien über den Südring wurde nicht weiterverfolgt, da eine derartige Umfahrung der Innenstadt deutlich negative verkehrliche Ergebnisse aufwies“ (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.10.2001, Sachstandsbericht Seite 5).

Acht Jahre später haben die Gutachter des Freistaats die Führung kompletter Linien über den Südring unterstellt – offenbar aus oben genanntem Grund.

(1) = Zitat Erläuterungsbericht, Seite 35

7. Noch mehr Güterzüge auf den Eisenbahn-Südring?

Die angebliche Unterlegenheit des S-Bahn-Südrings beruht auf Vorgaben von Freistaat und DB, die sämtlich zu Lasten der Anwohner der Eisenbahn-Südumfahrung gehen.

Kein S-Bahn-Südring bedeutet mehr Güterzüge und weniger Lärmschutz

Die vom Freistaat unterstellten, exorbitanten Baukosten des S-Bahn-Südrings entstehen durch die Forderung der Bahn, dass ständig zwei Gleise für den laufenden Betrieb vorhanden sein müssten. Das kann nur bedeuten, dass die DB unverändert viel oder gar noch mehr Güterzüge als heute über die Südumfahrung schicken will.

Bei der derzeit geplanten Lärmsanierung ohne Streckenausbau ist ein Grenzwert von 70 db(A) Vorschrift. Findet ein Streckenausbau in Form des S-Bahn-Südrings statt, sind 60 db(A) Vorschrift. Ersteres entspricht einer Reduzierung des gefühlten Lärms um ein Drittel; letzteres einer Reduzierung um zwei Drittel.

15-Minuten-Takt bedeutet mehr Güterzüge auf der Südumfahrung

Laut Betriebskonzept soll nach Fertigstellung des 2. S-Bahn-Tunnels die S8 zum Flughafen im 15-Minuten-Takt fahren. Da laut Aussage der Gutachter des Freistaats keine Umleitungsmöglichkeit für die Südumfahrung besteht, ist davon auszugehen, daß der von der S8 befahrene Streckenabschnitt Daglfing – Johanneskirchen heute schon an seiner Kapazitätsgrenze ist. Wenn dieser Abschnitt also eine zusätzliche S-Bahn pro Stunde und Richtung aufnehmen soll, ist davon auszugehen, dass dafür mindestens ein Güterzug pro Stunde und Richtung vom Güternordring abgezogen und über die Südumfahrung umgeleitet werden muss. Bei täglich 20-stündigem Betrieb der S8 würde das schlimmstenfalls bis zu 40 zusätzliche Güterzüge auf der Südumfahrung bedeuten. Das ist aus nachvollziehbaren Gründen strikt abzulehnen.

Güterzug-Parkplatz statt attraktivem Nahverkehrsangebot

Laut DB sind am Südbahnhof 7 Gleise zum Abstellen von Güterzügen erforderlich, was an dieser Stelle einen S-Bahn-Südring zu vernünftigen Kosten unmöglich macht. Ersatz-Abstellgleise sind laut DB im Knoten München nicht vorhanden. Offenbar werden also heute schon Güterzüge über den Südring geleitet, nur um am Südbahnhof zwischengelagert zu werden. Mit einer Ablehnung des S-Bahn-Südrings soll dieser Zustand festgeschrieben werden. Das ist aus Anwohnersicht nicht akzeptabel.

Messen mit zweierlei Maß (2)

Laut Gutachtern entspricht die Durchfahrtsbreite unter der Landsberger Straße nicht den heutigen Sicherheitsanforderungen, was einen kompletten Neubau des Überführungsbauwerks erfordere und an dieser Stelle einen S-Bahn-Südring zu vernünftigen Kosten unmöglich macht. Die Durchfahrtslänge unter der Unterführung beträgt rund 57 Meter.

Im Zusammenhang mit „Stuttgart 21“ hat Bundesverkehrsminister Ramsauer am 21. Juni 2010 eine Sondergenehmigung erteilt. Es geht um die Befahrung eines für die S-Bahn gebauten Tunnels am Stuttgarter Flughafen, der für die Benutzung durch Fernzüge nach heutigen Bestimmungen aus Sicherheitsgründen 40cm zu schmal ist. Die zu befahrene Länge beträgt hier rund 500 Meter, also fast das 10-fache der Unterführung Landsberger Straße.

Messen mit zweierlei Maß (3)

Laut DB ist am Ostbahnhof die Umwidmung zusätzlicher Gleise für die S-Bahn unverhältnismässig teuer, da alle heutigen Regional- Fern- und Güterverkehrsgleise im Betrieb benötigt werden. Das macht an dieser Stelle einen S-Bahn-Südring zu vernünftigen Kosten unmöglich, da 2 zusätzliche Bahnsteiggleise für den S-Bahn-Südring und für einen zuverlässigeren Betrieb auf der bestehenden Stammstrecke ein weiteres Bahnsteiggleis erforderlich ist..

Heute sind am Ostbahnhof 7 Bahnsteiggleise und 3 durchlaufende Gleise vorhanden – das Gleis für die Autoverladung und die südöstlich davon liegenden Stumpf- und Abstellgleise *nicht* mitgezählt. Würde man 3 Bahnsteiggleise an die S-Bahn abgeben, blieben also immer noch 4 Bahnsteig- und 3 Durchfahrtsgleise für Regional-, Fern- und Güterverkehr übrig.

Zum Vergleich: In Stuttgart möchte die DB für knapp 5 Milliarden Euro einen kompletten Hauptbahnhof mit lediglich 8 Bahnsteiggleisen bauen. Man sollte annehmen, dass für den Münchner Ostbahnhof die halbe Bahnsteigzahl des Stuttgarter Hauptbahnhofs für eine bequeme Betriebsabwicklung ausreichend ist.

8. Aufbau München Nord-Ost: neue Gütergleise

Tieftunnel hat keine positive Auswirkung auf S8

In der öffentlichen Debatte wird gern behauptet, der Zweite S-Bahn-Tunnel sei notwendig für einen Flughafenexpress. Dass dem nicht so ist, kann vorliegender Planung mühelos entnommen werden. Der Zeitgewinn im Tieftunnel gegenüber der bestehenden Stammstrecke beträgt nur 3 Minuten, und die S8 zum Flughafen soll auch weiterhin durch die bestehende Stammstrecke fahren.

Um einen nennenswerten Fahrzeitgewinn zum Flughafen erzielen zu können, ist die Trennung von Güter- und S-Bahn-Verkehr zwischen Zamdorf und Johanneskirchen (d.h. ein viergleisiger Ausbau) erforderlich.

Nur Gütergleise helfen der S8

Bemerkenswert ist, dass die übertrieben teure Bauplanung für den S-Bahn-Südring im Gutachten von 2009 von der DB hauptsächlich damit begründet wird, dass keine adäquate Ausweichstrecke vorhanden sei. Diese Ausweichstrecke führt über Zamdorf, Johanneskirchen und den Güternordring. Wäre diese Strecke heute schon viergleisig, könnte der Güternordring den gesamten durch München führenden Güterverkehr aufnehmen. Auch die zeitweise Umleitung von Personenzügen wäre möglich. Dadurch könnte der Bau des S-Bahn-Südrings zu vernünftigen Kosten und in vernünftigem Zeitrahmen erfolgen.

Anders ausgedrückt: würden heute schon getrennte S-Bahn und Gütergleise zwischen Zamdorf und Johanneskirchen existieren, so gäbe es keinen Vorwand für die extrem umständliche Bauplanung der offiziellen Gutachter. Eine Zweite S-Bahn-Stammstrecke via Südring wäre dann zu den von Ernst Basler und Partner genannten 600 Millionen Euro – etwa ein Drittel der offiziellen Kosten des Zweiten S-Bahn-Tunnels – möglich.

EU-Pläne zum Gütertransport stehen Tieftunnel im Weg

Eine Trennung von Güter- und S-Bahn-Verkehr ist gerade jetzt dringend geboten, da die EU den Vorrang des Güterverkehrs gesetzlich vorschreiben will. Das könnte z.B. bedeuten, dass eine Taktverdichtung der S8 wie in vorliegender Planung ohnehin unmöglich wird.

Das Festhalten am Tieftunnel kann aber auch bedeuten, dass die bayerische Staatsregierung nicht an einen zeitnahen Ausbau der Strecke Zamdorf – Johanneskirchen glaubt.