



23. Januar 2008

Pressemitteilung

zur Alternativ-Planung der 2. S-Bahn-Stammstrecke (2.SBS)

1. Realistische Projektkosten der Alternativstrecke betragen ca. 2 Milliarden Euro
2. MVV-Kunden werden für den Bau der 2. SBS zur Kasse gebeten
3. Geplante Streckenführung erhöht die Fahrgastzahlen für den Transrapid
4. Offene Bauweise am Orleansplatz und auch in der Wörthstraße, wenn zur Kostenreduzierung umgeplant wird

zu Punkt 1

Die 2. S-Bahn-Stammstrecke wird teurer, anstatt wie bislang angegeben preiswerter. Die Baukosten haben sich angeblich von rund 1,85 Mrd. EUR auf 1,6 Mrd. EUR verringert.

Die Gründe, die Albert Scheller, DB-Projektleiter, heute im Stadtrat aufführte erklären die Reduktion der Kosten auf 1,6 Mrd. EUR nicht.

Der Wegfall eines Elektronischen Stellwerks und die Amortisation einer 20 Mio. EUR teuren Bohrmaschine durch die längere Tunneltrasse sollen zu dieser Kostenminderung führen.

Außerdem begründet Scheller mit einem geänderten, aber jetzt noch nicht festgelegten Betriebskonzept den Wegfall der „Netzergänzenden Maßnahmen“

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann



Keine befriedigenden Antworten waren zu folgenden Punkten zu erhalten:

- Der Vergleich der Linienführung der 2. SBS aus den Planfeststellungsunterlagen und der Alternativplanung der Bahn zeigt, dass sich der Anteil der unterirdischen Streckenführung ab der Isar um durchschnittlich 20% vergrößert hat.

Der Tunnel-Ast zum Leuchtenbergring ist um 10% länger – durch das südliche Abschnwenken ab der Isar und der Tunnel-Ast zum Ostbahnhof ist um 36% länger – durch die Weiterführung Richtung München-Giesing.

Da die Tunnel-Äste aus jeweils zwei getrennten Tunnelröhren für den S-Bahn-Verkehr in Richtung und Gegenrichtung bestehen, vergrößert sich die Gesamtlänge der Tunnelröhren zwischen Laim und Ostbahnhof von ca. 15 km auf mind. 16,5 km.

Entsprechend steigen die Kosten für den Tunnelbau um 10%, das heißt um 120 Mio. EUR mehr als vorher.

- Zusätzlich entsteht ein unterirdischer Bahnhof am Ostbahnhof, im Tunnel-Ast nach München-Giesing. Dieser wird das Projekt der 2.SBS nochmals, laut Scheller um ca. 80 Mio. EUR verteuern.
- In Richtung München-Giesing wird zusätzlich ein neues Stellwerk elektronischer Bauart für die Anbindung des Stammstrecken-Astes erforderlich.

Durch die Verlängerung der Bauzeit gegenüber der ursprünglichen Planung ergeben sich weitere Kostensteigerungen. Wird die Wirtschaftlichkeit berechnet, erhöhen sich die Baukosten jedes Jahr durch die sogenannte Kapitalisierung (Zinsrechnung für den Inflationsausgleich, etc.). Bei der jetzt vorgestellten Alternative liegt die Bauzeit für ca. 70 % der Baukosten bei 8 Jahren (2009-2016) anstatt bei 6 Jahren und für ca. 30% der Baukosten die Fertigstellung nach 12 Jahren (2009-2020) anstatt nach 6 Jahren. Legt man die bisherigen Kosten von 1,85 Mrd. EUR zugrunde wäre das eine zusätzliche Kostensteigerung von rund 150 Mio. EUR bei 2,5% Inflationsausgleich.

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann



Die Baukosten würden sich im günstigsten Fall auf ca. 1,8 Mrd. EUR einpendeln, selbst wenn man die Reduktion auf 1,6 Mrd. Euro akzeptiert.

Berücksichtigt man noch die zusätzlichen Kapitalkosten von 150 Mio. EUR, die sich wegen der längeren Bauzeit ergeben, dann ergibt sich ein Betrag von rund 2 Mrd. EUR für die neue Variante.

Hierbei bleibt der Umstand unberücksichtigt, dass sich der Kostenstand der Planfeststellungsvariante (2004) und der jetzigen alternativen Streckenführung (2007) bereits um drei Jahre weiterentwickelt hat und dies bei den Kostenansätzen vermutlich nicht berücksichtigt ist.

Nachdem die Wirtschaftlichkeit des Projektes weiterhin nur mit dem 15/30-Minuten-Takt erreicht werden kann, werden auch die Zusatzmaßnahmen auf den S-Bahn-Außenästen für diesen Express-Takt realisiert werden müssen, wenn man keine Einschränkungen oder Qualitätseinbußen im Angebot oder Betrieb in Kauf nehmen will. Dies würde ein geringeres Fahrgastaufkommen und damit geringere Einnahmen bedeuten, so dass davon auszugehen ist, dass zum Erhalt der Wirtschaftlichkeit keine Einsparungen bei den Projektkosten der netzergänzenden Maßnahmen vorgenommen werden dürften.

(Anmerkung: Trotzdem wurden die netzergänzenden Maßnahmen deutlich gekürzt.)

Da keine realistischen Kosteneinsparungen erkennbar sind, müssen die zusätzlichen Kosten von rund 350 Mio. EUR zur Verbesserung des Kosten-Nutzen-Koeffizienten (neu 1,18 anstatt kleiner 1,0) bei der Wirtschaftlichkeitsrechnung auf der Einnahmenseite kompensiert werden.

Der Umstand, dass nach letzter offizieller Berechnung der Kosten-Nutzen-Koeffizient zum Kostenstand von 1,35 Mrd. EUR bei 1,08 gelegen hat und heute bei einem Kostenstand von 1,6 Mrd. bei 1,18 liegen soll, lässt nur einen Schluss zu:

Es wurden zusätzliche Erlöse auf der Einnahmenseite angerechnet.



Zu Punkt 2

Wo kommen die zusätzlichen Erlöse auf der Einnahmenseite her ?

- Aufgrund der längeren Tunnelstrecken mit zum Teil engeren Radien bei der Alternativstrecke und einem neuen zusätzlichen S-Bahn-Haltepunkt am Ostbahnhof im Linien-Ast nach München-Giesing wird sich die Fahrzeit auf der 2. SBS in beiden Tunnel-Ästen eher noch verlängern als gleich bleiben. Da nach wie vor am Ostbahnhof keine Umsteigebeziehung vom Regional- und Fernverkehr zu den Expresslinien in Richtung Flughafen, Mühldorf und Rosenheim besteht, sind bei der Alternativstrecke der 2. SBS keine zusätzlichen verkehrlichen Effekte erkennbar.
- Das bedeutet, dass der verkehrliche Nutzen der alternativen Streckenführung bestenfalls gleich bleibt. Es ergeben sich keine höheren Einnahmen durch zusätzliche Fahrgäste oder aus Verlagerungseffekten, die die Wirtschaftlichkeitsrechnung positiv beeinflussen könnten.
- Die Verbesserung der Einnahmenseite kann also nur dadurch erreicht worden sein, dass für die neue Kosten-Nutzen-Berechnung höhere Fahrpreise angesetzt wurden. Um den Bau der 2.SBS finanzieren zu können, müssten die Preise für die Fahrkarten angehoben werden.

Die MVV-Kunden werden also für den Bau der 2. SBS zur Kasse gebeten.

Das ist inakzeptabel, solange kostengünstigere Lösungen die ohne zusätzliche Fahrpreiserhöhungen eine Wirtschaftlichkeit erreichen, nicht einmal geprüft wurden.

Die von der Bahn für die alternative Streckenführung der 2. SBS ausgewiesenen und von der Politik ungeprüft übernommenen Zahlenangaben zu den Baukosten, halten einer fachlichen Überprüfung nicht stand. Sie legen den Schluss nahe, dass hier ein positives Ergebnis bei der Wirtschaftlichkeitsrechnung vorgegeben war, ohne Rücksicht zu nehmen auf die verkehrlichen und bautechnischen Gegebenheiten der geänderten Planung.

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann



Zu Punkt 3

Die 2. S-Bahn-Stammstrecke dient dem Transrapid

Der Ostbahnhof ist mit rund 100.000 Reisenden ein bedeutender Umsteigeknoten für Reisende des Regionalverkehrs und Fernverkehrs in Bayern. Besonders stark frequentiert sind die Linien von und nach Mühldorf (15.000 Reisende pro Tag im Querschnitt) sowie Salzburg/Kufstein-Rosenheim (25.000 Reisende pro Tag im Querschnitt) für die eine verkehrsgünstige Anbindung an den Flughafen München wichtig sind, da diese Regionen zum Haupteinzugsgebiet des Münchner Flughafens zählen und eine Konkurrenzsituation zum Flughafen Salzburg besteht.

Bei der neu vorgestellten Alternativ-Planung zur 2. S-Bahn-Stammstrecke (2.SBS) fehlt wie in der Planfeststellungsvariante ein Umsteigebahnhof am Ostbahnhof für Reisende des Regional- und Fernverkehrs zu Express-S-Bahnen zum Flughafen, nach Ebersberg und Erding, da diese Linien vom Marienplatz direkt über den Linien-Ast zum Leuchtenbergring fahren. Der zusätzliche Haltepunkt der 2. SBS am Ostbahnhof des Linien-Astes nach München-Giesing nützt den Reisenden zum Flughafen nichts.

Ohne teure zusätzliche Ausbaumaßnahmen zwischen Mühldorf und München bleibt den Regionalverkehrsreisenden weiterhin nichts anderes übrig, als am Ostbahnhof in die langsame Flughafen-S-Bahn einzusteigen (Reisezeit mit Umsteigen rund 35 min), denn eine Express-Linie auf der Strecke der Linie S8 (Marienplatz – Leuchtenbergring – Flughafen) schließt der Freistaat im Zuge des Transrapid-Projektes aus.

Eine derartige Express-Linie würde von den Regionalverkehrsreisenden zum Flughafen wegen der zusätzlichen Umsteigzwänge (über Leuchtenbergring) auch kaum angenommen werden.

Alternativ bietet sich den Reisenden der Regional- und Fernverkehrszüge die Möglichkeit aus Richtung Mühldorf und Salzburg/Kufstein-Rosenheim bis zum Hauptbahnhof zu fahren und dort in den Transrapid umzusteigen. Aufgrund der dadurch erzielbaren Reisezeitersparnis (Reisezeit mit Umsteigen rund 25 min) entstehen positive Effekte bei der Kosten-Nutzen-Untersuchung (Einnahmen von den Reisenden) für den Transrapid und gehen der S-Bahn verloren.

VEREIN

der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorsitzende: Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann



Wird vom Freistaat und der Bahn an der Streckenführung zum Leuchtenbergring ohne Haltepunkt am Ostbahnhof also gerade deshalb festgehalten, um die Anzahl der Reisenden für den Transrapid zu erhöhen?

Dies ist nämlich die Konsequenz aus der vorliegenden Planung für die 2. SBS.

Zu Punkt 4.

Die alternative Planung ist keine Entlastung für die Haidhauser Bürger und stellt keine Verringerung der Baustellen dar.

Die neue Linienführung der Alternativstrecke für die 2.SBS verläuft in direkter Linie unter der Wörthstraße auf den Ostbahnhof zu. Dies bedeutet, dass sich dieser Bereich ausgezeichnet für eine offene Bauweise für die Tunnelröhren eignet.

Eine offene Bauweise in der Wörthstraße würde bedeuten, dass sich die in der Planfeststellung offengelegte Problematik bei der Baulogistik (hunderte von LKW-Fahrten pro Tag, Zwischenlagerflächen für gewaltige Abraummassen, jahrelanger Baulärm, Feinstaubbelastungen für die Anwohner und Baumfällungen) lediglich verlagert.

Eine offene Bauweise wird umso wahrscheinlicher, je mehr zum Erreichen der Wirtschaftlichkeit Kosten reduziert werden müssen. Auf der Suche nach Einsparungen kann die Erstellung der Tunnelröhren jederzeit, z.B. im Zuge der Baudurchführung durch eine Planänderung, in die Offen-Bauweise umgeplant werden. Eine offene Bauweise, durch die Hintertür eingeführt, wäre für die Betroffenen in Haidhausen nicht mehr zu verhindern. Hätte der Bau der 2. SBS in anderen Abschnitten schon begonnen, würde dann das öffentliche Interesse einer Fertigstellung der Maßnahme überwiegen.

Für den Verein der Bürgerinitiative

S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Dr. Walter Heldmann

Ingeborg Michelfeit

www.tunnelaktion.de