

Francesco von Hildebrand
Kellerstr. 7
D-81667 München
Tel. +49 89 48 43 07
francesco@vonhildebrand.de

Herrn
Martin Zeil
Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Prinzregentenstraße 28
80538 München

Per email: poststelle@stmwivt.bayern.de

München den 05.02.2009

Zweite S-Bahn-Stammstrecke München

Sehr geehrter Herr Minister,

vielen Dank für Ihre Antwort vom 14.01.09, die bei mir leider erst am 24.01.09 eingetroffen ist.

Die Voraussetzungen und Nebenbedingungen für die Entscheidung im Jahre 2001 sind in wesentlichen Punkten nicht mehr gegeben. Es ist daher sinnvoll – gar notwendig – diese Entscheidung im Licht der heutigen Lage zu überprüfen und entsprechend zu bewerten.

Allein die Tatsache, dass die geschätzten Investitionskosten für den 2. S-Bahn-Tunnel um das Drei- bis Vierfache gestiegen sind, macht eine Neubewertung erforderlich. Es gibt aber weitere wichtige Aspekte, die bei der Neubewertung zu berücksichtigen sind.

Die vergleichende Machbarkeitsstudie von 2001 prognostiziert beim 2. S-Bahn-Tunnel eine Fahrgaststeigerung von 25.000 (+3,0%), im Falle des S-Bahn-Südrings von 21.800 (+2,7%) – bei total 780.000 Fahrgästen täglich. Im Jahr 2015 sollen die 220.000 prognostizierten Fahrgäste sich auf beide Stammstrecken wie folgt aufteilen:

	Alternative Tunnel	Alternative Südring
Alte (1.) Stammstrecke	120-140.000 (60%)	180.000 (82%)
Neue (2.) Stammstrecke	80-100.000 (40%)	40.000 (18%)

1) Entlastungswirkung:

Stadtrat Dr. Georg Kronawitter hat schon 2007 nachgewiesen (http://www.georg-kronawitter.de/1952/index_presse.html), dass die Stammstrecke selbst in der morgendlichen Hauptverkehrszeit noch eine Reserve von 25% aufweist. Aussage, die bei den soeben abgelaufenen U-Bahn Streik mehr als bestätigt wurde.

Je mehr Fahrgäste eine zweite Stammstrecke nutzen, desto mehr freie Fahrgastkapazität wird die bestehende Stammstrecke aufweisen. Im Falle des Tunnels würden nur mehr 49% der Kapazität der alten Stammstrecke genutzt werden. Es lägen dann zwei schlecht ausgelastete und betrieblich teure Tunnels parallel nebeneinander; zudem würde sich das Zugangebot an den S-Bahnhöfen Rosenheimer Platz, Isartor, Karlsplatz(Stachus), Hackerbrücke und Donnersbergerbrücke im Vergleich zu heute erheblich verschlechtern!

Das Verkehrsangebot der Variante "Teilausbau Südring" würde hingegen genau der von der Bahn genannten Nachfrage entsprechen, nämlich 33 Züge auf der Stammstrecke und 6 Züge über den Südring. Man hätte sowohl eine dichtere Bedienung aller Innenstadthalte als auch eine bedarfsgerechte Anbindungen der neuen Südringbahnhöfe.

Ferner entlastet ein S-Bahn-Südring die Umsteigestationen Hauptbahnhof und Marienplatz/-hof sowie die U3/6, während ein 2. S-Bahn-Tunnel deren Kapazität noch stärker ausreizt.

Selbst im Rahmen der zugunsten des S-Bahntunnels vorgelegten statistischen Zahlen, bleibt die Frage, warum für 25.000 neue Fahrgäste der mehr als viermal so hohe Aufwand zu tätigen ist, wie für 21.800 Fahrgäste wenn man die heute bekannten Kostenschätzungen zugrunde legt. Im Endeffekt werden bei der Tunnellösung rund 1,3 Mrd. € für zusätzliche 3.200 Fahrgäste ausgegeben.

2) Attraktivität des 2. S-Bahn-Tunnels:

Die Attraktivität des 2. S-Bahn-Tunnels wird deutlich durch die langen Zugänge, die große Tiefenlage (40 m) und die beiden Umsteigeknoten Hauptbahnhof und Marienplatz/-hof gemindert; hinzu kommt die Umfahrung des Knotenpunkts Ostbahnhof mit den daraus folgenden zusätzlichen Umsteigezwängen.

3) Abhängigkeiten zwischen der S-Bahn und dem übrigen Schienenverkehr:

Baumgartner/Kantke/Schwarz^{*)} wiesen bereits 2007 nach, dass ein 4 km langer Mischbetrieb auf dem Südring zwischen der Isar und dem Ostbahnhof betrieblich stabil ist; dabei werden alle Ausbaumaßnahmen vollständig auf bahneigenen Flächen realisiert.

Selbst ein 4-gleisiger Ausbau der Strecke auch östlich der Isar wäre nach Vieregg-Rössler^{*)} noch im Rahmen von 400 Mio. € Gesamtkosten möglich. Dies würde auf dem Südring die S-Bahnen und weitere Züge vollständig entflechten und sogar einen 2-Minuten-Takt erlauben.

Ein auf 10 Sekunden genaues Fahrplankonzept wurde bereits 2006 von Baumgartner/Kantke/Schwarz^{*)} für den "Teilausbau Südring" veröffentlicht. Die Aussage der DB-Projektleitung, man baue nur einen Tunnel von A nach B, ohne Betriebskonzept ist konzeptionell und finanziell inakzeptabel

Zusammenfassend ist festzustellen:

- 1) Das Entlastungsargument ist nicht haltbar. Die Südring-Alternative entspricht genau der von der DB angegebenen Nachfrageprognose, während der zweite Tunnel zwei schlecht genutzte und unwirtschaftliche Verkehrsbauwerke zu drei- bis viermal höheren Investitionskosten zu Folge hat.
- 2) Der angeblichen Attraktivität des 2. S-Bahn-Tunnels stehen viele konkrete Nachteile gegenüber.
- 3) Eine positive, qualitative und quantitative Entwicklung der S-Bahn München ist entgegen Ihrer Feststellung beim Südring sehr viel mehr gegeben als bei einem 2. S-Bahn-Tunnel.

Lassen Sie mich abschließend als Bürger und Steuerzahler meine Wünsche formulieren:

Sorgen Sie bitte dafür, dass auch die Meinungen von unabhängigen Fachleuten zu diesem Thema einfließen. Die Vorschläge der DB-Projekt müssen kritisch hinterfragt werden.

Als verantwortlichen Minister bitte ich Sie, dringend dafür zu sorgen, dass die umstrittene Nutzen-Kosten-Analyse des 2. S-Bahn-Tunnels im Sinne einer liberalen und transparenten Demokratie der Öffentlichkeit uneingeschränkt zugänglich gemacht wird!

Im Zuge der jetzt laufenden, systematischen Neuplanung für die Flughafenbindung, sollte man die einmalige Chance eines integrierten Konzeptes für die erforderliche Stammstrecke und die Flughafenbindung nutzen. Der geplante Tunnel ist keine zwingende Voraussetzung für einen Flughafenexpress über den Ostkorridor (S8) falls man sich für diese Variante entscheiden sollte. Das wurde im Jahr 2008 in einem Gutachten der TU Berlin für die Stadt festgestellt. Auch das kürzlich vorgestellte Flughafen-Gutachten des Ministeriums lässt die Anbindung der Express-S-Bahn über die 1. oder 2. Stammstrecke zu.

Würde man den 4-gleisigen Südring für 400 Mio. € realisieren, wie es bis 2001 noch allgemeiner Konsens war, könnte man rund 1,5 Mrd. € gegenüber der Tunnelvariante sparen. Diese Mittel könnten dann für eine Flughafenbindung oder den Ausbau der Außenstrecken der S-Bahn verwendet werden.

Mit freundlichen Grüßen
Francesco von Hildebrand

*) Weitere Informationen auf www.tunnelaktion.de