

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 – Staatsregierung und Bahn AG geistern weiter herum

Die von Bayerischer Staatsregierung und Landtagsmehrheit gestützten Planungen der DB AG für eine zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke eng parallel zur bisherigen Stammstrecke, eingebracht in das Planfeststellungsverfahren Ende 2005, haben sich als alles andere als zielführend und tragfähig erwiesen, so wie dies die GRÜNEN im Landtag seit vielen Jahren vorhergesagt haben. Mittlerweile hat Verkehrsministerin Emilia Müller die Planungen für eine Neutrassierung östlich der Isar, die sie Mitte Dezember 2007 in grober Abbildung und grober Beschreibung ins Gespräch gebracht hatte, in Beantwortung parlamentarischer Anfragen und in einem Bericht an den Landtag konkretisiert. Diese Konkretisierungen werfen jedoch jede Menge weiterer offener Fragen auf und dokumentieren zahlreiche Widersprüche und planerische sowie politisch-organisatorische und finanztechnische Schieflagen.

So soll jetzt, um die Kosten zu senken, zum einen auf das bislang vorgesehene neue *Elektronische Stellwerk (ESTW) am Ostbahnhof* und zum anderen auf elf bislang geplante *Netzergänzende Maßnahmen*¹ verzichtet werden. Bei Nichtrealisierung dieser Maßnahmen wird jedoch die wesentliche Zielsetzung für Bau und Betrieb der zweiten Stammstrecke, dichtere Takte bei den S-Bahn-Linien im „Mittel-“ und im Außenbereich, die dann durchgebunden und verknüpft werden können, zu ermöglichen, konterkariert. Unter dem Verzicht auf ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) am Ostbahnhof wie auch auf die Verlängerung der Linienzugbeeinflussung (LZB) bis zum Leuchtenbergring dürfte die Betriebsstabilität der S-Bahn stark leiden. Die Nachteile der höhengleichen Fahrstraßenkreuzungen am Leuchtenbergring, die per se schon den betrieblichen Grundlagen jedes Schnellbahnsystems widersprechen, weil damit Verzögerungen im Betriebslauf nahe liegend sind und damit die Leistungsfähigkeit des Knotens Leuchtenbergring deutlich verringert wird, dürften gesteigert werden. Insgesamt bedeuten die o.g. „Sparmaßnahmen“ eine massive Beeinträchtigung nicht nur der Betriebsstabilität, sondern auch der Freiheitsgrade in der Fahrplanung. Schließlich ist der beabsichtigte Verzicht auf die Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen Indiz dafür, dass keine wesentliche Aufstockung des Fahrzeugparks vorgesehen ist, was wiederum die mit dem Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels versprochenen Fahrplanverdichtungen ad absurdum führen würde.

Durch den Verzicht auf das Elektronische Stellwerk und auf die o.g. elf netzergänzenden Maßnahmen sollen etwa 250 Millionen Euro eingespart werden. Gleichzeitig weist die neu trassierte Strecke jedoch um etwa 1,5 km längere Tunnel auf. Auch soll, anders als ursprünglich vorgesehen, ein Tunnelbahnhof gebaut werden, so dass die Behauptung, gegenüber der bisherigen Planung etwa 200 Millionen Euro an Baukosten einsparen zu können, doch sehr gewagt ist. Die Staatsregierung beziffert die Gesamtkosten des Projektes auf exakt 1,64 Milliarden Euro, was auch interessant ist angesichts der Tatsache, dass erst jetzt mit den Bodenuntersuchungen an der konkreten Streckenführung in Haidhausen begonnen wurde. Nicht eingerechnet in die Kostenschätzungen sind im Übrigen sämtliche Aufwendungen für Abbruch und Wiederaufbau des bisherigen Bahnhofsgebäudes (Hauptbahnhof).

¹ *Zusätzliches Wendegleis in Maisach, LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring, Verkürzung der Zugfolge zwischen Grafing Bf. und Ebersberg, Umbau des Bahnhofs Geltendorf, Niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz, Zusätzliches Wendegleis in Gauting, Zusätzliches Wendegleis in Tutzing, Zusätzliches Wendegleis in Aying, Zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach, Niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing, Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen.* Diese in der ursprünglichen Planung vorgesehenen „Netzergänzenden Maßnahmen“ seien in „Bürgermeisterfachgesprächen“ als „verzichtbar beurteilt“ worden. Keiner der vom Verfasser dieses Papiers angesprochenen Bürgermeister weiß jedoch etwas von einem solchen Gespräch.

Interessant sind weiterhin einige andere Aussagen der Staatsregierung in Beantwortung unserer Anfragen. So behauptet Frau Ministerin Müller, die Verlängerung der jetzt geschätzten Bauzeit gegenüber der noch vor wenigen Jahren von der Staatsregierung verkündeten Bauzeit auf sieben Jahre sei vor allem zurückzuführen auf „die Festlegung auf ein zentrales Zugangsbauwerk für die unterirdische Station Hauptbahnhof, die einen größeren Eingriff in den Bestand des Hauptbahnhof-Empfangsgebäudes mit der gesamten Haustechnik zur Folge hat als ursprünglich geplant“. Tatsache ist jedoch, dass Ex-Minister Otto Wiesheu gegenüber dem Landtag und der Öffentlichkeit die Bauzeit mit „rund fünf Jahren“ angab zu einem Zeitpunkt, als der Bau des Nukleus im Hauptbahnhof als Verbindung zwischen Schalterhalle, U-Bahnhöfen und dem Bahnhof der neuen S-Bahn-Stammstrecke längst Stand der Planung war (z.B. LT-Drucksache 15/4879 vom 29.03.2006). Die Grenze der Leistungsfähigkeit der bestehenden Stammstrecke, bislang immer nach Modernisierung des Signalsystems im Rahmen des 520-Mio.-DM-Programms mit 34 Zügen je Stunde und Richtung benannt, wird jetzt plötzlich von der Staatsregierung auf 30 Züge pro Stunde und Richtung heruntergerechnet. Auch erklärt die Ministerin, man wolle mit dem Bau beginnen, noch bevor der Planfeststellungsbeschluss, also die Baugenehmigung für den Abschnitt östlich der Isar vorliege. Immer wieder Freude bereitet die Aussage der Staatsregierung, „die Verhandlungen über einen Bau- und Finanzierungsvertrag mit der DB werden wegen der Dringlichkeit des Projektes bereits parallel vorangetrieben“ vor dem Hintergrund der Tatsache, dass vergleichbare Ankündigungen nun bereits seit gut fünf Jahren in regelmäßigen Abständen getroffen wurden.

Zwar sind durch die Neuplanung östlich der Isar die Belastungen in der Kirchenstraße (dort war der Tunnelbau in offene Bauweise vorgesehen) jetzt vom Tisch. Dafür würde es bei Realisierung der neuen Pläne in anderen Straßen und an anderen Plätzen in Haidhausen (etwa Orleansplatz, Bordeauxplatz, Pariser Platz, Wörthstraße, Weißenburger Straße) aufgrund von offenen Baustellen, des Baus von Rettungsschächten, des Einrammens von Spundwänden, der Arbeiten der Tunnelbohrmaschine sowie des Baus von Pegel- und Abpumpschächten zu massiven Beeinträchtigungen kommen.

Die Neuplanungen östlich der Isar heilen auch keinen der bisherigen Fehler und Schief lagen der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke, so wie sie von Bahn und Staatsregierung vorgesehen ist. Der mögliche Nutzen dieses Projektes (im Wesentlichen: Stabilisierung des Betriebs der S-Bahn, Ausweichmöglichkeit im Falle von Störungen/Sperrung der alten Stammstrecke) steht in keinem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe. Durch die Streckenführung eng parallel zur alten S-Bahn-Stammstrecke und die wenigen vorgesehenen Haltepunkte (*Laim*, *Hauptbahnhof*, *Marienhof* und *Ostbahnhof* bzw. *Leuchtenbergring*) wird ein wesentlicher Schwachpunkt des Münchner Schnellbahnsystems, die Radiallastigkeit von West nach Ost, noch verstärkt. Die Realisierung des Projektes würde für einen großen Teil der Fahrgäste zu Verschlechterungen in der Bedienungsqualität² (neue Umsteigezwänge bzw. erzwungene Umwegfahrten) führen, ja sogar partiell Einbußen in der Betriebsqualität bedingen (neue Zwangspunkte beispielsweise durch höhengleiches Kreuzen

² Mit Inbetriebnahme der aktuell geplanten zweiten Stammstrecke würde es für zahlreiche Fahrgäste zu massiven Verschlechterungen in der Bedienungsqualität kommen. So sollen die meisten innerstädtischen Haltepunkte (*Donnersbergerbrücke*, *Hackerbrücke*, *Karlsplatz/Stachus*, *Isartor*, *Rosenheimer Platz*) weit weniger häufig als bisher bedient werden. Auch im verdichteten Vorortbereich drohen für den Fall der Realisierung des „Express-S-Bahn-Konzeptes“ an zahlreichen stark frequentierten Haltepunkten Taktausdünnungen in der Hauptverkehrszeit. Zudem wird ein großer Teil der S-Bahn-Fahrgäste neue Umsteigezwänge und teilweise auch Umwegfahrten in Kauf nehmen müssen. Ergebnis wird sein, dass die S-Bahn zwischen den Innenstadthaltepunkten überfüllt sein wird. Gleichzeitig werden zahlreiche Pendler wegen der neuen Umsteigezwänge und der sonstigen Verschlechterungen wieder mit dem Auto in die Stadt fahren. Für die Bestellung weiterer Züge wie auch für Investitionen, die dichtere Takte auf den „Mittelästen“ ermöglichen, fehlen die Mittel, zumal nach den Milliardeninvestition in die zweite Stammstrecke.

am Leuchtenbergring). Hinzu kommt, dass nach den bisherigen Planungen der Brandschutz und andere Sicherheitsaspekte nur unzureichend berücksichtigt sind.

Laut früheren Aussagen der Staatsregierung sollte die Zweite Stammstrecke bis 2010, spätestens 2011 fertig gestellt sein und in Betrieb genommen werden können. Jetzt verkündet die Staatsregierung, dass mit den Baumaßnahmen im Jahr 2009 begonnen würde. Der Tunnelarm zum Leuchtenbergring solle dann im Jahr 2016 bzw. 2017 fertig gestellt sein, der zum Ostbahnhof und dann weiter zu den Bahnanlagen St.-Martin-Straße (mit unterirdischem Haltepunkt am Ostbahnhof) 2020 oder 2021 fertig gestellt und bereit für die Inbetriebnahme sein. In unseren Augen ist die Verschiebung von Bau und Inbetriebnahme wesentlicher Maßnahmen zur Verbesserung des Münchner S-Bahn-Systems, wozu zweifellos auch eine Zweite Stammstrecke gehört, um viele Jahre nach hinten völlig inakzeptabel. Die Überlastung im und die Störanfälligkeit des Münchner S-Bahn-Netz(es) zeigen, dass jetzt (endlich) schleunigst gehandelt werden muss.

Solange aber an der aktuellen Planung festgehalten wird, können sinnvolle Alternativen zur Entlastung der Stammstrecke und dringend notwendige andere Projekte bei der Münchner S-Bahn nicht vorangebracht werden. Die Planungskapazitäten sind gebunden und es wird auch nicht zu Finanzierungszusagen für andere Projekte kommen. Wir fordern daher endlich Abstand zu nehmen, von den irrwitzigen aktuellen Planungen für einen zweiten Münchner S-Bahn-Tunnel. Stattdessen gilt es Maßnahmen wie die Schaffung eines Regionalzughaltes an der Poccistraße, den Ausbau des Westkopfes Pasing, den Ausbau des Westarmes der S 8 und die Ertüchtigung des Südringes, um als Puffer in Notfällen auf der Stammstrecke fungieren zu können, in Angriff zu nehmen. Wichtig ist auch, jetzt zügig die zahlreichen Engstellen und Zwangspunkte im Münchner S-Bahn-System wie Eingleisverkehre, Mischverkehre oder Fahrstraßenkreuzungen zu beseitigen. Gleichzeitig muss nach zielführenden Alternativen zur Ergänzung und Entlastung der S-Bahn Stammstrecke gesucht werden.

Dr. Martin Runge, MdL

Vorsitzender des Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten des Bayerischen Landtags,
wirtschaftspolitischer Sprecher der GRÜNEN im Bayerischen Landtag, Medienrat

Tel. 089-41262753, 08142/597151

mail: runge.martin@gmail.com, martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de,

<http://www.martin-runge.info>