

Ausbau der S-Bahn-Südumfahrung

Verloschene Lichtblicke?

šMit dem für den Beginn des nächsten Jahrtausends geplanten vierspurigen Ausbau der durch Giesing führenden Fern- und Güterverkehrslinie sind wir beim letzten Kapitel der Giesinger Eisenbahngeschichte angekommen. Die beiden zusätzlichen Gleise werden für die sogenannten »Südumfahrung der S-Bahn« benötigt, die von der Friedenheimer Brücke in Laim über den Südbahnhof und Giesing zum Ostbahnhof führen soll. Auf diese Wiese wird die dringende Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke í sowie die Einführung des 10-Minuten-Taktes auf allen Strecken ermöglicht.

Die erste wichtige Entscheidung für die Südumfahrung fiel am 13. März 1991. An diesem Tag empfahl die Vollversammlung des Stadtrats einstimmig ein ÖPNV-Konzept »grundsätzlich zur Ausführung«, das unter anderem auch den Bau der Südumfahrung vorsah. í Der als Alternative vorgeschlagene Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels durch die Innenstadt wird von den Gutachtern eher skeptisch beurteilt, da es wegen der bereits bestehenden, zum Teil mehrfach übereinanderliegenden U- bzw. S-Bahn-Tunnels nicht möglich ist, an den Verkehrsknotenpunkten Hauptbahnhof, Karlsplatz, Marienplatz und Ostbahnhof noch einen weiteren Tunnel bzw. zusätzliche Übergänge unterzubringen. Ohne Verbindungen zwischen dem alten und dem neuen S-Bahn-Tunnel wäre jedoch nach Ansicht der Gutachter der Nutzen dieser Verbindungsstrecke für das innerstädtische Verkehrsnetz im Vergleich zu dem da-

mit verbundenen technischen und finanziellen Aufwand zu gering.²

Zwanzig Jahre später verfolgt das Land Bayern, darin unterstützt von der Mehrheit des Münchner Stadtrats, mit der Planung des 2. S-Bahn-Tunnels genau das Ausbaukonzept, von dem seinerzeit abgeraten wurde. Fertiggestellt wurden weder die Südumfahrung, noch der 2. S-Bahn-Tunnel. Vielmehr lähmen zwanzig Jahre Stillstand den Ausbau der S-Bahn, Rückgrat des Nahverkehrs der Stadt München und der Region.

Die zitierte Textpassage ist dem 1998 erschienenen Buch »Giesing und die Eisenbahn« von Thomas Guttman entnommen.

anb

¹ Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: S-Bahn-Südumfahrung, Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen: Bekanntgabe in der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 19.07.95, S. 1

² Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, S-Bahn-Südumfahrung München – Technische Strukturplanung, S. 5

Planung 2. S-Bahn-Tunnel

Sieben Minuten sind zu viel und zwölf zu wenig

Das Genehmigungsverfahren für den Tunnel einer zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke schreitet voran. Am 10. Juni erließ das Eisenbahnbundesamt die Planfeststellungsbeschluss genannte Baugenehmigung für den westlichen Abschnitt von München-Laim bis zum Stachus. Dies ist der erste von drei Planfeststellungsabschnitten (PFA), in die das Projekt aufgeteilt ist. Für PFA 2 vom Stachus bis zur Isar liegt bereits seit Ende 2013 eine Genehmigung vor. Der für Haidhauser besonders interessante Bauabschnitt zwischen Isar und Ostbahnhof ist noch nicht genehmigt, dieser letzte Planfeststellungsbeschluss soll laut Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) aber bis Ende des Jahres vorliegen.

Die Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahnausbau überlegt indessen, ob es mit Genehmigung des ersten Abschnitts bereits sinnvoll ist, gegen das Projekt zu klagen, oder ob die dritte und letzte Genehmigung für den Haidhauser Streckenabschnitt noch abgewartet werden soll. „Wir prüfen das noch“, sagt Dr. Walter Heldmann, Vorsitzender der Bürgerinitiative.

Während das Genehmigungsverfahren voranschreitet, reißen die Diskussionen um Finanzierung und Nutzen des seit Jahrzehnten größten Münchner Verkehrsprojekts nicht ab.

So verweist der Verkehrsberater Dr. Martin Vieregge auf eine Vielzahl massiver Probleme um die Planung für einen zweiten Stammstrecken-S-Bahn-Tunnel, die zwar seit längerem bekannt, aber bisher nicht gelöst wurden:

„Sowas kann man schon bauen, ob man dafür eine Betriebsgenehmigung bekommt, ist eine ganz andere Frage“, sagt Vieregge mit Blick auf immer noch ungelöste Brandschutzprobleme des geplanten Tunnels und die reale Gefahr - wie beim neuen Berliner Flughafen - damit Milliarden von Steuergeldern in den Sand zu setzen.

Denn nach dem momentanen Planungsstand wäre es laut Vieregge wohl nicht möglich, im Brandfall Passagiere aus dem 40 Meter tiefen Tunnel rechtzeitig zu bergen.

In der Regel vergehen vom Ausbruch eines Brandes bis zu seiner höchsten Energieentwicklung 25 bis 30 Minuten. Somit haben Rettungskräfte eine realistische Evakuierungszeit von 20 bis 25 Minuten. Damit kein Rauch auf die Fluchtwege strömt, ist es geplant, diese mittels eines Gebläses mit 200 Kubikmetern Frischluft pro Sekunde zu versorgen. Durch den kleinen Tunneldurchmesser und die große Tiefe würde dieses Gebläse einen Kamineffekt erzeugen und den Brandverlauf um den Faktor 2 bis 4 beschleunigen. Der Rettungszeitraum würde auf 5 bis 12 Minuten zusammenschmelzen - zu kurz, um Hunderte von Menschen aus 40 Meter Tiefe zu bergen.

Problematisch scheint auch die Umsteigesituation am Hauptbahnhof zu sein, da sich hier die Zahl der Umsteiger massiv erhöhen wird. Durch die geringere Zahl an Haltestellen im Zweiten S-Bahn-Tunnel (Hauptbahnhof, Marienhof, Ostbahnhof), müssen auch die Fahrgäste, die zum Stachus oder zur Hackerbrücke müssen, erst einmal am Hauptbahnhof umsteigen. Selbst bei gleichbleibendem Passagieraufkommen erhöht sich die Zahl der Umsteiger am Hauptbahnhof somit drastisch. Bisherige Planungen sehen für den neuen Bahnsteig zwei Rolltreppen über den sogenannten Nukleus und eine Richtung Stachus vor. Um einen Bahnsteig binnen zweieinhalb Minuten,

bis die nächste S-Bahn einfährt, zu räumen, bedarf es aber Vieregge zufolge rein rechnerisch 7,5 Rolltreppen. Der Bahnsteig der U1/U2 Haltestelle am Hauptbahnhof verfügt im Vergleich über aktuell 9 Rolltreppen bzw. feste Treppen.

Auch hier steht der Tunnel planerisch auf tönernen Füßen.

Auf politischer Ebene geht man mit den kleinen und großen Fragestellungen und Problemen, die der Zweite S-Bahntunnel mit sich bringt, sehr unterschiedlich um: bei CSU und SPD herrscht sowohl im Landtag wie im Stadtrat die Meinung vor, das Projekt sei prinzipiell sinnvoll und soll durchgewunken werden. Über Details findet keine Diskussion mehr statt.

Anders die kleinen Parteien: sowohl die Grünen als auch die Freien Wähler haben es sich zur Aufgabe gemacht, sich kritisch mit dem Münchner Tieftunnel auseinanderzusetzen. Allerdings mit sehr unterschiedlichen Zielen. So möchte die Stadtratsfraktion Freie Wähler/Bayernpartei den erwarteten Erlös aus einem Flughafendarlehen in Höhe von 113 Millionen Tunnel nicht in den S-Bahn-Tunnel, sondern in vier neue Autotunnel für einen kreuzungsfreien Ausbau des Mittleren Rings stecken - eine Forderung, mit der sie im Münchner Stadtrat ziemlich alleine bleiben dürften. Die Grünen und die Rosa Liste wiederum starteten im Stadtrat eine Anfrage an OB Dieter Reiter, wie

es denn aktuell um die Planung der Umsteigesituation am Hauptbahnhof bestellt sei.

Denn in der Baugenehmigung ist bisher nur eine Durchfahrt, nicht aber ein Haltepunkt am Hauptbahnhof festgeschrieben. Dem komplexen Thema will die Bahn offensichtlich in einer gesonderten Planung Herr werden.

Dass dies aber äußerst schwierig werden kann, ist auch die Meinung von Verkehrsplaner Vieregk. Die aktuellste Planung für eine Verbindung zwischen S-Bahn und U-Bahn sieht vor, die Passagiere aus 40 Metern Tiefe zunächst in das in 17 Meter tiefe Zwischengeschoß zu befördern, von wo der Fahrgast aber wieder auf 25 Meter Tiefe hinunter muss. Bis zu 7 Minuten Zeit können so laut Anfrage der Grünen beim Umsteigen vergehen. Lange Umsteigezeiten werden aber bei der Nutzen-Kosten-Analyse von Verkehrsprojekten negativer bewertet als verlängerte Fahrzeiten.

Sollten den Planern der Deutschen Bahn nicht noch komplett neue Lösungen einfallen, würde der zweite S-Bahn-Tunnel im Vergleich zur jetzigen Stammstrecke lediglich eine signifikante Verlängerung von Fahrzeiten von mehreren Minuten pro Fahrgast erreichen und wäre nicht mehr förderfähig und würde auch keine Bundesmittel mehr erhalten. Ein Szenario, das Verkehrsplaner Vieregk aufgrund der von ihm nachgerechneten Nutzen-Kosten-Analyse für sehr wahrscheinlich hält.

M.W.