



Das Münchner S-Bahn-Netz ist zentralisiert. Das hat Vorteile, weil alle sieben Linien in dichter Folge im Stammstrecken-Tunnel die Innenstadt unterqueren, mit hervorragenden Umsteigemöglichkeiten zu Bus, Tram und U-Bahn. Aber diese Zentralisierung hat auch einen schwerwiegenden Nachteil: Weil die Stammstrecke die einzige Verbindung zwischen den östlichen und den westlichen Außenästen des S-Bahn-Netzes ist, bremsen Betriebsstörungen auf ihr alle Linien aus. Ein Notarzt-Einsatz oder ein defektes Signal führen zu stundenlangen Rückstaus von Zügen. Kommen keine Züge an den Endstationen mehr an, bleibt bald der Gegenverkehr aus.

Hinzu kommt, dass die geplante neue 2. Stammstrecke alleine nicht das Problem des gewünschten 10-Minuten-Takts lösen

wird. Das Haupthindernis sind die Außenäste der Linien, die zum Teil eingleisig sind oder wo sich S-Bahnen und Regionalverkehr den Betrieb teilen. So wird man nach 2020, wenn der Neubau abgeschlossen sein soll, auch nur auf drei Linien im 10-Minuten-Takt fahren können. Schlimmer: Wegen der bis dahin ausgegebenen zwei Milliarden Euro für den Tunnel wird sich die Sanierung der Außenstrecken noch weiter verzögern.

Das zentralistische System der Münchner S-Bahn soll also noch mehr aufs Zentrum ausgerichtet werden, indem man direkt neben der bestehenden Stammstrecke einen zweiten Tunnel gräbt. Jeder, der die Ringlinien von London, Berlin, Paris oder Wien im Kopf hat, kann diesen angesichts der Münchner Planung nur schütteln. Niemand bezweifelt, dass der Bau eines Bypasses

zur Stammstrecke dringend notwendig ist: Als Umleitung bei Störungen oder Sperrungen, vor allem aber, um dichtere Fahrplanktake und eine verbesserte Durchbindung und Verknüpfung der S-Bahn-Außenäste zu ermöglichen.

Dafür gibt es verschiedene Lösungen - die von der Bahn im Auftrag des Freistaates geplante zweite Stammstrecke dürfte die am wenigsten geeignete sein. Dafür wäre sie die mit Abstand teuerste. Sie verläuft parallel zur ersten, knapp nördlich davon, und soll nur wenige Haltestellen anbieten: Laim, Hauptbahnhof, Marienhof, Leuchtenbergring. Ein erster Entwurf hätte in seinem Planungsabschnitt 3 den historischen Kern Haidhausens für sechs Jahre in eine kaum bewohnbare Baustellen-Wüste verwandelt, mit erheblichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Staub, Lärm und

Alternativen zum 2. Tunnel

U-S-Bahn-Mischbetrieb

Ein U-S-Bahn-Mischbetrieb würde die bestehende Ost-West-Verbindung der U4/U5 inklusive der geplanten Verlängerungen nach Pasing und Johanneskirchen nutzen. Auf dieser Linie würden dann Züge verkehren, die S- und U-Bahn tauglich sind. In Hamburg wurde ein solcher U-S-Bahn-Mischbetrieb kürzlich eröffnet.

Südring

Der Südring, früher genannt Südumfahrung, ist allen bekannt, die je mit Regional- oder Fernzügen vom Hauptbahnhof in Richtung Mühldorf oder Rosenheim gereist sind. Es geht vorbei an nicht mehr genutzten Gütergleisen und Laderampen.

Vorteil des Südringes ist, dass er jederzeit für S-Bahnen in Betrieb gesetzt werden kann - für ei-

nen dauerhaften Betrieb brauchte kein Gleis neu verlegt werden. Notwendig wäre lediglich der Umbau von einem Dutzend Weichen und einiger Signale für den zweigleisigen Richtungsverkehr. Damit wäre die Bypass-Funktion möglich. Die von BKS vorgelegte Lösung „Teilausbau Südring“ kommt ohne Erweiterung des jetzigen Bahngeländes aus und ermöglicht den 10-Minuten-Takt auf allen Linien (Animation auf www.tunnelaktion.de). Ein viergleisiger Vollausbau könnte später ohne Zeitdruckerfolgen.

City-Tunnel

Der City-Tunnel folgt den Spuren des von der Bahn lange geplanten Projektes München 21. Es sah ursprünglich einen viergleisigen Tunnel vom Hauptbahnhof zum Ostbahnhof vor, mit einer Station am

Sendlinger Tor für die Regionalzüge. In Untergiebing ginge es dann weiter auf der Südumfahrung. München 21 wurde von der Bahn nicht weiter verfolgt, aber man hielt die Trasse frei. Das Projekt hat ein ungeheures Entwicklungs-Potenzial zu bieten: München 21 wäre sehr gut für die 2. Stammstrecke geeignet, hätte verkehrlich die meisten Vorteile, wäre in kürzerer Zeit und zu geringeren Kosten zu realisieren und damit wirtschaftlich. Eine spätere Erweiterung für den Regional- und Fernverkehr wäre technisch möglich und wirtschaftlich darstellbar. Und die europäische Eisenbahnmagistrale Paris-Bratislava wird mit EU-Mitteln gefördert.

Tunnelblick

München soll für viel Geld einen neuen S-Bahn-Tunnel bekommen. Der Nutzen ist zweifelhaft.

Erschütterungen der Tag und Nacht arbeitenden offenen Baustellen.

Das geplante Vorhaben rief einen breit angelegten Widerstand der betroffenen Haidhauser/innen auf den Plan - und scheiterte an einer Kostensteigerung von 540 Millionen Euro auf offiziell zugegebene 1,86 Milliarden Euro.

Inzwischen wurde der teure Haidhauser Planfeststellungsabschnitt 3 neu geplant mit dem Ziel, billiger zu bauen. Laut Verkehrsministerin Emilia Müller soll die Neutrassierung zu einer Senkung der Investitionskosten bei gleichzeitig höherem Verkehrlichem Nutzen führen. Mit dem Bau soll laut Staatsregierung im Jahr 2009 begonnen werden. Der Tunnelarm zum Leuchtenbergring soll im Jahr 2016, der zum Ostbahnhof und weiter zur St.-Martin-Straße im Jahr 2020 fertig gestellt sein.

Eine zweite Stammstrecke, so wie sie von der Staatsregierung und der Deutschen Bahn AG geplant war und ist, brächte nicht extrem negative Folgen für das Münchner S-Bahn-System und seine Fahrgäste. Durch die Streckenführung eng parallel zu der alten S-Bahn-Stammstrecke und die wenigen vorgesehenen Haltepunkte wird ein wesentlicher Schwachpunkt des Münchner Schnellbahnsystems, die Radiallastigkeit von West nach Ost, noch verstärkt. Ein weiteres Problem der Münchner S-Bahn, die Konzentration auf die Umsteigeschwerpunkte Hauptbahnhof und Marienplatz/Marienhof, verursacht jetzt schon Kapazitätsengpässe beim Ein- und Aussteigen. Diese Überlastung wird sich steigern und droht auf die Münchner U-Bahn durchzuschlagen. Mit Inbetriebnahme dieser Version der

zweiten Stammstrecke käme es für zahlreiche Fahrgäste zu massiven Verschlechterungen in der Bedienungsqualität. So sollten die meisten innerstädtischen Stationen - Donnersberger- und Hackerbrücke, Karlsplatz/Stachus, Isartor, Rosenheimer Platz - weit weniger häufig als bisher bedient werden. Ein großer Teil der S-Bahn-Fahrgäste müsste neue Umsteigezwänge und teilweise auch Umwegfahrten in Kauf nehmen. Ergebnis wäre, dass zahlreiche Pendler wieder mit dem Auto in die Stadt fahren würden.

Bombastisch teure Großprojekte, wie der geplante Tunnel für eine 2. S-Bahn-Stammstrecke saugen dringend benötigtes Geld ab von der Bewältigung eines drückenden Problems: Der Ausbau der Außenäste des Netzes wurde Jahrzehnte lang vernachlässigt. Und es fehlt auch das Geld für die technische Weiterentwicklung der S-Bahn-Züge. Erinnern wir uns an die schier endlosen Verspätungen, weil - wie jeden Herbst - nasses Laub auf den Schienen die Triebräder durchdrehen ließ.

Seit 2001 haben sich die kalkulierten Kosten mehr als verdreifacht, der Fertigstellungstermin ist weiter nach hinten gerutscht. Von Experten wurden die Schwächen der Tunnellösung eindringlich dargestellt und Vorschläge für bessere, schnellere und kostengünstigere Lösungen gemacht. Aber die Verantwortlichen bleiben bei der einmal getroffenen Entscheidung und halten mit Tunnelblick an dem unmöglichen Plan fest.

Volker Böhm, Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen. www.tunnelaktion.de
Foto: Thomas Bath

Nur der Südring!

Kommt der Tunnel, oder woran könnte er noch scheitern? Welche Alternative macht am meisten Sinn? Fragen an die Verkehrsexpertin und neue Stadträtin der Grünen, Sabine Nallinger.

Münchner Stadtgespräche: Kommt der zweite Tunnel für die S-Bahn-Stammstrecke?

Sabine Nallinger: Ich glaube, dass er nicht kommt. Wenn man noch einmal eine neue Berechnung macht und ehrliche Kosten hernimmt, werden die auf jeden Fall erheblich über denen liegen, die heute genannt werden.

Was steht im neuen Koalitionsvertrag zu diesem Thema?

Wir haben das Thema umgangen und nur gesagt, dass wir beim Freistaat und der Bahn einfordern werden, dass das S-Bahnsystem ausgebaut wird. Varianten zu nennen, haben wir vermieden.

Vermutlich, weil die Koalitionspartner nicht einer Meinung sind.

Im fachlichen Austausch ist der Dissens vielleicht gar nicht so groß. Aber es ist den Bürgern schwer zu vermitteln, dass dieser Tunnel viel kostet und wenig bzw. sogar Nachteile bringt. Vielleicht wird das ja nach den Landtagswahlen leichter.

Welche Lösung halten Sie für die beste? Ich bin absolut für eine Lösung, die sofort umsetzbar ist. Und da erscheint mir nur der Südring realistisch.

Könnte der Südring daran scheitern, dass die Bahn das entsprechende Gelände als Immobilienflächen verwerten will?

Die aktuelle Haltung der Bahn kenne ich nicht. Ich habe sie aber als einen sehr schwerfälligen Apparat kennen gelernt. Die Bahn ist jetzt auf dem Dampfer „Tunnel“, und sie umzuschwenken, ist sehr schwierig.

Welche Möglichkeiten hat die Stadt, um den Tunnel noch zu verhindern?

Ich gehe davon aus, dass die Bahn kein Projekt in dieser Größenordnung realisiert, wenn die Stadt dagegen ist. Damit wir keine weitere Zeit verlieren, sollten die Planungen zum Südring forciert werden.

Die Zeit drängt, die Vorarbeiten haben schon begonnen.

Es wird mich die nächsten Wochen intensiv beschäftigen, in der Partei und in der Fraktion Zustimmung für meine Ideen zu bekommen.

Interview: Thomas Bath