

Olympia-Absage bremst Tunnel aus

Jetzt Vorfahrt für Plan B!

Mit dem Scheitern der Münchner Olympia-Bewerbung ist auch die Finanzierung des Tunnels für eine zweite S-Bahn-Stammstrecke in weite Ferne gerückt. Der Marienhof bleibt für die nächste Zeit eine Baugrube ohne Bau. Doch Tunnelbefürworter beschwören unablässig die Unverzichtbarkeit der umstrittenen Röhre und hoffen weiter auf Sondermittel.

Dass es bessere, billigere und schnellere Lösungen für den Münchner Nahverkehr gibt, zeigten eine Reihe von Alternativplanern auf einer Veranstaltung in Pasing. Realistische und kostengünstige Projekte wie der Südring, der Nordtunnel und die Verlängerung der U4/U5 nach Pasing, aber auch eine Seilbahn zum Messegelände könnten München aus der Nahverkehrsmisere befreien und neue Akzente setzen.

Der Berliner Anteil zum Tunnel ist noch nicht mal beantragt, sagte Linke-Stadträtin Brigitte Wolf auf einer von ihrer Partei organisierten Diskussionsveranstaltung am 12. Juli in der Pasinger Fabrik zur aktuellen Situation nach der Olympiaentscheidung. Denn das Genehmigungsverfahren für den zweiten S-Bahn-Tunnel sei ja noch lange nicht abgeschlossen. Bis Herbst werde die Regierung von Oberbayern noch damit beschäftigt sein, die vielen Einwendungen aus Haidhausen zu bearbeiten. Erst dann könne das Tunnelprojekt beim Eisenbahn-bundesamt eingereicht werden. Für den Fall einer Genehmigung des Tunnelbaus zum Jahresende, kündigte Dr. Walter Heldmann, Vorsitzender der Bürgerinitiative Haidhausen, juristische Schritte an: „Dann klagen wir. Dies dürfte wiederum eine aufschiebende Wirkung von einem Jahr bewirken. Doch auch dann wird nach dem jetzigen Stand der Dinge kein Geld für den Tunnel da sein.“

Was der künstlich aufgebaute Zeitdruck der Deutschen Bahn bereits bewirkt hat, zeigt sich momentan am Marienhof. Eine Baustelle mit Mauerresten, wie Brigitte Wolf es nennt, wird nun für unbe-

stimmte Zeit in Münchens Zentrum zu sehen sein.

Schwierig durchzusetzen ist laut Stadträtin Wolf die Forderung der Rathaus-Grünen, den Tunnel für Regionalzüge tauglich zu machen. Denn dazu habe ein Bahnsprecher erklärt, dass S-Bahnprojekte und Regionalplanprojekte nicht aus ein- und demselben Haushaltstopf bedient werden können.

Die Frage, welchen Zugtyp die Deutsche Bahn im zweiten S-Bahntunnel einzusetzen gedenke, ist laut Wolf mit der Aussage „Wenn der Tunnel da ist, kann man ja entsprechende Züge bestellen“, beantwortet worden.

Eine große Gefahr für den Münchner Nahverkehr sieht Brigitte Wolf in den Trotzreaktionen, die sich bei Tunnelbefürwortern wie OB Christian Ude und Verkehrsminister Martin Zeil angesichts der Olympia-Niederlage breit machen könne. Wenn diese nun begännen, auf ein Olympia 2022 zu starren, würde ein neues Hoffen auf Sondermittel beginnen, de facto in der Münchner Nahverkehrsplanung eine Stagnation über viele Jahre hinweg eintreten.

Die allerschlechteste und teuerste Lösung aus vielen Alternativen,

nannte Dr. Walter Heldmann, Vorsitzender der Haidhauser Bürgerinitiative „Tunnelaktion“ die Pläne für den zweiten Stammstreckentunnel. Er sei immer noch „einigermaßen entsetzt“, wie starrköpfig an dem Projekt festgehalten werde, das „keinen Nutzen, sondern Schaden für viele Nutzer“ bereite. Mit Blick auf die veranschlagten zwei Milliarden Euro Baukosten sagte Heldmann: „Besonders in der Kostenfrage haben die Politiker einen eklatanten Verstoß gegen ihre Sorgfaltspflicht begangen.“ Denn als 2001 die Entscheidung für den Tunnel fiel, seien die Baukosten für den Tunnel noch mit rund 500 Millionen Euro beziffert worden. Bereits zwei Jahre später sei der Tunnel mit 1,5 Milliarden dreimal so teuer geworden. Keiner der Verantwortlichen habe damals „Stop“ gesagt. Das Alternativprojekt Südring sei damals von der DB ebenfalls mit 500 Millionen beziffert worden. Eine Zahl, die übrigens heute immer noch im Rahmen aller alternativen Planungsbüros liegt, die sich mit dem Südring bisher auseinandergesetzt haben. Deswegen sei es eine Pflicht der Bürger, etwas gegen den Tunnel zu unternehmen. „Wir machen als Bürgerinitiative

schlicht weiter, sagte Heldmann zur aktuellen Lage der Tunneldiskussion.

Stefan Baumgartner vom Arbeitskreis Schwarz, Kantke, Baumgartner nannte das Finanzgebaren der Bahn schockierend, weil mit dem S-Bahn-Tunnel an einem Projekt festgehalten werde, das hoffnungslos unterfinanziert sei. So stünden für alle deutschen Bundesländer bis 2019 gerade einmal 252 Millionen Euro pro Jahr für derartige Verkehrsprojekte bereit, für die kommenden acht Jahre also rund zwei Milliarden Euro. Allein 800 Millionen müssten dann für den zweiten S-Bahn-Tunnel nach München gehen, angesichts einer Reihe von Verkehrsprojekten in anderen Bundesländern mit weitaus höherem Kosten-Nutzen-Faktor eine höchst unwahrscheinliche Hoffnung.

Deshalb forderte Wolfgang Liebscher vom Verkehrs Club Deutschland (VCD), sich nun Gedanken über Alternativen zum Stammstrecken-Tunnel zu machen. Liebscher, der sich seit fast zehn Jahren mit dem Thema öffentlicher Nahverkehr beschäftigt, forderte zunächst eine Aufhebung der strikten Trennung zwischen U-Bahn und S-Bahn. Als Beispiel nannte er dafür das Verkehrskonzept in London. Mit entsprechenden Zwei-System-Zügen könnten auch die unterschiedlichen Gleisbreiten beider Systeme genutzt werden. Um eine Alternative zur jetzigen Stammstrecke anzubieten, plädierte Liebscher für eine Verlängerung der Linien U4/ U5 vom Laimer Platz bis nach Pasing. Damit hätte die Stadt München eine weitere Ost-West-Verbindung zwischen Pasing und Ostbahnhof. Gerade im Westteil dieser Trasse liege die Spitzenauslastung bei gerade einmal 29,3 Prozent, Kapazitäten wären also genügend vorhanden. Mit geschätzten 350 Millionen Euro sei die Trassenverlängerung im Gegensatz zum zweiten S-Bahntunnel erschwinglich. Auch eine Verlängerung der U4/U5-Trasse im Westen bis nach Gauting und Germering und im Osten über Neuperlach Süd hinaus hält Liebscher für machbar und sinnvoll.

Das neue Notfallkonzept für den zweiten S-Bahn-Tunnel nannte Liebscher eigentlich keine richtige

Lösung, da es nur einen eingleisigen Notbetrieb bei Sperrung eines Streckengleises vorsieht. Wie alle anderen Tunnel-Kritiker forderte er einen Ausbau des Südrings, mit Regionalzughaltes am Kolombusplatz, um dort mit U1/U2 weiterzufahren und an der Poccistraße, um in die U3/U6 umsteigen zu können. Weitere Forderungen des VCDs war ein weiterer Ausbau auf den S-Bahn-Außenstrecken, wie die Gröbenzeller Spange (S4), die Trasse Johanneskirchen-Dagfling als Entlastung für die S8 und die Trasse Neulustheim-Neufahrn (S1).

In Vertretung für Karlheinz Rößler, der durch einen Termin zum sogenannten Stresstest für Stuttgart 21 verhindert war, referierte Clemens Pingel zum Thema Südring mit dritter Stammstrecke im Nord-Tunnel. Dieses Konzept sieht die Lösung mehrerer Münchner Verkehrsprobleme vor, wäre mit 2,1 Milliarden genauso teuer wie die zweite S-Bahn-Stammstrecke, würde aber bei weitem mehr leisten. Mit dem Ausbau des momentan schon von Regional- und Fernzügen genutzten Südrings von Laim über Heimeranplatz, Poccistraße, Kolombusplatz, Ostbahnhof und Leuchtenberggring wäre eine neue Ost-West Verbindung geschaffen, die einige südliche Stadtteile verkehrstechnisch besser erschließt. Im Nordtunnel, der vom Hauptbahnhof über die Münchner Freiheit, die Allianz-Arena, Garching und Eching Ost führen würde und sich dann zum einen Richtung Freising und Landshut, zum anderen Richtung Flughafen und der Strecke nach Salzburg verzweigen würde, könnten sowohl S-Bahnen als auch Regional- und Fernzüge verkehren. Von den Kosten würden knapp 400 Millionen Euro auf einen Vollausbau des Südrings entfallen, 1,7 Milliarden auf den Nordtunnel. Stefan Baumgartner nahm nochmal die DB-Planungen zum 2.S-Bahn-Tunnel aufs Korn und kritisierte die ständig wechselnden Takte in der Bahnplanung. Nicht genug damit, dass ein 15/30 Minuten-Takt schlicht eine Verschlechterung zum heutigen 10/20 Minuten Takt darstelle - durch die Express-S-Bahnen würden einzelne Haltestellen ausgelassen und es käme zu sehr ungleichmäßigen Rumpeltakten. Um den teuren Milliardentunnel

unnötig zu machen, plädierte er dafür, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Stammstrecke mit einem neuen Signalsystem zu optimieren. Mit einem sogenannten KS-Signalsystem käme die Stammstrecke abzüglich einer Sicherheitsreserve von 10 Prozent auf einen Stunden-takt von 33,7 S-Bahnen, genau soviel Kapazität wie die erste und die geplante zweite Stammstrecke zusammen erreichen würden. Als Beispiel, wie innovativ der Münchner Nahverkehr sein könnte, zeigte Baumgartner mit einer Studie über eine Seilbahn von Engelschalking über Riem zur Messestadt West. Messebesucher, die vom Flughafen zur Messe wollten, seien nach wie vor gezwungen, erst mit der S-Bahn bis zum Ostbahnhof zu fahren, um von dort dann wieder mit der U-Bahn das Messegelände zu erreichen.

Eine Seilbahn von der S-Bahn-Haltestelle Engelschalking bis zum Messegelände wäre wesentlich schneller und kostengünstiger. Im Vergleich zu einem U-Bahn-Ausbau auf der gleichen Strecke, die 300 Millionen teuer wäre, käme eine Seilbahn auf nur 40 Millionen Euro, wie eine Modellrechnung in Zusammenarbeit mit dem Seilbahnhersteller Doppelmayr ergab. Alle dreißig Sekunden könnte eine Gondel bis zu 35 Personen transportieren. Auch von der Ökobilanz könnte sich die Seilbahn sehen lassen, sie wäre effizienter als eine Straßenbahn.

Markus Wagner

Die diversen Planungen sind einzusehen unter www.stadtkreation.de/bahnknoten oder unter www.tunnelaktion.de