

*Die Politik und der Münchner S-Bahn-  
Ausbau*

**Versagen auf allen Linien**

**Versagen auf allen  
Linien**

**Versagen auf  
allen Linien**

Mehr als zehn Jahre währt der

Versuch der Verantwortlichen bei Bahn und Politik, den Bau eines zweiten Tunnels durch die Münchner Innenstadt durchzusetzen, um damit Engpässe des bestehenden S-Bahn-Systems zu beseitigen. Drei verschiedene Trassen wurden den Haidhausern im Lauf der Zeit präsentiert, stets versehen mit dem Attribut **alternativlos**. Die Bahn hat vor mehr als einem Jahr die förmliche Planfeststellung für den Haidhauser Tunnelabschnitt beantragt. Abgesehen von einigem Aktionismus rund um die angeblich gesicherte Finanzierung des Projekts ist auf der politischen Bühne nichts Nennenswertes zur Linderung oder gar Lösung der S-Bahn-Misere geschehen. Zudem bestehen begründete Zweifel, ob angesichts gestiegener Projektkosten das Gesamtprojekt überhaupt noch förderwürdig ist.

Mehr als zehn Jahre währt der Versuch der Verantwortlichen bei Bahn und Politik, den Bau eines zweiten Tunnels durch die Münchner Innenstadt durchzusetzen, um damit Engpässe des bestehenden S-Bahn-Systems zu beseitigen. Drei verschiedene Trassen wurden den Haidhausern im Lauf der Zeit präsentiert, stets versehen mit dem Attribut **alternativlos**. Die Bahn hat vor mehr als einem Jahr die förmliche Planfeststellung für den Haidhauser Tunnelabschnitt beantragt. Abgesehen von einigem Aktionismus rund um die angeblich gesicherte Finanzierung des Projekts ist auf der politischen Bühne nichts Nennenswertes zur Linderung oder gar Lösung der S-Bahn-Misere geschehen. Zudem bestehen begründete Zweifel, ob angesichts gestiegener Projektkosten das Gesamtprojekt überhaupt noch förderwürdig ist.

.

Das Aktionsbündnis S-Bahn München ist jüngst mit der Forderung S-Bahn-Ausbau statt

Tieftunnel an die Öffentlichkeit getreten

Bereits zum zweiten Mal mussten die Münchner S-Bahn-Nutzer (w / m) an sieben Wochenenden in den Sommerferien eine vollständige Sperrung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke in Kauf nehmen. Grund dafür waren überfällige Nachrüstungen beim Brandschutz in den Tunnelbahnhöfen.

Die Sommerferien sind vorüber, die Stammstrecke ist wieder frei befahrbar. Die alten ungelösten Schwächen der S-Bahn bestehen fort. Selbst zur Stoßzeit fahren die meisten Linien nur mit 2 Zugteilen. 3 sind stets möglich. Darauf macht das Aktionsbündnis S-Bahn München in einem Faltblatt aufmerksam.

### Kastenanfang

#### **Aktionsbündnis S-Bahn München**

In diesem Bündnis sind neben Umweltschutzorganisationen (Bund Naturschutz in Bayern e.V., Green City) der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN), der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Fahrgastverband PRO BAHN, das Münchner Forum und Verkehrsplaner des Arbeitskreises Baumgartner / Kantke / Schwarz zusammengeschlossen.

### Kastenende

In seiner Veröffentlichung widerlegt das Aktionsbündnis unter dem Motto „Acht Legenden zur Münchner S-Bahn“ Behauptungen der Tunnel-Befürworter. Hier einige Kostproben:  
Legende: „Den zweiten Tunnel gibt es doch fast geschenkt.“ Entgegnung: „Wohl kaum: Für Zins und Tilgung kommt der Steuerzahler auf. Und die Fahrpreise steigen. Die Anlagenunterhaltung kostet zusätzlich 18 Mio. Euro im Jahr.“

Legende: „Mit 800.000 Fahrgästen täglich geht es nicht ohne zweiten Tunnel.“ Entgegnung: „Nicht möglich: Auf dem fahrgaststärksten Abschnitt fahren gut 200.000 täglich. nicht viel mehr als bei der U 3 / U 6. Nur sind U-Bahn-Züge deutlich kürzer!“

Legende: „Bei Störungen im Tunnel gibt es keinerlei Ersatz.“ Entgegnung: „Mehr als anderswo: Zwischen Hbf und Ostbahnhof gibt es die U 5 und den Südring, zwischen Hbf und Pasing fahren Regionalzüge in dichten Abständen.“

Legende: „Ein zweiter Tunnel löst das Verspätungsproblem.“ Entgegnung: „Nicht wirklich, denn nicht einmal jede zehnte Störung entsteht im Stammstreckentunnel.“ Anmerkung der Redaktion: Die „Süddeutsche Zeitung“ berichtete am 3. 2. 11: „Jede zweite S-Bahn-Störung geht auf Probleme bei Stellwerken oder Signalen zurück.“

Das Aktionsbündnis belässt es nicht bei Gegenargumenten zu den Behauptungen, mit denen den Münchner Fahrgästen der Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels als alternativlose Notwendigkeit verkauft wird. Die Verantwortlichen in Politik und Bahn sollen endlich Abstand vom Großprojekt 2. S-Bahn-Tunnel nehmen und sich stattdessen überschaubaren Vorhaben zuwenden, die den Fahrgästen kurzfristig Erleichterungen bringen, als da sind: Weitere Ausweichgleise auf einspurigen Strecken außerhalb der Stadt, Anschaffung von 30 neuen Zügen, Ausbau der Knotenpunkte Ostbahnhof und Laim, Einrichtung je eines doppelten Rechnersystems in den Stellwerken, um Stillstand bei EDV-Ausfällen auszuschließen, zumindest zu minimieren. In Etappen würden nach diesem Plan die Münchner Fahrgäste in den Genuss der Verbesserungen kommen, und das in einem absehbaren Zeitraum.

Auf ihrer Homepage prognostiziert die Bahn den Baubeginn des geplanten 2. S-Bahn-Tunnels auf das Jahr 2012, dabei ist noch nicht einmal das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 3 neu abgeschlossen. Dieser Abschnitt umfasst den Streckenteil von der Isar bis zum Leuchtenbergring, quer unter Haidhausen hindurch. Die Haidhauser Nachrichten haben bei der für die Durchführung des Verfahrens zuständigen Behörde, der Regierung von Oberbayern, nachgefragt, wann mit der Fertigstellung zu rechnen ist. „Seit April“ so die Antwort, liege die abschließende Stellungnahme beim Eisenbahnbundesamt (EBA). Von dort kommt auf unsere Anfrage hin folgende Neuigkeit: „Die Vorhabenträgerin hat beim EBA Ende Juli eine Planänderung beantragt. Nach Prüfung der Antragsunterlagen haben wir bei der Bahn am 03.09. eine Überarbeitung der Pläne angefordert. Wenn die Planunterlagen vollständig und plausibel vorliegen, werden wir das Anhörungsverfahren für die Planänderung bei der Regierung von Oberbayern als Anhörungsbehörde einleiten.“ Mit anderen Worten: Wir befinden uns noch inmitten des Verfahrens.

Wenn denn die abschließende Planfeststellung tatsächlich irgendwann einmal fertiggestellt und öffentlich ausgelegt sein wird, bedeutet dies im Übrigen noch nicht den freien Weg für die Tunnelarbeiten. Sicher ist hingegen, dass zahlreiche Haidhauser gegen das Vorhaben klagen werden.

Die politisch Verantwortlichen vom Bayerischen Ministerpräsidenten über den Bayerischen Wirtschaftsminister bis hin zu Münchens Oberbürgermeister haben im Frühjahr mit aktionistischen Auftritten zu suggerieren versucht, dass die Finanzierung des Tunnelbaus gesichert sei. Nichts von alledem. Bislang gibt es keine vollumfängliche Zusage aus dem Berliner Verkehrsministerium auf die von Bayerischer Staatskanzlei, der Bahn und der Münchner Stadtpitze fest eingeplante finanzielle Lastenübernahme des Bundes.

### **Kasten Anfang**

#### **Wie viel darf es denn sein?**

Konsequente Nachfragen eines Mitglieds der Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel haben im April dieses Jahres deutlich gemacht, dass die Kosten für das Tunnelprojekt steigen. Danach ist von 2,5 bis 3 Milliarden Euro auszugehen. Das ist von Bedeutung für die rechtlich zwingend notwendige Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bei Verkehrsprojekten dieser Größenordnung. Der Bund darf Zuschüsse nur dann leisten, wenn die NKU in Form der „Standardisierten Bewertung“ einen Nutzen von Eins oder höher ausweist. Nach zahlreichen Anfragen bei verschiedenen Behörden hält das Mitglied der Bürgerinitiative in einer Notiz fest: „Die für die Standardisierte Bewertung maßgeblichen Basisdaten werden offenkundig als „Geheime Kommandosache“ behandelt.“

Nicht auszuschließen ist, dass der noch im Januar 2012 in behördlich festgestellte NKU-Quotient 1,04 vor dem Hintergrund steigender Kosten bereits Makulatur ist.

### **Kastenende**

Anstatt das Scheitern des Tunnelprojekts endlich anzuerkennen und . siehe oben . sich dem dringend Notwendigen und Machbaren zuzuwenden, sind die im Frühjahr noch so beredeten Akteure hinsichtlich des Tunnelneubaus wieder in tiefes Schweigen und Nichtstun verfallen. Immer wieder wurde der Verdacht laut, dass sie mit diesem Aussitzen die Münchner S-Bahn-Nutzer weichkochen, gar erpressen wollen, frei nach der Devise: Wenn wir unseren Tunnel nicht bekommen, bekommt ihr gar nichts.

Mit dem Segen des Oberbürgermeisters, unterstützt durch die mehrheitliche Schlafmützigkeit des Münchner Stadtrats, ist der Baumbestand des Marienhofs im vergangenen Jahr ausgegraben und verpflanzt worden. Damit wurde ein zentraler städtischer Platz quasi in vorauseilendem Gehorsam gegenüber dem zeitlichen Diktat der Bahn verwüstet, die, vereint mit der Stadtpitze und der Stadtratsmehrheit in gemeinsamer Hoffnung auf den Zuschlag auf die Olympischen Winterspiele 2018, die Finanzierung über dann zugängliche Sonderfinanztöpfe zu bewerkstelligen hoffte.

Der Traum platzte im Juli vergangenen Jahres. Immer wieder ist aus dem Münchner Rathaus Geraune zu vernehmen, dass es ja mit einer weiteren Olympia-Bewerbung klappen könne. Vielleicht erklärt das den Tiefschlaf der politisch Verantwortliche: Hoffen auf ein

ationales Großereignis%oAuf diesen Lösungsweg für die Münchner Verkehrsprobleme kann und darf eine ernsthafte Verkehrsplanung nicht bauen. Die Münchner Fahrgäste, geschlagen mit der Dauermisere der S-Bahn, haben allen Grund, den Verantwortlichen in Politik und bei der Bahn Beine zu machen. Die anstehenden Wahlen in Stadt und Land bieten dafür ein geeignetes Forum. Das Aktionsbündnis liefert den Tunnelgegnern im Streit um eine Lösung gute Argumente.

*anb*