

HN-Interview mit Grünen-Stadtrat Paul Bickelbacher

„Die Münchner haben eine bessere S-Bahn verdient“

HN: Im vergangenen November hat die Bayerische Staatsregierung die definitiv gesicherte Finanzierung des geplanten 2. S-Bahn-Tunnels verkündet. Wie haben Sie diese Nachricht aufgenommen?

Paul Bickelbacher: Wie üblich bei diesem S-Bahn-Tunnel, wenn die Finanzierungen gestanden sind, sehr skeptisch. Wichtig ist die Botschaft der Finanzierung für den bayerischen Wirtschaftsminister Martin Zeil, der ums politische Überlegen kämpft. Ein gewisser finanzieller Puffer, der eingeplant war für Mehraufwendungen, ist nach internen Papieren der Deutschen Bahn schon wieder verbraucht. In der Regel sollte man einen Puffer für unvorhergesehene Kostensteigerungen vorhalten und nicht bereits vor Baubeginn ausgegeben haben.

HN: Stehen Sie persönlich nach wie vor hinter dem Tunnel und wie ist es mit Ihrer Fraktion?

Paul Bickelbacher: Die Fraktion war schon immer skeptisch, was den Tunnel betrifft, hat sich aber mehrheitlich gesagt, wenn wir den Südring nicht bekommen, dann halt den Tunnel als zweitbeste Lösung. Die Fraktion wollte den geplanten Tunnel qualifizieren und verbessern, zum Beispiel, dass man ihn tauglich für den Verkehr von Regionalzügen macht. Darauf ist die Bahn bis jetzt wenig eingegangen. Und jetzt sind neue Fragen aufgeworfen, seit Herr König von der Münchner Verkehrsgesellschaft einen Brief an die Stadtratsfraktionen geschrieben hat und den Blick auf die unzulänglichen Umsteigebeziehungen im Hauptbahnhof gelenkt hat. Es ist ganz offensichtlich eine

Schwachstelle des 2. Tunnels, nochmals mehr Menschen in die Innenstadt zu schaufeln. Da wird es an manchen Stationen eng.

Persönlich ist meine Haltung dem Tunnel gegenüber noch skeptischer als die Fraktionsmeinung. Prinzipiell sage ich, dass der Südring eine gute Lösung ist. Er müsste eigentlich preisgünstiger sein als die Tunnelröhre, besonders jetzt nach Bekanntwerden der neuen Zahlen für den Tunnel, wonach sich die Kosten auf 2,5 Milliarden zu bewegen. Der Südring ist jetzt richtig günstig im Verhältnis zum Tunnel. Man müsste sicherlich die standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung noch einmal neu rechnen.

Der Südring bringt neue Vernetzungen und Verknüpfungen im Stadtverkehr. Allerdings stellt sich für mich die Frage, ob man an der Poccistraße nicht dann die gleichen Probleme bekommt wie am Hauptbahnhof, das wird auch nicht ganz einfach zu lösen sein. Am Hauptbahnhof zeigt es sich sehr deutlich, dass die Bahnsteige der U-Bahn dieses zusätzliche Fahrgastaufkommen kaum verkraften können.

HN: Kritiker des geplanten 2. Tunnels attestieren der Planung des 2. S-Bahn-Tunnels eine schlechte Bilanz hinsichtlich des Betriebssystems vulgo des Leistungsangebots, also dessen, was am Ende für die Fahrgäste dabei herauskommt. Ein Pro-Bahn-Mitglied hat das auf die griffige Formel gebracht: „Drei Züge mehr in der Stunde für 3 Milliarden“. Wie stehen Sie zu dem bislang erkennbaren Angebot im Zuge der Tunnel-Planung?

Paul Bickelbacher: Dieses Angebotskonzept mit 3 Zügen mehr pro Stunde kann die Kapazitätspro-

bleme nicht lösen. Es wäre dann wohl so, dass durch den alten Tunnel 20 Züge, durch den neuen Tunnel 13 Züge fahren würden. An den Stationen, die nicht von der neuen Röhre bedient werden (Anmerkung der Redaktion: Stachus, Isartor und Rosenheimer Platz), gibt es Angebotsverschlechterungen. Die Angebotsverbesserungen sind minimal: Der 2. S-Bahn-Tunnel soll ja so eine Art Expresstunnel werden, weil die dort fahrenden S-Bahnen einige Stationen auslassen. Bedingt durch die sehr tief liegenden S-Bahn-Stationen des Expresstunnels, verlieren die Fahrgäste die Zeit beim Umsteigen, die sie vorher bei der Fahrt gewinnen. Das Betriebskonzept wird von vielen Leuten, die dem 2. S-Bahn-Tunnel wohlwollend gegenüberstehen, zunächst als Starterkonzept betrachtet, das später ausbaufähig ist. Das bislang präsentierte Betriebssystem lässt trotz guter Einnahmen der Münchner S-Bahn wenig Bereitschaft erkennen, stärker in den Betrieb zu investieren. Der 2. S-Bahn-Tunnel verschlingt derzeit viel Geld, das beim dringend notwendigen Ausbau der Außenäste fehlt. Für München und die Region wünscht unsere Fraktion einen Zehnminutentakt der S-Bahn. Wegen der desolaten Situation auf den Außenästen ist der nicht realisierbar. Vielleicht ist deshalb bis auf weiteres nicht mehr Verkehr im 2. S-Bahn-Tunnel vorgesehen.

Leider ist das alternativ vorgestellte Konzept unter Nutzung des Eisenbahnsüdrings von Kantke, Baumgartner & Schwarz, das tatsächlich mal den Versuch unternimmt, einen 10-Minuten-Takt zu generieren, in der vergleichenden Untersuchung Tunnel und Südring nie ernsthaft untersucht worden.

Die Stadt hat dieses Gutachten zwar mit 100.000,00 € mitfinanziert, sich dann aber inhaltlich zurückgezogen mit dem Argument: Aufgabenträger ist das Wirtschaftsministerium. Das Wirtschaftsministerium hat daraufhin die Studie im Alleingang erstellt. Das Ergebnis ist bekannt: Der Ausbau des Südrings geriet quasi zur teuersten oberirdischen Bahnstrecke aller Zeiten!

HN: *Viele Bürgerinnen und Bürger sind enttäuscht bis verärgert, dass die Stadt München mit der Planung des 2. S-Bahn-Tunnels innerstädtisch sehenden Auges Verschlechterungen für die Fahrgäste in Kauf nimmt. Bislang haben Stadtrat und Oberbürgermeister entsprechende Kritik mit dem Hinweis abgewehrt, zahlen würde nicht die Stadt, sondern Bahn, Bund und das Land Bayern. Das stimmt aber jetzt nicht mehr: Die Stadt beabsichtigt, etwa 108 Millionen Euro, die sie als anteilige Rückzahlung eines an den Flughafen München ausgereichten Darlehens erwartet, in die Finanzierung des geplanten 2. S-Bahn-Tunnels zu stecken.*

Wäre es nicht spätestens jetzt an der Zeit, dass die Stadt massiver auf den Nutzen der Münchner S-Bahn-Nutzer drängt?

Paul Bickelbacher: Am Stachus, Isartor und Rosenheimer Platz gibt es tatsächlich Verschlechterungen. Fährt jetzt in den Hauptverkehrszeiten etwa alle zwei Minuten eine S-Bahn je Fahrtrichtung, fährt in Zukunft alle drei Minuten eine. Insofern ist die Frage berechtigt, ob die Stadt, wenn sie schon mitfinanziert, nicht mehr Einfluss nehmen sollte. Hauptaugenmerk legt unsere Fraktion auf den vorzeitigen Umbau des S-Bahnhofs Laim, wo wir ja auch unsere Tram-Westtangente gebaut wissen wollen. Das zweite ist, dass es einen Stadtratsbeschluss gibt, eine S-Bahn-Spange zu realisieren, die den S-Bahnhof Laim einbindet, und von dort zur Station Heimeranplatz weiterführt. Das Land Bayern und die Bahn reden auch immer von der S-Bahn-Spange, die sie allerdings in Passing beginnen lassen wollen ohne Einbindung des Laimer S-Bahnhofs. Hier haben wir tatsächlich zwei konkrete Punkte, wo die Stadt

sagen könnte, wenn wir mitfinanzieren, dann möchten wir gerne, dass diese zwei Sachen in unserem Sinne gebaut und gelöst werden.

Hinzu kommt der Hauptbahnhof. Müsste da nicht die Stadt sagen: Wir brauchen hier eine bessere Lösung, wenn wir mitfinanzieren. Aktuell macht unser städtisches Verkehrsunternehmen MVG mit Nachdruck auf die Schwächen der derzeitigen Planung an diesem Umsteigeknotenpunkt aufmerksam.

Übrigens: Die mehrheitliche Beschlusslage unserer Fraktion war bisher gegen eine Mitfinanzierung mittels der 108 Millionen Euro aus dem Flughafendarlehen. Wir wollten das Geld erst einmal an die Stadt zurückfließen lassen.

HN: *Die Stimmen der CSU und der SPD haben ja schon gereicht für den Beschluss, dieses Geld dafür zu verwenden.*

Paul Bickelbacher: ... ja aber auch diese Mehrheit sah vor, dass das Geld in den städtischen Haushalt fließt, mit der Zweckbindung Tunnel. Die Finanzierung ohne Umweg wurde streng genommen so gar nicht beschlossen.

Es ist aber jetzt, nachdem wir damals als Fraktion mehrheitlich gegen die Mitfinanzierung gestimmt haben, schwierig, jetzt Bedingungen und Forderungen durchzusetzen. Wenn man gegen etwas stimmt, kann man hinterher nicht mehr auf gleicher Augenhöhe mitreden, was mit dem Geld passieren soll.

HN: *Ob der Tunnel nun wirklich kommt oder nicht, man weiß es nicht. Die Medien berichten, dass CSU-Landtagsabgeordnete hinter vorgehaltener Hand, Grüne und Freie Wähler ganz offen ansprechen, dass das Projekt nach der Landtagswahl für erledigt erklärt wird, weil die steigenden Kosten und das finanzielle Risiko für den Haushalt des Landes Bayerns nicht mehr vermittelbar seien. Rächt es sich dann nicht auf eine schlimme Weise für die Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Verkehrssystems, dass man einen S-Plan B nicht ernsthaft verfolgt hat?*

Paul Bickelbacher: Ja, Sie sprechen ein wichtiges Thema an. Wir

Grünen haben damals einen S-Plan B mit Sofortmaßnahmen eingebracht. Der von uns beantragte Eisenbahnsüdring ist zwar durchgefallen als der grundsätzliche mehrheitliche Beschluss des Stadtrats für den 2. S-Bahn-Tunnel gefallen ist, aber unser Paket von Sofortmaßnahmen mit Umbau des S-Bahnhofs Laim, Bau der Sendlinger Spange, Regionalzughalt Poccistraße, Bereitstellung eines weiteren Gleises für die S-Bahn am Ostbahnhof und Ausbau der Außenäste wurde vom Münchner Stadtrat einstimmig befürwortet. Allerdings haben weder das Planungsreferat noch der Oberbürgermeister sich mit Nachdruck für diesen Beschluss eingesetzt. Oberbürgermeister Ude hat den Beschluss so interpretiert, diese Sofortmaßnahmen würden sofort nach dem Bau des 2. S-Bahn-Tunnels angegangen. Die Sofortmaßnahmen hätten, wie der Name schon sagt, sofort Verbesserungen bringen können. Wahrscheinlich haben die Tunnelbefürworter in den Sofortmaßnahmen ö zurecht ö einen gewissen Einstieg in den Ausbau des von ihnen abgelehnten Eisenbahnsüdrings gewittert und sie deswegen sabotiert.

HN: *Ist damit zu rechnen, dass Ihre Fraktion im Stadtrat im Lichte der Entwicklung der letzten Monate eine neue Initiative startet, um aus der verfahrenen Situation einen Ausweg zu finden? Es sollte mit Blick auf die verkorkste Tunnelplanung doch möglich sein, Mitglieder anderer Stadtratsfraktionen für einen neuen Kurs zu gewinnen?*

Paul Bickelbacher: Der Fahrgastverband Pro Bahn hat ein Moratorium für die Planungen des 2. S-Bahn-Tunnels vorgeschlagen. Das geht den Tunnelbefürwortern schon zu weit. Sie wollen von dem Tunnelprojekt nicht abrücken. Es ist ja eh so, dass viele einfach die Hände über dem Kopf zusammenschlagen, sobald die Sprache auf den Tunnel oder den Eisenbahnsüdring kommt. S- Das haben wir doch alles schon diskutiert, heißt es dann. Ich fürchte, das Thema muss leider noch warten bis nach der Landtagswahl oder sogar bis nach der Stadtratswahl, bis dann hoffentlich mutigere Leute von dieser Fehlentscheidung abrücken. Bis da-

hin können wir nur mit Zähigkeit versuchen, eben doch die eine oder andere Verbesserung im bestehenden S-Bahn-System durchzusetzen.

HN: Haben die Münchner Fahrgäste nicht längst ein besser funktionierendes S-Bahn-Netz und Betriebssystem verdient?

Paul Bickelbacher: Das ist ja die große Schwierigkeit bei den Grünen und wieso sich meine Fraktionskollegen so schwer tun, gegen den Tunnel zu stimmen, weil sie sagen, das wäre zumindest ein gewisser Ausbau. Wenn man aber knappe Gelder effizient für den öffentlichen Verkehr einsetzen will, dann ist der Bau einer Entlastungsröhre für den bestehenden Stammstreckentunnel für das viele Geld, das der 2. S-Bahn-Tunnel verschlingen wird, keine gute Lösung. Da sollten wir anspruchsvoller sein. Uns Grünen ist natürlich das Thema Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs aus vielerlei Gründen ein besonderes Anliegen. Man muss die Fahrgäste gut behandeln, damit sie das Ange-

bot auch gerne nutzen. Insbesondere beim Verkehr vom Umland in die Stadt müssen wir noch wesentlich besser werden. Im Stadtverkehr sind mit der Steigerung des Anteils der Radler am Verkehrsgeschehen schon große Erfolge erzielt worden. Im Umlandverkehr sind die Strecken ja doch ein bisschen größer. Da ist die S-Bahn gefragt. Hier haben die Fahrgäste wirklich Verbesserungen verdient.

HN: Vielen Dank.

*Mit Paul Bickelbacher sprach
Andreas Bohl.*

Kurzportrait

Paul Bickelbacher ist 49 Jahre alt und hat drei Kinder im Alter zwischen 7 und 11 Jahren. Er studierte Geographie an der TU München und arbeitet seit 1991 als Stadt- und Verkehrsplaner: Nach Mitarbeit in einem Architektur- und in einem Ingenieurbüro ist er seit 1998 als freier Planer tätig. Er ist langjähriges Mitglied im BA Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und wurde 2008 für die Grünen in den Münchner Stadtrat gewählt, Seine Schwerpunkte sind dort Stadtentwicklung und Mobilität.

Darüber hinaus ist er engagiert bei FUSS e.V. (im erweiterten Bundesvorstand) beim ADFC (im Landesvorstand Bayern) und in der SRL (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung).

