

## Widerlegung von Udes 7 Thesen zur Zweiten Stammstrecke

Sehr geehrte Damen und Herren

Beim Expertenhearing am 25.03.2009 im Münchener Rathaus hat OB Ude am Schluß 7 Thesen zum zweiten S-Bahnstammstreckentunnel aufgestellt. In dieser Mail werden diese Thesen analysiert.

These 1 (Ude):

Die meisten Bürger wollen in die Innenstadt, weswegen der zweite Tunnel gebaut werden muss.

Widerlegung der These 1:

Der ÖPNV hat am Marienplatz bereits einen Marktanteil von ca. 80 %; von den übrigen 20 % sind ein Großteil Fusswege und Fahrradwege von Altstadtbewohnern, die zum Einkaufen gehen, so dass der Markt gesättigt ist und demzufolge das Verkehrsaufkommen des ÖPNV nicht weiter gesteigert werden kann.

In der Broschüre 18 "Verkehrsaufkommen S-Bahn, Erhebungen 1992 - 1994" die der MVV herausgab, kann man die Bahnhofbelastungen auf S. 52 in der Tabelle 5 nachlesen.

1987 betrug die Bahnhofbelastung Marienplatz (nur S-Bahn) 194200 Fahrgäste täglich. 1992 - nach Eröffnung der U4/U5 Arabellapark/Ostbahnhof - nur noch 170400. In seiner neuesten Broschüre gibt der MVV eine Bahnhofbelastung des Marienplatzes (nur S-Bahn) von 169950 für das Jahr 2002 an. Der Ausbau des U-Bahnnetzes entlastet die Innenstadtbahnhöfe, weil die Fahrgäste nicht mehr gezwungen werden, Umwege über die Innenstadt zu nehmen und dort umzusteigen.

Am Hauptbahnhof ist die Entwicklung ähnlich. 1987 betrug die Bahnhofbelastung dort 169300 Fahrgäste, 1992 154000 Fahrgäste und 2002 159100 Fahrgäste. Der ÖPNV-Verkehrsmarkt ist in der Innenstadt aufgrund seines Marktanteils von 80 % gesättigt.

Auch die Querschnittsbelastung ist gefallen. Wie auf S. 49 in der Tabelle 4 nachzulesen ist, betrug sie im Jahr 1987 zwischen Hauptbahnhof und Hackerbrücke 230100 Fahrgäste; heute schwankt sie nur noch zwischen 200000 und 220000.

Anzumerken ist ferner, dass 1987 die S-Bahn mit 24 Zügen pro Stunde und Richtung durch den Tunnel fuhr (7 Linien \* 3 Züge/Stunde + 3 "Röhrenputzer", also S-Bahnzüge Pasing - Ostbahnhof). Heute fahren in der HVZ 30 Züge pro Stunde und Richtung durch den Tunnel, also trotz Sättigung bzw. Rückgang von gut 10% des Verkehrsaufkommens, 25% mehr. Weiter ist anzumerken, dass heute in der Hauptverkehrszeit 75% aller S-Bahnzüge lediglich als Vollzug (2 Triebzüge mit einer Gesamtlänge von 134,8 m) fahren und nur ein Viertel als Langzug (3 Triebzüge mit einer Gesamtlänge von 202,2 m). Es gibt keinerlei Bedarf für einen zweiten Tunnel. Wenn es wirklich Bedarf für zusätzliche Kapazitäten gibt, dann kann man durch Maßnahmen der Organisation wie z.B. den Einsatz von längeren Zügen gemäß der Strategie Organisation vor Elektronik vor Beton dieses Ziel erreichen und benötigt dazu keinen zweiten Tunnel.

These 2 (Ude):

Der Tunnel ergibt eine größere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene.

Widerlegung der These 2:

Die Verkehrsmittelwahl hängt im Wesentlichen von 3 Parametern ab.

- (1) Differenz der Grenzkosten für die n+1. Fahrt zwischen MIV und ÖPNV
- (2) Differenz der von Haus zu Haus Reisezeiten zwischen MIV und ÖPNV
- (3) Parkplatzsuchzeit im Zielgebiet

Wenn die Stadt München Verkehr von der Straße auf die Schiene umlenken will, dann sollte sie zu anderen ordnungspolitischen Maßnahmen greifen. Eine Einführung der Citymaut bzw. eine Erhöhung der Parkgebühren (Parkraummanagement) würde am ersten Parameter ansetzen. Eine bessere Vernetzung des ÖPNV-Systems mit attraktiven Umsteigeverbindungen und optimierten Anschlüssen, wie sie im Alternativkonzept Teilausbau Südring durch den Integralen Taktfahrplan mit dezentralem Anschlußsystem realisiert werden, würde am zweiten Parameter drehen. Die Reduktion von Parkplätzen (Abriss von Parkhäusern und Umwandlung von PKW-Parkplätzen in Fahrradplätze) würde dem dritten Parameter Rechnung tragen.

Der zweite S-Bahntunnel würde hingegen nicht nur keinen einzigen Parameter erfüllen, sondern sich sogar im Hinblick auf Parameter 2 als kontraproduktiv erweisen, da die Fahrgäste zu längeren Umwegfahrten mit sehr unattraktiven Umsteigezeiten gezwungen werden woraus eine längere von Haus zu Haus Reisezeit resultiert. Unabhängig von den unattraktiven Umsteigezwängen gefährdet der S-Bahntunnel auch die Betriebssicherheit der U-Bahn. So war beispielsweise die Fläche des U-Bahnhofs Hauptbahnhof der U4/U5 niemals so dimensioniert worden, dass am Westkopf noch ein Treppenaufgang zur S-Bahn eingebaut werden kann. Da die neue S-Bahnrohre keinen Bahnhof Hackerbrücke vorsieht, ist zu erwarten, dass zur Wiesnzeit nun zusätzliche Fahrgäste am Hauptbahnhof die U4/U5 belasten werden. Diese zusätzlichen Fahrgäste würden die Betriebssicherheit der U-Bahn gefährden, zumal zusätzlich den wartenden Fahrgästen eine geringere Bahnsteigfläche zur Verfügung steht. Verschärft wird das Problem noch dadurch, dass man nicht davon ausgehen kann, dass die Wiesnbesucher auf dem Heimweg alle nüchtern sind. Auch die bestehenden Fahrtreppenanlagen zwischen der Ebene -3 und -4 zur U1/U2 am Hauptbahnhof sind nicht dafür ausgelegt, zusätzlich noch die Umsteiger von der zweiten S-Bahnstammstrecke aufnehmen zu können.

These 3 (Ude):

Die Realisierung des zweiten Tunnels wird von Anwohnern weniger behindert als der Ausbau des Südrings.

Widerlegung der These 3:

Hier verwechselt der OB nicht nur das Projekt Teilausbau Südring mit dem Projekt Vollausbau Südring, sondern ignoriert den Anwohnerprotest in Haidhausen. Der Anwohnerprotest erzwang nicht nur eine Umplanung in der Kirchenstraße, sondern wird - bei Festhalten am zweiten Tunnel - in eine langwierige verwaltungsjuristische Auseinandersetzung führen, die zu etlichen Jahren Zeitverzögerung führen wird. Desweiteren ist darauf hinzuweisen, dass das Gericht in der verwaltungsjuristischen Auseinandersetzung eine Güterabwägung zwischen den öffentlichen Interessen und den Interessen der Anwohner vornehmen wird; aufgrund der zahlreichen Planungsfehler der öffentlichen Hand dürften der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn erhebliche Schwierigkeiten haben, das Gericht davon zu überzeugen, dass das öffentliche Interesse schwerer wiegt als die Eingriffe

in die Privatinteressen, so dass für die öffentliche Hand von einem erheblichen Prozessrisiko auszugehen ist.

Beim Teilausbau Südring, der es bei den bestehenden zwei Gleisen zwischen Poccistraße und Ostbahnhof belassen wird, finden sämtliche Umbaumaßnahmen ausschliesslich auf DB-Gebiet statt. Der Teilausbau Südring ist für den 10-Minutentakt der S-Bahn völlig ausreichend. Erst dann, wenn zu einem späteren Zeitpunkt ein 5-Minutentakt auf dem Südring gefahren werden soll, ist ein Vollausbau (4 Gleise zwischen Poccistraße und Ostbahnhof) notwendig. Vom Verkehrsaufkommen auf dem Südring (je nach Prognose zwischen 40000 und 70000 Fahrgäste täglich) ist ein 5-Minutentakt wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen, da ein S-Bahnlangzug (202,2 m) fast die doppelte Kapazität eines U-Bahnlangzuges hat; ein 10 Minutentakt mit S-Bahnlangzügen entspricht somit einem 5,5 Minutentakt der U-Bahn.

Die juristische Durchsetzbarkeit des Teilausbaus Südring dürfte etwa mit der juristischen Durchsetzbarkeit des Überwerfungsbauwerkes Neulustheim zu vergleichen sein. Den Bau des Überwerfungsbauwerkes Neulustheim nahm die Öffentlichkeit ohne Proteste zur Kenntnis.

These 4 (Ude):

Beim Bau des zweiten Tunnels ist kein aufwändiger Lärmschutz notwendig.

Widerlegung der These 4:

Richtig ist, dass beim Vollausbau des Südrings ein umfangreicher Lärmschutz gebaut werden müsste. Beim Teilausbau des Südrings sind nur ganz vereinzelt punktuelle Maßnahmen, die finanziell kaum ins Gewicht fallen, notwendig. Unabhängig davon besteht selbstverständlich die Möglichkeit, auch beim Teilausbau des Südrings Lärmschutzmaßnahmen auf freiwilliger Basis, d.h. ohne Rechtsanspruch der Anwohner, vorzusehen. Anzumerken ist auch, dass die Lärmschutzmaßnahmen weniger als 1 % der Aufwendungen für den zweiten S-Bahntunnel kosten.

These 5 (Ude):

Der zweite Tunnel ermöglicht die Flughafenanbindung.

Widerlegung der These 5:

Die Flughafenanbindung hat mit dem Bau des zweiten S-Bahntunnels nichts zu tun, da hierfür eine Verbesserung der Schieneninfrastruktur im Außenbereich notwendig ist. Der Ausbau des Südrings steht einem Flughafenexpress nicht im Wege.

These 6 (Ude):

Die größere Projekttiefe beim Projekt zweite Stammstrecke lässt eher eine Fertigstellung bis 2018 erwarten, als der Südringausbau.

Widerlegung der These 6:

Abgesehen davon, dass die größere Projekttiefe aufgrund der Umplanungen bezweifelt werden darf, ist der Bauaufwand zu berücksichtigen. Eine Baumaßnahme, die sich mit oberirdischen Gleisanpassungen und der Errichtung von Überwerfungsbauwerken begnügt, ist bei weitem schneller zu realisieren

als der Bau eines sehr komplizierten Tiefentunnels, bei dem zahlreiche Bauwerke unterfahren werden müssen. Die Realisierung des Projekts Teilausbau Südring bis Dezember 2015 ist auch bei konservativer Rechnung realistisch; die Realisierung des zweiten S-Bahntunnels bis 2018 sehr unwahrscheinlich.

These 7 (Ude):

Die Finanzierung des zweiten Tunnels ist gesichert.

Widerlegung der These 7:

Hiervon kann überhaupt keine Rede sein. Die Finanzierungsverhandlungen ziehen sich bereits jahrelang hin und ein Ende ist überhaupt nicht abzusehen. Der Bundesrechnungshof hat schon einmal seine Überprüfung eingestellt, weil eine Einreichung des Zuschussantrags mittelfristig nicht zu erwarten war. Der zweite S-Bahntunnel ist auch nicht in den Konjunkturpaketen der Bundesregierung enthalten. Abgesehen davon sollte die Finanzierung eines 600 Millionen € Projektes leichter sicherzustellen sein, als die eines 2000 Millionen € teuren Projektes, dass zudem noch die Finanzierung vieler anderer sinnvoller Projekte aus dem GVFG- und FAG-Topf behindert, da es bis 2019 zum Ende des GVFG-Gesetzes sehr viel Kapital bindet. Wer also im Münchener Stadtgebiet das kommunale Schienennetz weiter ausbauen will, sollte sich vor den nächsten Zuschussanträgen für kommunale Schienenverkehrsprojekte darüber im klaren sein, dass die Wahrscheinlichkeit für die Gewährung der Zuschüsse sehr viel geringer wird, wenn der zweite S-Bahntunnel gebaut werden sollte.

Fazit:

Alle Thesen Udes können problemlos widerlegt werden. Ein verantwortungsvoller Stadtrat stimmt deshalb gegen den Tunnel.

Da der Freistaat Bayern - anders als beim Transrapid - den Tunnel nicht gegen die Landeshauptstadt München durchsetzen wird, wird de facto im Stadtrat über das Projekt entschieden, was die Verantwortung der Stadträte noch unterstreicht.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.stadtkreation.de/suedring](http://www.stadtkreation.de/suedring)

Viele Grüße,  
Thomas Kantke