

Alternativen zum zweiten S-Bahn-Tunnel

Im Rahmen der Mitgliederversammlung am 8.5.2006 hat Wolfram Liebscher (VCD-München) verschiedene Alternativen zu einem zweiten Tunnel für die Münchener S-Bahn aufgezeigt.

Der im Moment geplante Tunnel bedeutet, dass ab Laim drei S-Bahn-Linien über eine neu zu erstellende Trasse parallel zur bisherigen Streckenführung in Richtung Ostbahnhof geleitet werden. Die neue Strecke verläuft ab der Friedenheimer Brücke in einem Tunnel, der nur zwei Haltepunkte vorsieht: Hauptbahnhof und Marienplatz. Im Osten verzweigt sich der Tunnel in einen Ast zum Leuchtenbergring (ohne Anfahren des Ostbahnhofs) und einen weiteren, der von Osten zum Ostbahnhof führt und somit keinen Fahrtrichtungswechsel in Richtung Kreuzstraße oder Holzkirchen erfordert. Aufgrund bestehender Hindernisse muss der Tunnel etwa 40 m unter der Oberfläche verlaufen. Deshalb und aufgrund der Länge des Tunnels werden die Baukosten im Moment mit ca. 1,6 Mrd. Euro angesetzt.

Dieser Tunnel steht in der Kritik, insbesondere weil er

- verglichen mit dem Nutzen sehr teuer ist,
- in der Innenstadt nur wenige Haltepunkte hat, was zu zusätzlichen Umsteigezwängen führt,
- keine neuen Haltepunkte für die S-Bahn erschließt,
- aufgrund der großen Tiefe zu langen Wegen beim Ein- Aus- und Umsteigen führt

Während in der aktuellen Diskussion insbesondere das Für und Wider des geplanten Tunnels diskutiert wird, hat der Münchner VCD konkrete Alternativen erarbeitet, die zeigen, dass eine Verbesserung der Verbindung zwischen Umland und München auch kostengünstiger und effektiver erreicht werden kann.

Dabei wurden drei Alternativen vorgestellt:

1. Nutzung (und Ausbau) bestehender Trassen
2. Verlängerung der U-Bahn über den Laimer Platz
3. München 21: Tunnel für Regional- und Fernzüge

Zu 1. (siehe auch Grafik auf der nächsten Seite)

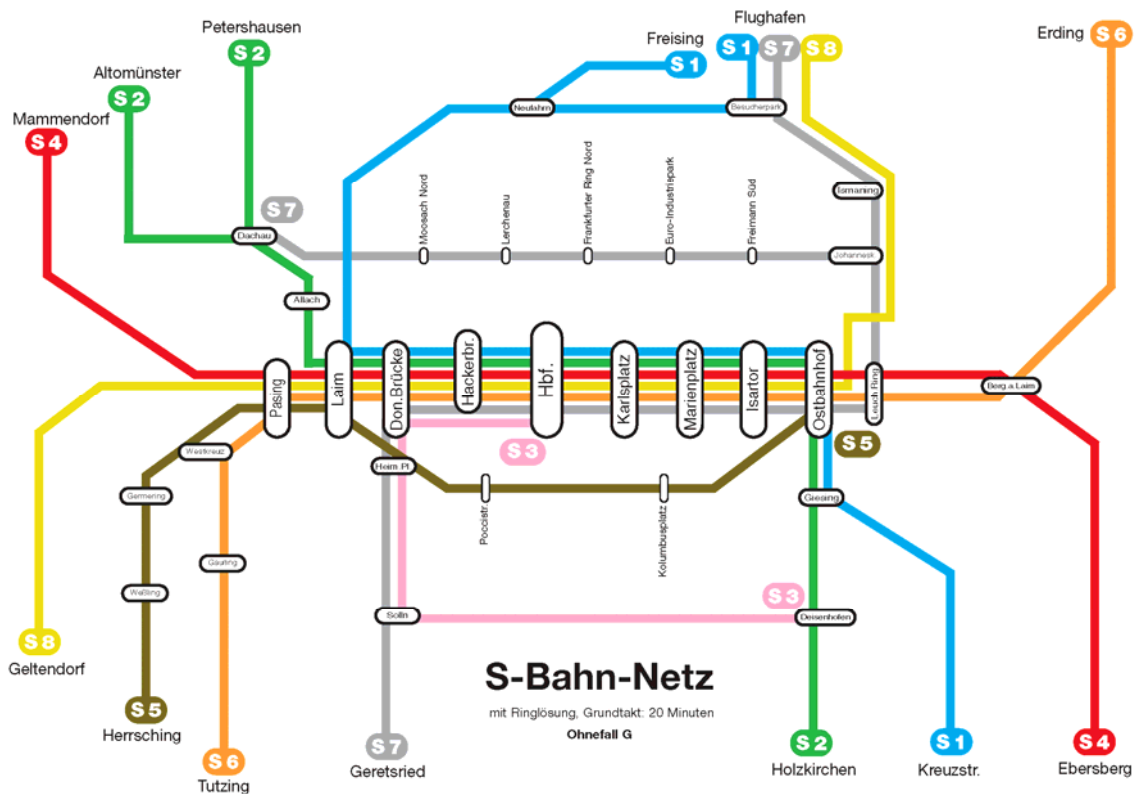
Es gibt einen Südring, der die Innenstadt zwischen Laim und Ostbahnhof südlich umgeht. Diese Strecke wird bislang von Fernzügen und Regionalzügen genutzt, nicht aber von der S-Bahn. Während der Baumaßnahmen am bestehenden S-Bahn-Tunnel wurde die S5 über diese Strecke zum Heimeranplatz (U4/U5) geführt. Eine Fortsetzung würde Umsteigemöglichkeiten an der Poccistraße (U3/U6) und am Kolumbusplatz (U1/U2) schaffen. Zwischen Heimeranplatz und Südbahnhof wäre allerdings ein viergleisiger Ausbau der Strecke nötig, was aber ohne Tunnel und somit wesentlich günstiger als der geplante Tunnel möglich ist. Die Strecke zwischen Kolumbusplatz und Ostbahnhof ist nur zweigleisig, könnte aber unter Umständen von S-Bahnen und Zügen gemeinsam genutzt werden (siehe auch 3.).

Zusammen mit weiteren Verbesserungen im S-Bahn-Liniennetz ergibt sich die in der Grafik dargestellte Linienführung. Dazu gehören

- Ganztägige Nutzung der Tangente zwischen Pasing und Deisenhofen mit zusätzlichem Halt Menterschwaige.

- Nutzung des Nordrings zwischen Dachau und Johanneskirchen. Im Rahmen der Untersuchungen für eine Stadt-Umland-Bahn wurde hier ein Bedarf von 10 000 Fahrgästen pro Tag prognostiziert. Die Geschwindigkeit der S-Bahn entspricht in etwa der der Güterzüge, die die Strecke jetzt nutzen, erlaubt also eine gemeinsame Nutzung. Auch diese Tangente würde den bestehenden Innentunnel entlasten.
- Fortsetzung der S-Bahn zwischen Wolfratshausen und Geretsried.
- Express-S-Bahn zum Flughafen, anstelle des wesentlich teureren Transrapid.

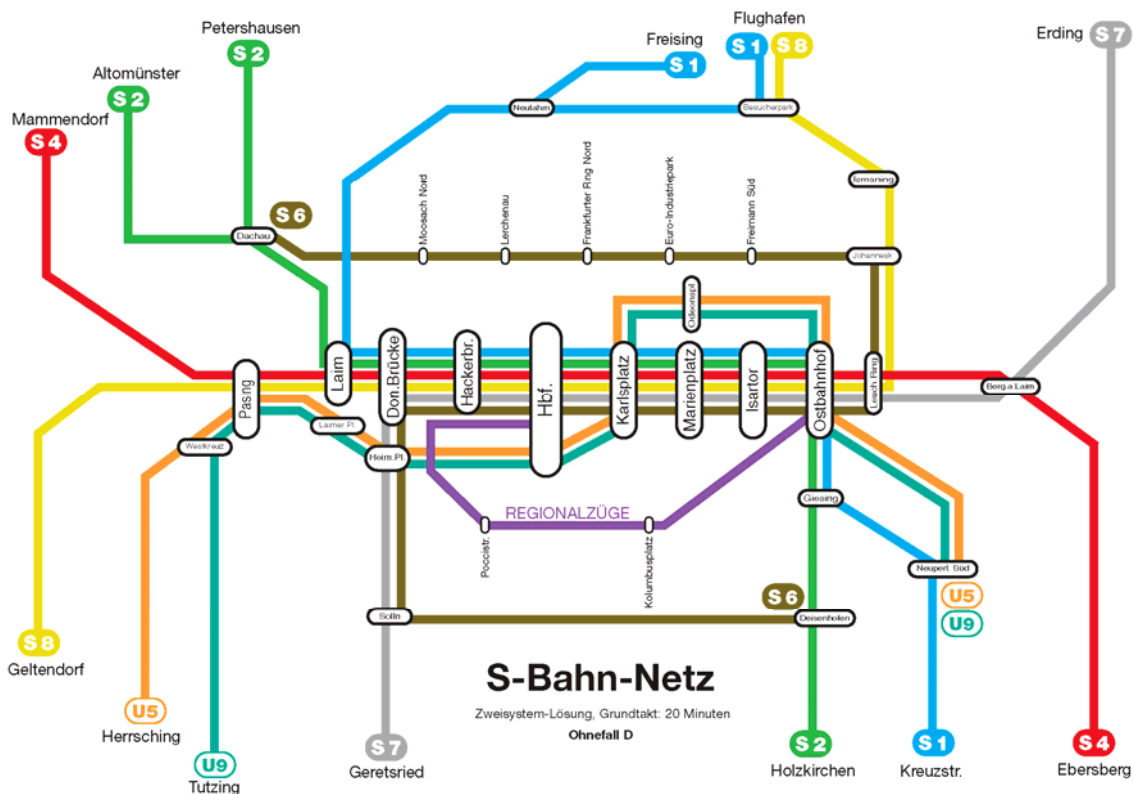
All das zusammen würde etwa 0,25 Mrd Euro kosten.



Zu 2. (siehe auch Grafik auf der nächsten Seite)

In München gibt es bereits zwei in Ost-Westrichtung verlaufende Schnellbahntunnel. Neben dem S-Bahn-Tunnel (270 000 Fahrgäste pro Tag) ist dies der bislang nicht ausgelastete Tunnel von U4/U5 (110 000 Fahrgäste pro Tag). Eine Verlängerung vom Laimer Platz nach Pasing würde eine Umstiegsmöglichkeit für Fahrgäste aus der Region schaffen. Wenn anstelle der bisherigen U-Bahn-Züge sog. Zwei-System-Züge angeschafft würden, könnten die U-Bahn auch die S-Bahn-Gleise nutzen. Dann wären also durchgehende Verbindungen, beispielsweise von Herrsching nach Neuperlach Süd möglich. Durch Führung von 80 000 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag über diese Strecke wären beide bestehende Tunnel etwa gleich stark ausgelastet. Der Umsteige-Knotenpunkt Marienplatz zur U3/U6 wäre durch den Odeonsplatz entlastet.

Diese Variante würde etwa 0,4 Mrd. Euro kosten.



Zu 3.

Es gibt Planungen für einen Fern- und Regionalzugtunnel zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof. Bei diesem als München 21 bezeichneten Projekt, in dem ein Teil des Hauptbahnhofs unter die Erde verlagert wird, bräuchte der Tunnel nicht so tief gegraben werden wie der neue S-Bahn-Tunnel und wäre auch nur etwa halb so lang und somit deutlich günstiger. Vorgesehen ist ein zusätzlicher Halt (für Regionalzüge) am Sendlinger Tor.

So ein Tunnel wäre zwar wesentlich teurer als die beiden anderen Varianten. Unter der Annahme, dass er aufgrund des Ausbaus der Fernzugstrecken sowieso irgendwann kommt, kann er aber in die Planungen zum S-Bahnverkehr einbezogen werden. Wenn die Züge in Richtung Mühldorf und Salzburg (Innsbruck) nicht mehr den Südring benötigen, würde dies dort zusätzliche Kapazitäten für die S-Bahn schaffen. Außerdem entlasten zwischen Pasing und Ostbahnhof verkehrende Regionalzüge auch die S-Bahn-Stammstrecke.

Zusammenfassung

Es gibt verschiedene Varianten, um

- die Kapazitäten zwischen Pasing und Ostbahnhof zu erhöhen,
- die Zuverlässigkeit der Ost-West-Verbindung zu verbessern,
- stadtnahe Gebiete besser anzubinden,
- zusätzliche Haltepunkte für Fahrgäste aus der Region zu erschließen,
- in der Innenstadt eine hohe Taktdichte zu erhalten.

Der geplante Tunnel ist die bei weitem teuerste Variante und erfüllt zudem nur einen Teil der Kriterien.