

Anlage zur Pressemitteilung „Südring statt zweiter S-Bahn-Tunnel“ des VCD Bayern vom 9. Dezember 2009

Stellungnahme des VCD Bayern zu den Studien

„Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring“,
vorgestellt am 16.11.2009

und

„Ergebnisse des Gutachtens zur Verbesserung der Schienenanbindung des Münchner Flughafens“,
vorgestellt am 23.11.2009

Grundsätzliche Anmerkungen

Die Aussagen beider Studien haben weit reichende Folgen für die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur in der Region München und weit darüber hinaus.

Der VCD Bayern stimmt grundsätzlich der Auffassung zu, dass die Schienenverkehrsinfrastruktur in der Region München deutlich verbessert werden muss. Er setzt jedoch deutlich andere Prioritäten als dies in den genannten Studien erfolgt und stellt die Berechnung der Vergleichsstudie zum 2. S-Bahn-Tunnel bzw. Südring in Frage.

Der VCD fordert für die Region München besonders den Ausbau von Stadtbahnstrecken, mittelfristig auch in das Umland hinein. Für die Realisierung der S-Bahnen im 10-Minuten-Takt und eine Verbesserung der Erschließung wird weiterhin das Südringkonzept mit einer Optimierung der Linienführung (Linientausch für möglichst viele Direktverbindungen) vorgeschlagen (siehe unten).

Zudem vertritt der VCD die Auffassung, dass ein Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur in ganz Bayern erforderlich ist und nicht nur in den Ballungsräumen und erst recht nicht nur in München. Wenn daher allein für die Region München Projekte mit einem Gesamtfinanzierungsbedarf vorgeschlagen werden, der auf Jahrzehnte hinaus eine Konzentration des Großteils der finanziellen Mittel auf die Region München erforderlich macht, so ist dies aus unserer Sicht eine inakzeptable Schieflage.

Auch innerhalb der Region ist eine deutliche Schieflage erkennbar, nämlich die dramatische Überbewertung der Bedeutung des Flughafens für die Schieneninfrastruktur. Eine Anbindung des Flughafens an das öffentliche Verkehrssystem ist sicher wichtig, aber im wesentlichen bereits gegeben. Wenn – wie in der Studie vom 23.11.2009 geschehen – sämtliche Neu- und Ausbautvorhaben unter dem Gesichtspunkt der Flughafenanbindung betrachtet werden, geht dies weit über eine realistische Betrachtung hinaus und vernachlässigt die vielfältigen und weitaus stärkeren Verkehrsströme und daraus resultierenden Verkehrsprobleme in der Region, die mit dem Flughafen überhaupt nichts zu tun haben. Bezeichnend ist, dass in der Überschrift der Pressemitteilung des Ministeriums von der „Weiterentwicklung des Bahnknotens München“ die Rede ist, dann aber ausschließlich die Flughafenanbindung thematisiert wird.

Studie 2. S-Bahn-Tunnel / Südring

Die Verfasser der Studie, die Bayerische Staatsregierung und der Münchner Oberbürgermeister tun so als sei mit dieser Studie nun alles klar und als sei es eindeutig, dass der 2. S-Bahn-Tunnel der Südringlösung weitaus überlegen und die Südringlösung „eindeutig unwirtschaftlich“ sei.

Das Gegenteil ist der Fall! Diese Studie ist eindeutig so verfasst, dass sie das gewünschte Ergebnis haben sollte, dass hier von einer „eindeutigen“ Aussage und „Klarheit“ nicht die Rede sein kann.

Knackpunkt der Studie ist die völlig unterschiedliche Kostenbetrachtung für die Südringlösung und die Tunnellösung: Während bei der Tunnellösung Risiken und Hinweise auf künftige Kostensteigerungen weitgehend ausgeblendet wurden, wurde bei der Südringlösung jedes auch noch so kleine Detail ausgenutzt, um nachzuweisen, dass der Ausbau des Südrings angeblich wesentlich teurer kommen würde

als bisher angenommen. Dabei wurde tief in die Trickkiste gegriffen: Maßnahmen wie die Sanierung von Bauwerken, der Ausbau des Lärmschutzes und die Entflechtung von Fahrstraßen, die in den kommenden Jahren sowieso anfallen würden, auch wenn die Südringlösung nicht kommt, wurden dennoch konsequent dieser Alternative zugerechnet und diese somit unverhältnismäßig teuer gerechnet.

Der Südring würde mindestens genauso Durchbindungen erlauben und im Gegensatz zur 2. Stammstrecke neue Verknüpfungen und bessere Erschließung im Süden Münchens bringen. So würde der Südring für Pendler neue Umsteigemöglichkeiten in die U3/U6 an der Poccistraße bieten und dies würde dazu beitragen, die schon heute überlasteten Stationen zwischen Sendlinger Tor und Marienplatz zu entlasten. Weiter wäre am Kolombusplatz (U1/U2) eine Umsteigestation, die sowohl für den Bereich Fraunhofer Straße und Sendlinger Tor als auch für Umsteiger zur U2 nach Riem eine bessere Anbindung bringen würde. Beide Umsteigeknoten werden in dichtem Takt von der U-Bahn bedient und bieten damit Richtung Innenstadt fast ohne Wartezeit Anschluss. Stadtauswärts werden jeweils zwei Äste von dort aus bedient, so dass ohne weiteres Umsteigen mehr Ziele erreichbar sind. Diese Effekte hat der 2. S-Bahn-Tunnel nicht! Er verbessert weder die Erschließungs- noch die Netzqualität, sondern stellt nur eine weitere Verbindung parallel zu bestehenden Trassen dar. In diesem Zusammenhang ist es wichtig festzustellen, dass die Fahrgastzahlen mit Zielen in der unmittelbaren Innenstadt stagnieren.

Außerdem wurden in der Untersuchung bei weitem nicht alle Möglichkeiten berücksichtigt, beim Südringkonzept durch abwechselnde Linienführungen mehr Direktverbindungen zu realisieren. Somit wurde bei dieser Variante das Fahrgastplus zu niedrig gerechnet.

Die baulichen Risiken der Tunnellösung wurden dagegen kaum berücksichtigt. Die Kostenexplosion beim ebenfalls gegen viele Widerstände durchgesetzten Leipziger Citytunnel zeigt, dass bei solchen Prestigeprojekten immer wieder Risiken unterschätzt oder verschwiegen werden. Es liegt nahe, dass dies auch bei dem geplanten 2. S-Bahntunnel in München der Fall ist. Risiken bei der Einfädung des Tunnels und den zahlreichen Querungen von Bauwerken sind vorhanden, werden aber in der Studie nicht weiter berücksichtigt. Außerdem bleibt unberücksichtigt, dass die enorme Tiefe der Tunnelstationen zu erheblichen Zugangswegen und damit Zeitverlust und Zugangswiderständen führt.

Gutachten zur Verbesserung der Schienenanbindung des Münchner Flughafens

Die Anbindung des Münchner Flughafens erfolgt bereits heute durch zwei S-Bahn-Strecken, eine Schnellbuslinie und weitere Buslinien. Dies ist bereits ein gutes Angebot, das durch die permanente Diskussion um die Anbindung des Münchner Flughafens nicht schlechter geredet werden sollte als es ist.

Der Flughafenanbindung wird aus Prestige Gründen ein viel höheres Augenmerk zuteil als es dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen entspricht. Trotzdem sind aus Sicht des VCD Bayern folgende Verbesserungen der Schienenverkehrs anbindung im Bereich des Flughafens akzeptabel:

- die „Neufahrner Gegenkurve“ zur Durchbindung von Zügen aus Richtung Freising in Richtung Flughafen
- der „Erdinger Ringschluss“, der aus unserer Sicht allerdings ohnehin zur Verbesserung der regionalen Verkehrsbeziehungen erforderlich ist
- eine „Express-S-Bahn“, jedoch aus unserer Sicht ohne massiven Infrastrukturausbau. Die Express-S-Bahn kann und soll aus unserer Sicht mit einigen zusätzlichen Weichenverbindungen, zweigleisigen Abschnitten und Zwischensignalen so realisiert werden, dass sie mit einer reduzierten Anzahl von Zwischenhalten kurz vor einer normalen S-Bahn abfährt und kurz nach der vorausfahrenden S-Bahn ankommt. Sie kann also ohne Überholung eine Fahrzeit erreichen, die knapp 10 Minuten unter der einer normalen S-Bahn liegt. Gut 30 Minuten vom Zentrum zum Flughafen ist international betrachtet kein schlechter Wert. Es müssen also nicht Hunderte von Millionen ausgegeben werden, für eine Verbindung, die nicht wirklich jemand so dringend braucht!

Wir begrüßen es ausdrücklich, dass die Studie de facto das Aus für die so genannte „Marzlinger Spange“ bedeutet, die nicht nur immense Kosten und Zerstörung von Landschaft und FFH-Gebieten bedeutet, sondern auch Freising abgehängt und für die zahlreichen Fahrgäste, die aus dem Osten Bayerns zum Hauptbahnhof München wollen, eine deutliche Fahrzeitverlängerung zur Folge gehabt hätte. Mit der geplanten „Neufahrner Gegenkurve“ wird die „Marzlinger Spange“ endgültig unnötig, denn damit können Züge aus Richtung Landshut so geteilt werden, das ein Teil in Richtung München Hauptbahnhof

ohne Zeitverlust weiter fährt und der andere Teil den Flughafen anfährt, ohne dabei die Stadt Freising abzuhängen.

Bei den weiteren Vorschlägen werden eine Reihe von Projekten in München und der weiteren Umgebung alle mit der Anbindung des Flughafens München in Verbindung gebracht. Dabei sind auch sinnvolle Projekte wie das auch vom VCD geforderte Elektrifizierungs- und Ausbauprojekt München-Mühldorf-Freilassing, das aus unserer Sicht allerdings wenig mit der Anbindung des Münchner Flughafens zu tun hat.

Bemerkenswert ist, dass hier eine unheilige Allianz zwischen den Wunsch- und Prestigeprojekten des Freistaates geschmiedet wird, indem die Express-S-Bahn mit dem Projekt 2. Tunnel in Verbindung gebracht wird: Die Bedeutung der Verbindung Flughafen-Marienplatz wird bewusst überbewertet, um eine weitere Rechtfertigung für das Prestigeprojekt zu konstruieren.

Der Vorschlag, eine Express-S-Bahn mit Fahrzeugen des Fugger-Express einzurichten, entlarvt die Studie als schön gerechnete Unterstützung für den 2. S-Bahn-Tunnel, denn diese Fahrzeuge sind weder technisch (Bahnsteighöhe, Tunnelbetrieb, fehlende LZB) noch praktisch (fehlende Abstellräume, geringe Sitzabstände, wenig Türen) für einen derartigen Verkehr tauglich. Es ist äußerst zweifelhaft, ob für Reisende aus dem Raum Augsburg tatsächlich eine Fahrt im überfüllten Fugger-Express quer durch München zum Flughafen attraktiver sein würde als die heutige Verbindung mit ICE und S-Bahn. Eine Fernbahnanbindung des Münchner Flughafens besitzt für die Politik großen Prestigewert. Soweit eine Realisierung überhaupt erforderlich ist, so kann dies aus unserer Sicht nur über Trassen erfolgen, die entweder schon vorhanden sind oder zu den o.g. Projekten gehören, die für uns akzeptabel sind. Das sind demnach folgende Trassen:

- die bestehende Strecke vom Flughafen in Richtung Pasing
- die bestehende Strecke vom Flughafen in Richtung München-Ost
- eine ggf. zu realisierende Verbindung vom Flughafen über die Neufahrner Gegenkurve in Richtung Freising / Regensburg
- eine ggf. zu realisierende Verbindung vom Flughafen über den Erdinger Ringschluss in Richtung Erding/Grafring

Nürnberg, 9. Dezember 2009

Für Rückfragen steht Ihnen Matthias Striebich gerne zur Verfügung.
Kontakt über das VCD-Landesbüro, Tel. 0911/47 17 43 oder 0160 305 89 15