

Stellungnahme von PRO BAHN zur vergleichenden Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südring / 2. S-Bahn-Tunnel

Bezug: Beschlußvorlage des Referats für Stadtplanung und Bauordnung für die Ausschusssitzung am 10. Oktober 2001

PRO BAHN setzt sich nachdrücklich für eine Beibehaltung des Planungsziels S-Bahn-Südumfahrung ein. Ein zweiter S-Bahn-Tunnel

- löst die vorhandenen Probleme der S-Bahn-Stammstrecke deutlich schlechter,
- führt zu Nachteilen für die S-Bahn-Fahrgäste und
- erhöht den Druck auf die Münchner Innenstadt.

Im Folgenden gehen wir auf einige Problembereiche und Zielsetzungen der genannten Projektalternativen ein.

Umbau Ostbahnhof

Die Situation am Münchner Ostbahnhof wird an so vielen Stellen in der Beschlußvorlage erwähnt, daß sie offensichtlich einen – wenn nicht sogar den – entscheidenden Anteil an der Entscheidungsfindung hat.

So wird mehrfach dargelegt, daß für die Südumfahrung ein kompletter Umbau des Ostbahnhofs notwendig sei. Die dadurch anfallenden Kosten haben wesentlichen Anteil an der Kostenschätzung für die Südumfahrung.

Dagegen wird beim 2. S-Bahn-Tunnel davon ausgegangen, daß keine oder vernachlässigbare Kosten für Umbaumaßnahmen am Ostbahnhof entstehen.

Eine solche Feststellung ist aus Sicht von PRO BAHN absolut unerklärlich. Die Gründe:

1. Wie auch in der Beschlußvorlage festgestellt wird, ist die Gleisinfrastruktur des Ostbahnhofs den Anforderungen des aktuellen Betriebs von S-Bahn, Regional- und Fernzügen schon heute nicht mehr angemessen.

Ein Umbau des Ostbahnhofs ist daher in jedem Fall sinnvoll und wünschenswert. Die Kosten hierfür dürfen aber einer Maßnahme wie dem Ausbau der Südumfahrung für die S-Bahn nur zu einem kleinen Teil angerechnet werden.

Unter anderem deshalb halten wir die genannte Summe für den Südringausbau für zu hoch und nicht vergleichbar mit den genannten Kosten für den Bau eines 2. S-Bahn-Tunnels.

2. An verschiedenen Stellen der Beschlußvorlage wird ein angeblicher betrieblicher Vorteil des 2. S-Bahn-Tunnels darin gesehen, daß Züge Richtung Giesing am Ostbahnhof nicht mehr wenden müssen. Dies ist zwar richtig; die zweite Schlußfolgerung daraus ist aber, daß alle Züge, die durch den zweiten Tunnel zum Ostbahnhof geführt werden und nicht Richtung Giesing weiterfahren, am Ostbahnhof Kopf machen oder dort enden müssen. Zur Zeit verkehren 2 von 8 Linien Richtung Giesing.

Ein Wenden von Zügen am Bahnsteig in der Relation Ostbahnhof – Leuchtenberg-ring bringt keinerlei Vorteil gegenüber dem jetzigen Wenden Richtung Giesing. Im Gegenteil: Wegen der "Spiegelung" der Linien S2 und S7 am Ostbahnhof wird zwischen dort und südlich von Giesing im Linksverkehr gefahren. Dies wäre Richtung Leuchtenberg-ring dann auch notwendig, was als Folge ein neues Überwurfbauwerk auf diesem Abschnitt erfordern würde.

Eine Wende- und Abstellanlage für am Ostbahnhof endende Züge existiert zur Zeit nur am Nordostkopf des Ostbahnhofs und ist vom 2. Tunnel aus nicht erreichbar. Am Südwestkopf des Ostbahnhofs ist unserer Meinung nach kein Platz für eine solche Wende- und Abstellanlage.

Eine Führung von Zügen aus dem zweiten Tunnel Richtung Leuchtenberg-ring über einen separaten Abzweig lehnt PRO BAHN ab. Denn der zweite Tunnel hat in der vorgeschlagenen Variante schon so viele Nachteile bezüglich Umsteigebeziehungen, daß ein Umfahren des wichtigen Knotens Ostbahnhof mit Anschluß zu Regional- und Fernzügen und zur U5 nicht hinzunehmende strukturelle Nachteile bringt. Ein störungsfreier Betrieb eines Tunnelabzweigs zum Leuchtenberg-ring wäre auch nur mit einem unterirdischen Bauwerk möglich, das niveaugleiches Kreuzen von Gleisen ausschließt und entsprechend hohe Investitionssummen benötigt.

Aus den genannten Gründen sind für die Einführung eines zweiten S-Bahn-Tunnels in den Ostbahnhof erheblich größere Umbaumaßnahmen notwendig als bisher diskutiert. Desweiteren wirken sich die für den Südringausbau notwendigen Maßnahmen am Ostbahnhof auch positiv für Regional- und Fernzüge aus. Der zweite Tunnel bedeutet aber entweder einen Verzicht auf Nutzung des Umsteigeknotens Ostbahnhof oder aber eine starke Verlagerung der Nutzung der vorhandenen räumlichen Ressourcen zum Nachteil von Regional- und Fernverkehr.

Betriebskonzepte

In der Beschlußvorlage wird von einem Betriebskonzept Südumfahrung ausgegangen, bei dem in der Hauptverkehrszeit (HVZ) Verstärkerlinien den Südring nutzen, während zu anderen Tageszeiten lediglich ein Pendelverkehr Ostbahnhof – Pasing über den Südring verkehrt.

Wenn man die Entwicklung des S-Bahn-Netzes perspektivisch fortschreibt, ist aus heutiger Sicht ein solches Konzept zu kurz gegriffen. Es zeichnet sich ab, daß auf bestimmten Abschnitten von Außenästen ganztägig Bedarf für zwei Linien besteht. Genannt seien hier beispielsweise eine Trennung der S1 in zwei eigenständige Linien nach Freising und zum Flughafen, eine vollwertige S-Bahn-Linie A von München nach Altomünster, oder ein durchgängiger S-Bahn-Betrieb zwischen München und Augsburg. Damit bietet sich aber ein Konzept für den Südring an, daß über einen Pendelverkehr außerhalb der HVZ hinausgeht.

Beim Betriebskonzept für den 2. S-Bahn-Tunnel wird in erster Linie erwähnt, daß komplette Linien über ihn geführt werden sollen, und daß er sich für die Linien anbietet, die

ab Ostbahnhof Richtung Giesing verkehren.

Die Frage, was mit den nicht über Giesing verkehrenden Linien geschieht, wurde oben bereits angesprochen. Wenn man für diese Linien eine Verknüpfung zum städtischen Nahverkehr am Ostbahnhof anstrebt – und dies ist aus Sicht von PRO BAHN zwingend notwendig – müssten diese Linien mit den angesprochenen Problemen am Ostbahnhof kopfmachen, was den Gleisbedarf erhöht und damit zu erhöhten Umbaukosten führt. Oder eine Wendeanlage müsste weiter südlich in Giesing angelegt werden. Die hierfür entstehenden Investitionskosten und der Platzbedarf wurden bisher aber nicht betrachtet. Außerdem führt dies zu einer Erhöhung der Kilometerleistung im S-Bahn-System, die in bezug auf die oben erwähnten Pendelzüge außerhalb der HVZ bei der Südumfahrung als kostensteigernd bezeichnet wird.

Auswirkungen von Betriebsstörungen

Die Auswirkungen von Betriebsstörungen zu mindern ist neben der Kapazitätsausweitung der Hauptgrund für eine zweite Stammstrecke, für manche S-Bahn-Fahrgäste sogar der wichtigste Grund. Tritt heute eine Störung auf der S-Bahn-Stammstrecke auf, so ist der S-Bahn-Betrieb meist bis in den Abend oder sogar den nächsten Vormittag erheblich gestört.

Bei einem Störfall im bestehenden S-Bahn-Tunnel würden bei einem ausgebauten Südring ca. 30 Züge pro Stunde über die Südumfahrung geleitet. Die restlichen 12 Züge können über die Sendlinger Spange abgeleitet werden oder im Hauptbahnhof oberirdisch enden. Von der Südumfahrung besteht Umsteige Verbindung zu allen U-Bahn-Linien, so daß die Fahrgäste alle Ziele in- und außerhalb der Innenstadt erreichen können.

Gibt es statt Südumfahrung den zweiten S-Bahn-Tunnel, entsteht ebenfalls das oben genannte Verhältnis von etwa 30 Zügen im neuen Tunnel zu ca. 12 Zügen auf der Sendlinger Spange oder im Hauptbahnhof. Mit einer stärkeren Auslastung des neuen Tunnels potenzieren sich aber die Probleme am Ostbahnhof:

- Nur die Züge Richtung Giesing können problemlos weiterfahren.
- Ein Wenden Richtung Leuchtenbergring verbietet sich bei erhöhter Belastung im Störfall noch viel mehr.
- Eine Nutzung eines Tunnelabzweigs zum Leuchtenbergring aus zwei Gründen abzulehnen:
 1. Entweder der Abzweig ist nur für den Störfall vorgesehen. Dann ließe er sich kostengünstig erstellen, da die geforderte Kreuzungsfreiheit unnötig wäre. Als Folge könnten dann aber entweder alle Züge zum Ostbahnhof (Normalfall) oder alle Züge zum Leuchtenbergring (Störfall) verkehren. Im Störfall keinen Zug von der Stammstrecke zum Ostbahnhof fahren zu lassen, würde aber sicher in einem absoluten Chaos enden.
 2. Aber auch im Störfall etwa die Hälfte der Züge nicht über Ostbahnhof zu

führen kann nicht Sinn eines funktionierenden Störfallkonzepts sein. Für die Fahrgäste aus Richtung Osten ist bei einer Stammstreckenstörung der Ostbahnhof der wichtigste Umsteigepunkt zu Trambahn und U-Bahn. Andererseits steigen aus den Regionalzügen viele Fahrgäste am Ostbahnhof in die S-Bahn. Eine am Leuchtenbergring in den neuen Tunnel abzweigende S-Bahn soll aber noch nicht einmal am Max-Weber-Platz halten, so daß auch dort kein Umsteigen auf Tram oder U-Bahn oder eine Erreichen der Stadtviertel rechts der Isar möglich ist.

- Umgekehrt muß bei einem Störfall im neuen Tunnel die existierenden Stammstrecke mehr Verkehr aufnehmen. Von dort ist aber nach Realisierung des zweiten Tunnels ein Fahren Richtung Giesing nicht mehr möglich. Der heute existierenden Linksverkehr wäre dann mit allen baulichen Konsequenzen auf den normalen Rechtsverkehr umgestellt und könnte auch nicht kurzfristig reaktiviert werden.

Aus den aufgezeigten Gründen ist ein Störfallkonzept unter Benutzung des zweiten S-Bahn-Tunnels zur Zeit nicht vorhanden und auch nicht absehbar. Damit entfällt einer von zwei Gründen für eine zweite Stammstrecke komplett.

Umsteigewege und Bahnhofszugänge

Aus Sicht von PRO BAHN besonders bedenklich ist, daß die Auswirkungen eines zweiten S-Bahn-Tunnels auf die Fahrgäste offensichtlich kaum bedacht wurden. Dies ist eigentlich nicht weiter verwunderlich, da laut Punkt 2.3 der Beschlußvorlage die "inhaltlichen Abstimmungen" in einem Arbeitskreis erfolgten, dem zwar viele Institutionen angehörten, von denen allerdings keine die Interessen der unmittelbar Betroffenen, nämlich der Fahrgäste, vertritt.

Das Ergebnis ist dann ein 2. S-Bahn-Tunnel, der

- zumindest bei Variante A kein Umsteigen an der Donnersbergerbrücke erlaubt,
- am Hauptbahnhof lange Umsteigewege entstehen läßt,
- im Bereich Stachus/Lenbachplatz keinerlei Umsteigen zu Trambahn und U4/5 ermöglicht,
- am Max-Weber-Platz ebenfalls nicht die U4 und U5 erreicht und den Fahrgästen keinerlei Möglichkeit gibt, zur Trambahn-Osttangente umzusteigen,
- einen Teil der Züge den Knoten Ostbahnhof umfahren läßt.

Diese Ergebnis ist für die Innenstadt absolut unzureichend, bindet die innenstadtnahen Stadtteile rechts der Isar so gut wie überhaupt nicht an und mutet insgesamt den Fahrgästen längere Wege zu.

Die S-Bahn-Südumfahrung ist so konzipiert, daß sie Umsteigebeziehung zu allen U-Bahn-Linien erlaubt. Dies war vor dem Konzept für den zweiten Tunnel eigentlich immer als Mindestanforderung an eine zweite S-Bahn-Stammstrecke betrachtet worden.

Zur bautechnischen Machbarkeit kann PRO BAHN wenig sagen. Im Innenstadtbereich sehen wir zwei Möglichkeiten:

- Entweder man unterfährt die vorhandenen U-Bahn-Strecken. Dann entstehen aber durch die große Tieflage lange Zugangswege und eine unerwünschte Abhängigkeit von technischen Zugangshilfen (Aufzüge, Rolltreppen). Dies hat erhöhte Betriebskosten und eine erhöhte Störanfälligkeit zur Folge.
- Oder man baut den Tunnel in einer dem existierenden S-Bahn-Tunnel vergleichbaren Tieflage. Dann stellt sich aber die Frage, ob wegen der geringen Überdeckung ein bergmännischer Vortrieb überall möglich ist. Eine offene Bauweise im Innenstadtbereich würde aber auf Jahre hinaus unerträgliche Belästigungen mit sich bringen.

Auswirkungen auf den Innenstadtbereich

Die Münchner Innenstadt ist in vieler Hinsicht heute bereits überlastet. Der Charme einer Südring-Lösung für die zweite Stammstrecke lag immer auch darin, daß etwas Druck vom Altstadtbereich weggenommen wird und im Sinne der Stadtentwicklung dezentralere Strukturen gefördert werden.

Ein zweiter S-Bahn-Tunnel erhöht den Druck auf die Innenstadt auf mehrfache Weise. Eine wünschenswerte Verlagerung von Umsteigevorgängen aus dem Innenstadtbereich hinaus findet nicht statt. Der einzige Umsteigepunkt am zweiten Tunnel, der eine ähnliche Qualität wie die Umsteigepunkte des existierenden Tunnels hat, ist der Marienhof. Damit wird aber ausgerechnet der heute schon am stärksten belasteten U-Bahn der Hauptteil des durch Umsteigen induzierten Mehrverkehrs zugemutet.

Heute erreicht man das Sendlinger Tor aus Richtung Westen durch Umsteigen am Hauptbahnhof auf die U1/2. In Zukunft werden sich viele Fahrgäste im zweiten S-Bahn-Tunnel wegen der langen Umsteigewege am Hauptbahnhof für die U3/6 entscheiden. Zum Odeonsplatz steigt man heute am Stachus oder Ostbahnhof um. Ein Zug der auf der Relation Leuchtenbergring - Marienhof - Hauptbahnhof verkehrt, erlaubt beides nicht.

Notwendige Kapazitätsausweitung auf der U3/6 – die eventuell schon durch einen Stadionbau in Fröttmaning erhöhte Lasten tragen muß – erzeugt Kosten, die zum Teil den Kosten eines zweiten S-Bahn-Tunnels zugerechnet werden müssen. Dies ist aber in der Untersuchung nicht geschehen.

Perspektiven

Wichtigste Perspektive für die Fahrgäste ist, daß die zweite Stammstrecke bald kommen muß. Ein Störfall im Tunnel am Vormittag hat heute Auswirkungen für den Rest des Tages. Störfälle am späten Nachmittag oder später wirken sich aufgrund Zug- und Personalumlauf sowie der Abstellpositionen der Züge bis in den Folgetag hinein aus. Diese Zustände sind untragbar.

Wir brauchen eine vernünftige Lösung so bald wie möglich und nicht eine noch dreimal

nachzubessernde Tunnellösung in 25 Jahren (wobei sicher auch alle Nachbesserungen mit Kostensteigerungen verbunden sind).

In Punkt 9 der Beschlusvorlage ist ganz am Ende von einer "Überleitverbindung" zwischen Sendlinger Spange und bestehendem DB-Südring die Rede, die im zeitlichen Vorlauf zu einem 2. S-Bahn-Tunnel zu realisieren sei. Aus Sicht von PRO BAHN steckt hierin eine Perspektive für eine zeitgerechte Verwirklichung einer zweiten Stammstrecke. Im Gegensatz zum Tunnel kann ein Südringausbau nämlich in Teilabschnitten erfolgen und so sukzessive S-Bahn-Verkehre übernehmen. Wenn man den Südring zunächst in den weniger problematischen Abschnitten ausbaut, kann mit einer Realisierung deutlich früher begonnen werden, als bisher angegeben. Eine solche "Südring-light"-Lösung würde die Zeit bis zur Vollendung des Vollausbaus überbrücken und könnte die ärgsten Probleme bei Störfällen im existierenden Tunnel abfangen.

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V.
Stadt- und Kreisgruppe München
Schwanthalerstr. 74
80336 München
Tel. 089 / 53 00 31
Fax 089 / 53 75 66
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>
skg@muenchen.pro-bahn.de