

Stellungnahme zum offiziellem Südringgutachten vom 16.11.2009

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 16.11.2009 stellte der Freistaat Bayern das von Schüßler Plan, Lahmeyer, SMA und Intraplan erstellte Südringgutachten vor. Im Folgenden nehmen wir zu den gezeigten 47 Präsentationsfolien Stellung.

Grundlage eines nachfrageorientierten Verkehrskonzeptes sind zunächst einmal die offiziellen Prognosen. Es bestand Konsens, dass sowohl von der Quelle/Ziel-Betrachtungsweise als auch vom Verkehrsaufkommen ca. 15 - 25 % des Stammstreckenverkehrs über den Südring und ca. 75 - 85% des Verkehrs über die Innenstadt abgewickelt würde. In unserem am 26.04.2007 vorgestelltem Betriebskonzept haben wir demzufolge 33 Züge pro Stunde und Richtung über die Innenstadt fahren lassen und 6 Züge pro Stunde und Richtung über den Südring, was einer prozentualen Verteilung von 85 : 15 % entspricht.

Das Gutachtergremium hat zwei Szenarien untersucht: Der Bau einer zweiten Tunnelröhre, was im Betriebsprogramm eine prozentuale Verteilung von 100:0 % impliziert und ein Betriebskonzept Südring, bei dem 21 Züge pro Stunde und Richtung durch die Innenstadt fahren und 12 Züge pro Stunde und Richtung über den Südring, woraus eine prozentuale Verteilung von 64 : 36 % resultiert.

12 Züge pro Stunde und Richtung entsprechen einem 5-Minuten-Takt; unser Betriebsprogramm hingegen sieht mit 6 Zügen pro Stunde und Richtung lediglich einen 10-Minuten-Takt auf dem Südring vor. Aufgrund der Prämisse eines auf dem Südring geforderten 5-Minuten-Taktes ergibt sich für das Gutachtergremium zwischen München Süd und Ostbahnhof die Notwendigkeit zwei eigene S-Bahngleise, d.h. einen 4-gleisigen Ausbau des Südrings vorzusehen.

Konsens besteht darin, dass bei einem 5-Minutentakt in der Tat der von uns propagierte Teilausbau nicht ausreichend ist. Es ist jedoch die Frage zu stellen, warum vom Gutachterteam einerseits gleich ein 5-Minutentakt (und nicht ein dem Verkehrsbedürfnissen angemessener 10-Minuten-Takt) auf dem Südring untersucht wird, wenn zugleich vom Ministerium ein Verkehrsbedürfnis auf dem Südring überhaupt in Frage gestellt wird.

Intraplan prognostiziert eine maximale Querschnittsbelastung auf dem Südring zwischen 44300 und 67700 Fahrgästen. In unserem Betriebskonzept fahren auf dem Südring im 10-Minutentakt Langzüge; ein Langzug besitzt fast die doppelte Kapazität eines U-Bahnzuges, sodass ein 10-Minutentakt mit S-Bahnlangzügen einem 5,5-Minutentakt mit U-Bahnlangzügen entspricht. Betrachtet man den U-Bahnquerschnitt Hauptbahnhof - Königsplatz, so ergibt sich dort eine Querschnittsbelastung von über 100000 Personen täglich, also das 1,5 - 2,3 - fache wie beim Südring. Unabhängig davon wird zwischen Hauptbahnhof und Königsplatz keinesfalls ganztägig im 5-Minuten-Takt gefahren. Insofern ist der vom Gutachterteam auf dem Südring aufgestellte 5-Minuten-Takt nicht zu rechtfertigen. Vielmehr ergibt sich aufgrund der Intraplanprognose ein 10-Minutentakt als angemessene Antwort auf das Verkehrsbedürfnis am Südring.

Aber selbst dann, wenn auf dem Südring - wie von den Gutachtern postuliert - im 5-Minutentakt gefahren wird, ergibt sich lediglich die Notwendigkeit zwischen Poccistraße und Ostbahnhof den Südring 4-gleisig auszubauen; keinesfalls ergibt sich die Notwendigkeit zwischen Poccistraße und Heimeranplatz 4 Fernbahngleise vorzusehen, was einem 6-

gleisigem Ausbau entspricht. Ein 6-gleisiger Ausbau des Südrings am Heimeranplatz zieht erhebliche Kostensteigerungen beim Neubau bzw. Umbau der Straßenbauwerke nach sich.

Zudem sind mehrere Aufwandsposten zu hinterfragen. Wenn bei der S-Bahntunnelplanung mit etlichen Planänderungen 70 Millionen € Planungskosten anfallen, dann ist es nicht nachvollziehbar, warum beim oberirdischen Südringausbau 181 Millionen € Planungskosten anfallen sollen; damit wären die Planungskosten für den oberirdischen Südring teurer als die Gesamtkosten (Planung und Bau) für das komplizierte U-Bahngroßprojekt Olympia Einkaufszentrum - Moosach mit der sehr komplizierten Baustellenlogistik am Bahnhof Moosach!

Des Weiteren ist die Baustellenlogistik zu hinterfragen. Vor 15 Jahren hat die Deutsche Bundesbahn durch eine Komplettspernung der Strecke Soest – Paderborn für ein Jahr die Bauabläufe erheblich vereinfacht und die Baukosten um mehr als ein Drittel reduziert. Am Ostbahnhof sind genügend Ausziehgleise vorhanden um vorübergehend die Fernzüge und Regionalzüge im Ostbahnhof wenden zu lassen. Aus dem Nordring sind ausreichend Trassen frei um die Güterzüge umzuleiten. Eine vorübergehende Totalspernung des Südrings zur Beschleunigung und Verbilligung des Baus ist sehr wohl möglich, sofern sich DB Netz kooperativ zeigt.

Aus den vom Gutachterteam gezeigten Plänen, kann man auf eine maximal unkooperative DB Netz, die keinerlei Gleise für den S-Bahnverkehr zur Verfügung stellen will, rückschließen, weswegen die Gutachter zu suboptimalen und teureren Lösungen gezwungen wurden. Durch die Weigerung der DB Netz AG, keinerlei Gleise, die derzeit bei weitem nicht ausgelastet sind, abzugeben, wird ein kompletter Neubau des Überwerfungsbauwerks Ostbahnhof - Giesing notwendig. Keinesfalls nachvollziehbar ist der Neubau des Gleises 16. Heute ist der Fernbahnteil des Ostbahnhofes extrem überdimensioniert; beispielsweise parken dort im Fernbahnteil den ganzen Tag Schlafwagenzüge. Die Prämisse sämtliche Gleiskapazitäten im Ostbahnhof für den Fernverkehr zu erhalten führt demzufolge zu absurden Lösungen. Neben dem nicht nachvollziehbaren Neubau des Gleises 16 sehen sich die Gutachter sogar gezwungen, dass die durch das 520 Millionen DM Programm vorgenommenen Verbesserungen durch erneuten Kapitaleinsatz wieder zurückzubauen sind. Es bestand seinerzeit in den Facharbeitskreisen absoluter Konsens, dass zur Verbesserung des Betriebsablaufes für S-Bahnen Richtung Rosenheimer Platz im Ostbahnhof 3 Gleise notwendig sind. Nicht nachvollziehbar ist, wenn nunmehr das Gleis 3 der Stammstrecke nicht mehr voll zur Verfügung stehen soll, weil es dem Südring zugeschlagen werden soll. Der Freistaat Bayern hat zudem eingeräumt, dass die Stammstreckenbegrenzung von 37,5 Zügen pro Stunde nur deshalb nicht erreicht werden kann, weil im Ostbahnhof keine 6 Gleise für die S-Bahn von und nach Rosenheimer Platz zur Verfügung stehen. Die Signaltechnik auf der Stammstrecke selbst und die Strecke selbst ermöglichen 37,5 Züge pro Stunde und Richtung.

Wir weisen noch einmal nachdrücklich darauf hin, dass zu einer störungsfreien Betriebsabwicklung nicht nur ALLE Fahrrelationen von den Ostästen Richtung Südring und Stammstrecke vollständig höhenfrei verlaufen müssen, sondern darüber hinaus im Ostbahnhof 6 S-Bahngleise für die Stammstrecke und 2 für den Südring zur Verfügung stehen müssen. In der Gleisgeometrie der Gutachter ist es z.B. nicht möglich, höhenfrei eine S-Bahn von Daglfing zum Südring und eine von Berg am Laim zum Rosenheimer Platz fahren zu lassen; damit wird nicht nur ein sehr kundenfreundliches Korrespondenzkonzept erschwert, sondern es ist bereits die Grundlage für künftige Betriebsstörungen und Fahrzeitverlängerungen gelegt. Warum diese Planung vorgelegt wird, ist nicht nachvollziehbar; es käme auch kein

Mensch auf den Gedanken, das Autobahnkreuz A9/A99 ohne Brücke und stattdessen mit einer Ampelanlage zu versehen.

Des Weiteren ist zu kritisieren, dass das in Zürich so erfolgreiche 15-Minutentaktsystem unbedingt auf die S-Bahn München übertragen werden soll. Die Eisenbahninfrastruktur und die Verkehrsbedürfnisse in Zürich sind keinesfalls mit derjenigen in München vergleichbar.

Zum einen ist in Zürich der 15-Minutentakt auf den 30 Minutentakt des Fernverkehrs ausgerichtet. Die Züge fahren dort in fast alle Richtungen in einem ganztägigen Halbstundentakt. Es ist in Zürich sogar geplant langfristig auf ausgewählten Strecken im Fernverkehr im 15-Minutentakt zu fahren; in München führt kein Weg dorthin; hier wird weiterhin im Fernverkehr - von wenigen Ausnahmefällen abgesehen - im 60-Minutentakt gefahren. In Zürich fährt die Straßenbahn in der Regel im 7,5-Minutentakt; dort gibt es keine U-Bahn, die – wie in München – im 10 Minutentakt fährt. Die Gleisinfrastruktur der Münchener S-Bahn ist zudem überhaupt nicht auf einen 15-Minutentakt ausgerichtet. Beispielsweise ist es nicht möglich zwischen München und Kreuzstraße im 15-Minutentakt zu fahren. Der Versuch, mit Gewalt einen 15-Minutentakt in München einzuführen führt somit nicht nur zu einem unübersichtlichen Mischmach von 15 und 20 Minutentaktlinien, sondern erschwert die Betriebsführung, führt zu zahlreichen Hinketakten und dünnt auf etlichen Linien das Angebot gegenüber dem heutigem Stand sogar aus! Es ist nicht nachvollziehbar, dass es trotz einer milliardenschweren Investition zu so einer suboptimalen Lösung kommen soll.

Fazit:

Da das Gutachten von zahlreichen Prämissen, wie z.B. der maximalen Unkooperativität der DB Netz, einem 5-Minutentakt auf dem Südring sowie einem 15-Minutentakt im Gesamtsystem ausgegangen ist, einer in Teilbereichen bei weitem überzogenen Planung (wie z.B. 4 Ferngleisen zwischen Heimeranplatz und Poccistraße) konnte das Gutachten nur zu suboptimalen Lösungen kommen. Offenbar waren die Gutachter gezwungen die Prämissen - insbesondere der offenbar sehr inkooperativen DB Netz AG - als gegeben anzusehen. So ist es zudem keinesfalls nachvollziehbar, dass für die Leistungsberechnung des Südrings lediglich das derzeitige veraltete und suboptimale HV-Signalsystem zugrunde gelegt wurde, anstatt die LZB zu berücksichtigen, die die Leistungsfähigkeit um mehr als ein Drittel erhöht.

Da das Gutachten zudem den gebotenen 10-Minutentakt auf dem Südring mit einem Teilausbau überhaupt nicht untersucht hat, halten wir unseren Widerstand gegen den S-Bahntunnel unverändert aufrecht.