



München, 17.11.2009

Zweiter S-Bahntunnel ohne gleichwertige Alternative! Planfeststellung und Finanzierungsvereinbarung nun zügig zum Abschluss bringen.

„Ein Stück Tunnel könnte Wunder wirken“ schrieb Joseph Ströbl am 06. Dezember 1956 in der Süddeutschen Zeitung und meinte damit den heute selbstverständlichen S-Bahn-Tunnel durch die City von München. Dieser Satz ist nun nach über 50 Jahren wieder so aktuell wie damals. Auch jetzt kann ein zweiter Tunnel München und das Umland für die verkehrlichen Herausforderungen im 21. Jahrhundert fit machen. Das wird auch von dem neuen Gutachten untermauert.

Die Ergebnisse der vergleichenden Untersuchung zwischen dem 2. S-Bahntunnel und dem Südring sind eindeutig und bestätigen erneut den bereits im Jahr 2001 in einem Gutachten festgestellten Vorteil der zweiten Stammstrecke gegenüber dem Südring. Nun gibt es keinen Grund mehr für weitere Verzögerungen beim Ausbau des S-Bahnsystems im Großraum München. Rasches Handeln ist erforderlich, um das wichtigste Infrastrukturprojekt für die gesamte Region München zeitnah realisieren zu können. Alle Argumente aus betrieblicher, verkehrlicher, planerischer und wirtschaftlicher Sicht sprechen für eine zeitnahe Realisierung des zweiten S-Bahntunnels.

Betriebliche Aspekte:

Die Kapazitätsgrenze der S-Bahn auf der Stammstrecke ist erreicht. Wurde die Infrastruktur 1972 für 18 Fahrten je Stunde und Richtung für rund 250.000 Fahrgäste konzipiert, müssen heute in den Hauptverkehrszeiten 30 Züge je Stunde und Richtung auf der Stammstrecke mit rund 800.000 Fahrgäste am Tag bewältigt werden. Bereits kleine Störungen haben in Folge des kurzen Zugfolge-

abstandes von zwei Minuten bereits Auswirkungen auf die Pünktlichkeit des Gesamtsystems. Was das im täglichen Betriebsablauf bedeutet, haben die Fahrgäste bei Störungen in den letzten Wochen gerade wieder leidvoll erfahren müssen. Die Beseitigung der Störanfälligkeit und die Erweiterung der Kapazitäten durch einen zweiten Tunnel sind absolute Notwendigkeiten.

Verkehrliche Aspekte:

Die Fahrgäste aus dem Umland möchten zum aller größten Teil mit der S-Bahn umsteigefrei in die City. Derzeit fahren täglich mit der S-Bahn über 400.000 Fahrgäste bis zu den Stationen Marienplatz, Karlsplatz und Hauptbahnhof. Davon sind 2/3 Ein- und Aussteiger, die im unmittelbaren Umkreis um diese Stationen verbleiben. Lediglich 1/3 sind Umsteiger zur U-Bahn. D.h. Fahrgäste in der Größenordnung der Einwohner einer mittleren Großstadt profitieren von der direkten Führung des 2. S-Bahn-Tunnels in die Innenstadt.

Mit dem 2. Tunnel werden auch die infrastrukturellen Voraussetzungen für grundsätzlich neue Angebotskonzepte geschaffen. Beispielsweise können mehr Züge durch den 15-Minuten-Takt verkehren und die Fahrzeiten können durch schnelle Express-S-Bahnen deutlich reduziert werden.

Bezüglich der Angebotskonzepte bietet der zweite Tunnel auch weit über die Realisierungsperspektive 2018 hinaus vielfältige innovative Möglichkeiten, das Umland noch attraktiver mit München zu verbinden. Diese Zukunftsfähigkeit des zweiten Tunnels für das S-Bahn-Angebot in den kommenden 40 bis 50 Jahren ist ein weiterer entscheidender Vorteil gegenüber dem Konzept des Südrings.

Planerische Aspekte:

Nach über 10 Jahren wäre angesichts der sehr weit fortgeschrittenen Planungen zum zweiten Tunnel jede längere Verzögerung durch eine langatmige Alternativplanung mit ungewissem Ausgang nun nicht mehr Ziel führend. Für den Planfeststellungsabschnitt 2 (Karlsplatz bis Isar) liegt der Planfeststellungsbeschluss schon seit September vor. Der Abschnitt 1 (Laim bis Karlsplatz) befindet sich bereits im Planfeststellungsverfahren und für den 3. Abschnitt (Isarufer bis Ostbahnhof) kann die Planfeststellung in kurzer Zeit eingeleitet werden.

Wirtschaftliche Aspekte:

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den zweiten Tunnel ist positiv. Damit können öffentliche Gelder fließen. Der schnelle Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen DB AG und Freistaat ist möglich. Die Finanzierung von

wünschenswerten Großprojekten wird zunehmend schwieriger. Jüngst sind die Regionalisierungsmittel des Bundes durch das Haushaltsbegleitgesetz 2006 gekürzt worden und die Bundesfinanzhilfen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) durch die Föderalismusreform 1 zum Auslaufmodell erklärt worden. Die bisherige Zweckbindung bei den Länderprogrammen im Entflechtungsgesetz ist nur bis einschließlich 2013 gewährleistet und der Auslauf dieser Finanzhilfen ist für Ende 2019 vorgesehen.

Wird nicht jetzt die Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke gesichert, besteht die reale Gefahr, dass bald die notwendigen Gelder nicht mehr zur Verfügung stehen. Dabei wird in der Zukunft nicht weniger, sondern mehr Geld für den ÖPNV gebraucht. Angesichts des Finanzierungsbedarfs im ÖPNV sowie der zunehmend leeren Kassen der öffentlichen Hand durch die Finanzkrise wäre es geradezu fahrlässig immer wieder neue Planungsideen mit nur auf Grobschätzungen beruhenden Kosten ins Feld zu führen, während die bereits konkrete Planung zur 2. S-Bahn-Stammstrecke kurz vor einer möglichen Realisierung steht.

Regionalentwicklung:

Angesichts eines Bevölkerungswachstums von 200 000 - 300 000 Einwohnern in der Region München bis 2030 (davon jeweils die Hälfte in Stadt und Umland) muss das Rückgrat des regionalen ÖPNV so bald als möglich gestärkt werden. Das leistet der 2. S-Bahntunnel. Er sichert die Attraktivität des Wirtschaftsraumes München und damit die Wettbewerbsfähigkeit Bayerns.

MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag und RPV-Geschäftsführer Christian Breu einstimmig:

„Bezüglich des notwendigen Ausbaus der Schieneninfrastruktur im Großraum München haben die Entscheidungsträger kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem. Nach jahrelangen Planungen darf nun der zweite Bahntunnel als das mit Abstand wichtigste Infrastrukturprojekt für München und die gesamte Region nicht länger verzögert oder gar zerredet werden. Dies wäre für unseren Raum ein schwerer Rückschlag. Es gilt nun, dass sich eine realistische, umsetzungsorientierte, auf Ökologie, Ökonomie und soziale Verantwortung ausgerichtete Verkehrspolitik durchsetzt.“