

holung für die betroffenen Abschnitte erfolgen. Für den Beginn der Ausführung des Plans für Verkehrsprojekte nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses wurde durch die weitere Verfahrensbeschleunigungsgesetzgebung ein Zeitraum von 10 Jahren (bei Verlängerung der Gültigkeit bis 15 Jahren) eingeräumt; für den noch nicht auszuschließenden Fall einer stufenweisen Realisierung der Gesamtplanung der 2. S-Bahn- Stammstrecke wären deshalb ggf. die konkreten Auswirkungen zu klären (z.B. Folgen für damit zusammenhängende städtische Vorhaben, wesentliche Änderungen bei der Bauleistungsplanung).

Zur Thematik Hauptbahnhof (weitere Verhandlungen über den Neubau des Empfangsgebäudes, Planungsoptimierung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, Entwurf Planungsvereinbarung, weiteres Vorgehen) ist gesonderte Beschlussvorlage in nichtöffentlicher Sitzung vorgesehen.

## **2. Zum Vorschlag „Alternatives S-Bahn- Konzept für München: Teilausbau Südring“**

Der im April 2007 in einer Veranstaltung der Bürgerinitiative S-Bahn- Tunnel Haidhausen vorgestellte Konzeptvorschlag eines Autorenteam wurde in der am 27.06.2007 unterbreiteten Vorlage zunächst lediglich mit einer Ersteinschätzung des Planungsreferates erwähnt (s. Beilage S. 56/57).

Inzwischen hat die zuständige Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) mit Schreiben vom 27.07.2007 nach einer ersten freistaatsinternen Prüfung der Studie folgende Ergebnisse übermittelt:

„Das Autorenteam stellt die Notwendigkeit der 2. S-Bahn- Stammstrecke grundsätzlich in Frage und schlägt alternativ die Nutzung des Südrings durch S-Bahnen vor. Dabei basieren die Ausführungen auf der Fortschreibung des 10/20 Minuten- Taktsystems der S-Bahn und dem Ziel, tangentialen Verkehrsströme zu optimieren.

Unberücksichtigt bleiben dagegen die wesentlichen Ziele einer zweiten Innenstadtquerung mit der S-Bahn. Neben der Verbesserung im S-Bahnstörfall hat die 2. S-Bahn- Stammstrecke die Aufgaben, die bestehende Stammstrecke verkehrlich zu entlasten und die direkte und schnelle Erreichbarkeit der bedeutendsten Aufkommensschwerpunkte Hauptbahnhof und Marienplatz/- hof sicherzustellen.

Gerade bei der verkehrlichen Entlastung hat sich bereits in der vergleichenden Untersuchung zwischen Südringausbau und einer 2. S-Bahn- Stammstrecke aus dem Jahr 2001 gezeigt, dass der Südring im besten Fall rund ein Viertel der verkehrlichen Entlastung erzielen kann gegenüber einer 2. S-Bahn- Stammstrecke. Diese unzureichende verkehrliche Akzeptanz resultiert u.a. aus der nicht direkt erreichbaren Münchner Innenstadt (Stationen Hauptbahnhof, Marienplatz). Eine nennenswerte verkehrliche Entlastung der bestehenden Stammstrecke ist jedoch

Voraussetzung, um die Attraktivität und somit die Akzeptanz der Münchner S-Bahn noch weiter zu steigern.

Eine hohe verkehrliche Entlastung der bestehenden Stammstrecke wird vom Autorenteam innerhalb ihres vorgestellten Alternativkonzeptes jedoch vorausgesetzt. Nur so lassen sich

auf der bestehenden Stammstrecke die Fahrgastwechselzeiten realisieren, um die unterstellten dichten Zugfolgen (1,6 bis 1,8 Minuten) theoretisch darzustellen. Allerdings liegt die Betonung auf theoretisch, da Zugzahlen von 33 S-Bahnen je Richtung und Stunde trotz aller technischen Unterstützung im geringsten Störfall zu einem noch größeren Chaos im Vergleich zur heutigen Situation führen. Verstärkt wird dies noch dadurch, dass das Autorenteam von einer ganztägigen Auslastung der Stammstrecke mit 33 S-Bahnen je Richtung und Stunde ausgeht und somit keinerlei Erholungsphasen für das Gesamtsystem bestehen.

Die vom Autorenteam unterstellte Nutzung des Südrings führt zu erheblichen Einschränkungen im Regional-, Fern-, und Güterverkehr. Die derzeit separaten Gütergleise von Laim bis Südbahnhof werden bereits ab Heimeranplatz nach Vorstellung des Autorenteam auch für den Regional- und Fernverkehr genutzt. Die S-Bahn verkehrt dann auf den heutigen Fernbahngleisen. Östlich des Südbahnhofs entsteht dann eine neue Mischbetriebsstrecke, auf der zweigleisigen Infrastruktur verkehren dann neben dem Regional-, Fern- und Güterverkehr nun noch zusätzlich S-Bahnen. Hier würden pro Stunde durchschnittlich Zugfolgezeiten von 3 bis 4 Minuten je Richtung entstehen. Dies kann nur erreicht werden, wenn ein hoher Aufwand in der Leit- und Sicherungstechnik betrieben wird und zu dem die unterschiedlichen Zugarten ihr Geschwindigkeitsniveau an einander anpassen.

Auswirkungen auf die Fahrzeiten besonders der Regional- und Fernverkehrszüge sind die Folge. Insgesamt wird somit der Südring für den gesamten Schienenverkehr zu einem betrieblichen Nadelöhr und qualitativen Engpass. Die vom Autorenteam erforderlichen Baumaßnahmen am Heimeranplatz, am Bahnhofskostkopf des Südbahnhofs sowie im westlichen Einfahrbereich des Ostbahnhofs sind technisch aufwendig und hinsichtlich ihrer rechtlichen Durchsetzbarkeit als kritisch einzuschätzen. Darüber hinaus müssen alle Schienenfahrzeuge, die dann zukünftig über den Südring verkehren, für die hohen Anforderungen der neuen Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet sein.

Der Ostbahnhof bis einschließlich Leuchtenbergring wird gemäß dem Alternativkonzept grundlegend umgebaut. Der Umfang reicht weit über die bisher bekannten Veröffentlichungen zum Thema Südring hinaus. Gerade der vorgesehene Umbau des Ostbahnhofs führt zu deutlichen Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit für den Schienenverkehr außerhalb der S-Bahn. Das Autorenteam geht darauf nur sehr oberflächlich ein bzw. zeigt keine Lösungsansätze zur Erhaltung der Bahnhofsleistungsfähigkeit auf.

Das vom Autorenteam beschriebene Angebotskonzept der S-Bahn basiert auf dem 10- / 20 Minuten- Takt und ist aufgrund von Linienkorrespondenzen und weiteren Zwängen (z.B. Linienreihenfolgen) sehr statisch. Das heißt, jegliche Veränderungen (z.B. Fahrplananpassungen im Regional- und Fernverkehr) bedingen die Aufgabe des vorgestellten Angebotskonzeptes und somit zu tief greifenden betrieblichen und verkehrlichen Verschlechterungen bei der S-Bahn. Bei der vom Freistaat geplanten 2. S-Bahn- Stammstrecke dagegen, gibt es umfangreiche

Angebotskonzeptstudien für die S-Bahn die möglichen Änderungen im übrigen Schienenverkehr Rechnung tragen können und zu dem eine schnelle Erreichbarkeit (Express- S-Bahnen) der verkehrlichen Aufkommensschwerpunkte gewährleisten.

Neben diesem wesentlichen Fehlern bei der Konzeptbearbeitung durch das Autorenteam, zeigen auch die Infrastrukturmaßnahmen mit Investitionskosten erhebliche Schwächen. So wird die 2. S-Bahn- Stammstrecke mit 2 Mrd. € Investitionskosten beziffert. Diese Zahl ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar. Nach wie vor liegen die Kostenermittlungen

bei rund 1,3 Mrd. € (ohne Planungs- und Genehmigungskosten). In dieser Summe sind neben den Kosten für die zweite Stammstrecke an sich, auch alle Netzer ergänzenden Maßnahmen enthalten. Das heißt all die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen auf den S-Bahnlinienaußenästen, die gewährleisten, dass die gewonnenen Freiheitsgrade im Kernbereich der S-Bahn ihre Wirksamkeit bis zu den Linienendpunkten entfalten können.

Dem gegenüber werden vom Autorenteam Ausbaumaßnahmen im S-Bahnbereich benannt, die weder betrieblich noch verkehrlich sinnvoll sind (z.B. Doppelspur Aying – Großhelfendorf) oder hier mit fragwürdigen Kosten beziffert werden (z.B. Doppelspur Giesing - Höhenkirchen – Siegertsbrunn). Auch ist die Zusammenstellung unvollständig, da im Konzept eindeutig der Ausbau zwischen Laim und Neufahrn als Voraussetzung benannt wird, die dafür notwendigen Investitionen jedoch in der Zusammenstellung fehlen.

Zusammenfassend ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft zu dem Ergebnis gekommen, dass die vorliegenden Unterlagen keine neuen Aspekte für die Diskussion um die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Freistaat und insbesondere in der Region München beinhalten.“

Das Planungsreferat stimmt den Ausführungen der BEG zu den betrieblichen und baulichen Aspekten grundsätzlich zu.

Aufgrund der Diskrepanz in den obigen Ausführungen der BEG hinsichtlich der Investitionskosten der 2. S-Bahn- Stammstrecke (1,3 Mrd. €) gegenüber der Äußerung des Bayerischen Wirtschaftsministers im Bayerischen Landtag am 21.06.2007 (1,848 Mrd. €), wurde die BEG in diesem Punkt jedoch um ergänzende Erläuterungen gebeten.

Die BEG führte dazu mit Schreiben vom 31.08.2007 Folgendes aus:

„Unsere Aussage vom 27.07.2007 zum Investitionsbedarf der 2. S-Bahn- Stammstrecke widerspiegeln die derzeit von der DB ermittelten reinen Infrastrukturkosten sowohl im Innenstadtbereich als auch der Netzer ergänzenden Maßnahmen.

Die von Herrn Staatsminister Huber genannten 1,848 Mrd. € beinhalten zusätzlich zu den Infrastrukturkosten auch alle Planungsmittel sowie so genannte Risikozuschläge. Diese

Risikozuschläge wurden seitens der DB in die Verhandlungen zum Bau- und Finanzierungsvertrag eingebracht. Mit diesen Zuschlägen möchte sich die Bahn von jeglicher Verantwortung für das Projekt 2. S-Bahn- Stammstrecke entbinden.

Da die Verhandlungen zum Bau- und Finanzierungsvertrag noch nicht abgeschlossen sind, muss der Freistaat zunächst von den 1,848 Mrd. € ausgehen.“

### **3. Fazit, weiteres Vorgehen**

Die Überprüfungsergebnisse und Stellungnahmen der BEG machen deutlich, dass nach wie vor keine Lösung erkennbar ist, die dem weitreichenden verkehrlichen Nutzen der 2. S-Bahn- Stammstrecke nahe kommen könnte.