

Francesco von Hildebrand
Kellerstr. 7
D-81667 München
Tel. +49 89 48 43 07
francesco@vonhildebrand.de

Herrn Martin Zeil
Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Prinzregentenstraße 28
80538 München

Per email: poststelle@stmwivt.bayern.de

München den 09.12.2008

Zweite S-Bahn-Stammstrecke München

Sehr geehrter Herr Minister Zeil,

vielen Dank für Ihre ausführliche Antwort. Als Begründung für den Tunnel führen Sie an, dass nur eine 2. Stammstrecke in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Stammstrecke die notwendige Entlastung bringt und der Südring nur etwa 1/3 der verkehrlichen Wirkung im Vergleich zum Tunnel erzielt.

In der Entscheidungsvorlage der DB AG für den Stadtrat aus dem Jahr 2001 (siehe Anlage 1) ist davon nicht die Rede. Das Votum gegen den Südring basiert auf anderen Argumenten, z.B. den "gravierenden Eigentumseingriffen".

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, die von der DB AG offiziell genannten Anforderung an das Projekt in Erinnerung zu rufen (siehe Anlage 2). Auch hier ist nicht von der Notwendigkeit eines Paralleltunnels die Rede, sondern der Hauptbahnhof und Marienplatz sollen entlastet werden.

Selbst, wenn man allein die ursprünglichen und noch immer geltenden Argumente der DB AG benutzt, findet sich kein zwingender Grund für die parallele Tunnellösung.

Seit 2001 sind wichtige neue Erkenntnisse hinzugekommen:

- Das Konzept von Baumgartner/Kantke/Schwarz beweist, dass sogar ein "Teilausbau Südring" möglich ist, der die Anforderungen der DB AG (s.o.) erfüllt.
- Aufgrund der Kostenexplosion beim Tunnel wird an den "Netzergänzenden Maßnahmen" noch mehr gespart. Der zweite Tunnel wird nach Fertigstellung in 2020/22 kaum Verbesserungen der Servicequalität und beim 10-Minuten-Takt bringen. Die eigentlichen Probleme der S-Bahn-Nutzer bleiben auch dann weiterhin bestehen.
- Die Studie der Viereggen Rößler GmbH beweist, dass der Südring für weniger als 400 Mio. € voll ausgebaut werden kann, und dies ohne einen einzigen Eingriff in Eigentumsrechte.
- Die Kosten des Tunnels sind inzwischen bei 1,6-2,2 Mrd.€, dem vierfachen des Südrings. Mit diesen Mitteln könnte man den Südring bauen und gleichzeitig die Außenstrecken sanieren. Das würde mit einem Schlag alle Probleme der S-Bahn lösen und wäre überdies für die mittelständische bayerischen Wirtschaft wesentlich attraktiver.

Angesichts dieser Faktenlage bitte ich Sie dringend, vor weiteren Entscheidungen auch die Meinung unabhängiger Experten in dieser Angelegenheit einzuholen.

Mit freundlichen Grüßen,

Francesco von Hildebrand

Anlage 1:

Vergleich 2.Tunnel Südring

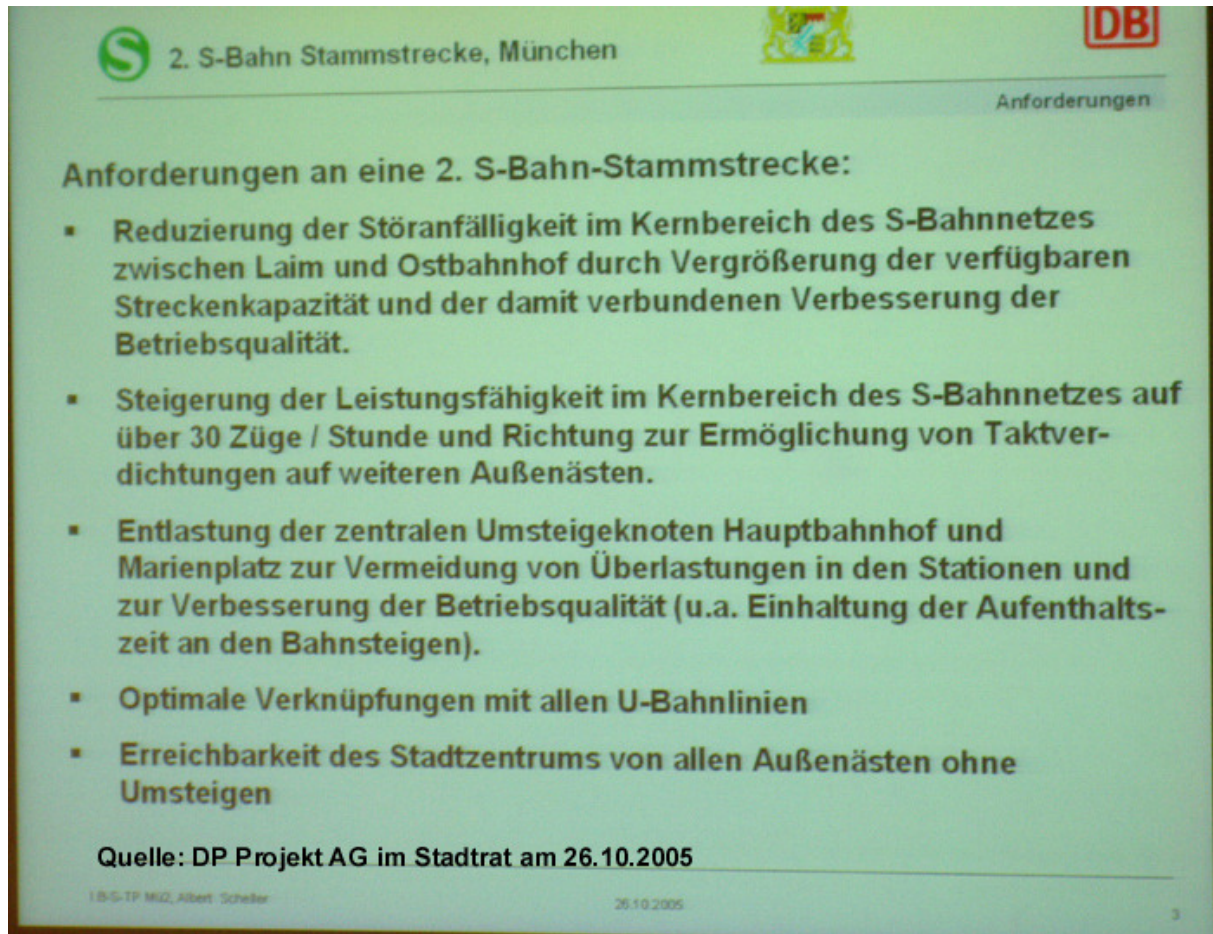
Quelle: Machbarkeitsstudie 2.Stammstrecke, Vergleich Südring und Tunnel, Vorlage im Stadtrat 4/2001


	2. Tunnel		Südring	
	Stärken	Schwächen	Stärken	Schwächen
technisch / baulich	- geringe Beeinträchtigung des laufenden Betriebes	- Haltepunkt Marienhof kritisch - allg. Unwägbarkeiten bei Tunnelbau		- baubedingte Betriebsbehinderung - <u>erhebliche Eigentumseingriffe</u> - Umbau Ostbahnhof offen (zeitliches Risiko)
fahrplan- technisch	- <u>kein Kopfmachen am Ostbahnhof</u> - <u>fast gleiche Verteilung der Linien in der HVZ (21:18)</u> - Fahrzeitleistungen Richtung Giesing und Osten	- Innenstadtstrecke kurvig und langsam (v = 60 km/h) - viele Abschnitte mit maximaler Längsneigung	- leichter Fahrzeitleistevorteil (höhere Geschwindigkeit)	- Kopfmachen bleibt <u>ungünstige Verteilung der Linien (27:12)</u> - <u>Zugkm - Mehrungen</u>
verkehrlich	- <u>+25 000 Fahrgäste</u> - <u>relative hohe Auslastung (80 000 – 100 000)</u> - Entlastung Umsteigepunkt Marienplatz)	- stärkere Belastung U 3 / 6 - Entlastung U 4 / 5	- <u>+ 21 800 Fahrgäste</u> - <u>Entlastung U 3 / 6</u> - bessere Erschließung im südlichen Innenstadtbereich	- <u>schwache Auslastung (rund 40 000)</u> - <u>10 Shuttle in NVZ</u>
Kosten		<u>1.140 Mio. DM</u>	<u>1.020 Mio. DM</u> (einschließlich Entschädigungen, soweit derzeit absehbar, Umbau Ostbahnhof schwer kalkulierbar)	
stadt- strukturell		Tendenz zur Verdrängung von Wohnnutzung um HP Maximilianstr.	Erschließungswirkung um die jeweiligen Haltepunkte	
Durchsetzbarkeit (grds. bei beiden Strecken keine Hindernisse)	- überschaubare Umweltprobleme	- zum Teil nicht absehbare Eigentumseingriffe (bei Tunnelbau üblich)		- <u>gravierende Eigentumseingriffe (IHK)</u> - <u>gravierende Lärmschutzprobleme</u> - <u>naturschutzrechtl. Probleme</u>

Anlage 2:

Anforderungen an eine 2.S-Bahn-Stammstrecke

Quelle: Vortrag der DB Projekt AG im Stadtrat am 26.10.2005



S 2. S-Bahn Stammstrecke, München  **DB**

Anforderungen

Anforderungen an eine 2. S-Bahn-Stammstrecke:

- Reduzierung der Störanfälligkeit im Kernbereich des S-Bahnnetzes zwischen Laim und Ostbahnhof durch Vergrößerung der verfügbaren Streckenkapazität und der damit verbundenen Verbesserung der Betriebsqualität.
- Steigerung der Leistungsfähigkeit im Kernbereich des S-Bahnnetzes auf über 30 Züge / Stunde und Richtung zur Ermöglichung von Taktverdichtungen auf weiteren Außenästen.
- Entlastung der zentralen Umsteigeknoten Hauptbahnhof und Marienplatz zur Vermeidung von Überlastungen in den Stationen und zur Verbesserung der Betriebsqualität (u.a. Einhaltung der Aufenthaltszeit an den Bahnsteigen).
- Optimale Verknüpfungen mit allen U-Bahnlinien
- Erreichbarkeit des Stadtzentrums von allen Außenästen ohne Umsteigen

Quelle: DP Projekt AG im Stadtrat am 26.10.2005

18-S-TP MIZ, Albert Scheiter 26.10.2005 3