

Münchner Mobilitätskultur - „Weichenstellung der Münchner S-Bahn“

Die Veranstaltung fand am 19. November 2009 statt. Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren:

- Antje Altmann (Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft)
- Konrad Daxenberger (Lahmeyer München Ingenieurgesellschaft)
- Berthold Maier (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr beim Münchner Forum e.V.)
- Frank Kutzner (Staatsministerium f. Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie)
- Sabine Nallinger (Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen – rosa liste)
- Ingo Mittermaier (Stadtratsfraktion SPD)
- Markus Blume (CSU-Fraktion im Bayerischen Landtag)

Moderiert wurde die Diskussion von **Marco Eisenack**.

Antje Altmann und Konrad Daxenberger stellten zunächst das Gutachten „Südring“ vor, welches zu dem Ergebnis kommt, dass es sich beim Südring um keine volkswirtschaftlich sinnvolle Maßnahme handelt. Die Präsentation finden Sie [hier](#).

Bei der anschließend folgenden Diskussion vertraten die Diskussionsteilnehmer folgende Standpunkte:

Sabine Nallinger:

Nach Meinung von Frau Nallinger wirft das Gutachten mehr Fragen auf als es beantwortet und lässt es somit auch nicht zu fachlich fundierte Fragen dazu zu stellen. Ihr sei kein vergleichbares Bahnprojekt bekannt, welches so hohe Kosten pro km aufweist. Außerdem macht sie darauf aufmerksam, dass der Ausbau und die Verbesserung der Bedienungskapazität der S-Bahn unbestritten ist und das eine Diskussion darüber schon seit vielen Jahren geführt wird, wobei sie selbst eine Anhängerin des Südrings ist, denn sie sieht dadurch insbesondere Vorteile für die Fahrgäste und die Stadtentwicklung. Die Kapazitätsprobleme der S-Bahn lassen sich nur in einem vernetzten System lösen, nicht durch einen einzelnen Tunnel. Zugleich vermisst Frau Nallinger die Transparenz im Gutachterverfahren und vermutet, dass nicht die aktuellen Planungsgrundlagen des Büros Viereggs und Rössler für die Untersuchung herangezogen wurden.

Markus Blume:

Markus Blume vermisst die Diskussion über das Gesamtkonzept des Bahnknotens München. Bei der Diskussion über den 2. Tunnel und dem Südring handelt es sich seiner Meinung nach um einen Gutachterstreit dessen Detailfragen niemand überblickt. Über die Anbindung des Regionalverkehrs und des Flughafens wird ihm dabei zu wenig geredet, es fehlt eine Diskussion über ein Gesamtkonzept für den Bahnknoten München. Blume erwartet außerdem, dass auch über einen Teilausbau geredet wird, da es zum einen um Steuergelder in Milliardenhöhe geht und zum anderen eine Ertüchtigung der Außenäste so oder so nötig ist. Zudem sei der Nutzen des Südrings nur einseitig aus Sicht des Nahverkehrs aber nicht unter dem Aspekt des Mehrwerts für den Regionalverkehr untersucht worden. Markus Blume kommt zu dem Ergebnis, dass man mit begrenzten finanziellen Ressourcen das Beste für den gesamten Bahnknoten München erreichen sollte.

Berthold Maier:

Auch Berthold Maier übt Kritik an dem vorliegenden Gutachten. Seiner Meinung nach wird im Gutachten ein besseres Angebot auf den Außenästen ohne bauliche Maßnahmen unterstellt, was nicht möglich sei. Außerdem sei der Kostenplan nicht mit der aktuellen Planung von Viereggs-Rössler verglichen worden. Des Weiteren kann Maier nicht nachvollziehen, dass der Südring erst 2023 fertiggestellt werden soll, während der komplexere Tunnel nur eine Bauzeit von 7 Jahren benötige

und somit noch vor den geplanten Olympischen Spielen in betrieb gehen soll.

Ingo Mittermaier:

Mittermaier macht zunächst darauf aufmerksam, dass es bisher noch keine Beschlüsse im Stadtrat und im Landtag gibt und somit noch nichts entschieden ist. Für ihn steht aber fest, dass bei einem Einwohnerzuwachs von 300 000 Menschen im Großraum München in den nächsten Jahren, die jetzige Stammstrecke nicht mehr ausreichen wird. Es geht darum das S-Bahnnetz zu ertüchtigen. Das Gutachten spräche eindeutig für den Tunnel. Mittermaier macht darauf aufmerksam, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis auf einem standardisierten Verfahren beruht und nur so die Förderung durch Bundesgelder erreicht werden kann. Ferner könne das Projekt nur aus dem Bundesfördertopf unterstützt werden, wenn es bis 2018 abgeschlossen ist, was laut Gutachten nur bei der Tunnellösung der Fall wäre. Bei einer weiteren Diskussion, die die baldige Umsetzung des Tunnelbauvorhabens verzögert, ginge München am Ende vielleicht völlig leer aus. Des Weiteren sei der S-Bahn Tunnel die einzige Maßnahme um eine nennenswerte Verlagerung vom PKW auf den ÖPNV zu erzielen und außerdem das größte Umweltprojekt in München. Eine Ringlösung hält Mittermaier für nicht sinnvoll, da die Pendler möglichst schnell in die Innenstadt gelangen möchten. Für ist deshalb auch die Reduktion der Haltepunkte des zweiten Tunnels auf nur noch drei keine Verschlechterung, sondern eine Verbesserung.

Frank Kutzner:

Frank Kutzner spricht sich ebenfalls für den Bau eines zweiten Tunnels aus. Er weist darauf hin, dass sich das Gutachten rein auf den S-Bahn Verkehr bezieht und der Regionalverkehr ein eigenes Thema sei. Auch Kutzner spricht das standardisierte Bewertungsverfahren an, das die Grundlage für die Erstellung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist, welches dazu dienen sollte Steuergelder sinnvoll einzusetzen. Die Ergebnisse des Gutachtens seien bereits beim Bund vorgestellt worauf die Förderfähigkeit bestätigt wurde.

In der anschließenden **Publikumsdiskussion** wurde zudem das Thema eines S-Bahnringes für München angesprochen. Laut Aussage von Frank Kutzner bildet jedoch der derzeitige Nahverkehr in München die Verkehrsströme ideal ab, nach Untersuchungen wäre eine Ringlösung zudem nicht förderfähig. Nach Ansicht von Herrn Mittermaier geht es bezogen auf die S-Bahn sowieso nur um die Frage, wie der Pendler am schnellsten in die Innenstadt gelangt. Im weiteren Verlauf wurde eine Leitvorstellung der Münchner Stadtentwicklung angesprochen – „Kompakt, Urban, Grün“ – weshalb die einseitige Betrachtung der Anbindung der Innenstadt kritisiert wurde. Schon heute werden 85 % der Fahrten in die Innenstadt mit dem ÖPNV bewältigt, diese ist nur schwer zu steigern, anders sieht es dagegen im übrigen Stadtgebiet aus. Zudem wurde von Frau Nallinger das Fehlen einer Strömungsanalyse beanstandet und bezweifelt, dass der zweite Tunnel wirklich Abhilfe schaffen kann. Auch die ohnehin notwendige Sanierung des Südrings wurde angesprochen, die mit dessen Ausbau in einem Zug gelöst werden würde. Frank Kutzner stellte im Gegensatz dazu klar, dass ihm kein Sanierungsprogramm des Südrings bekannt sei und sich die Infrastruktur nach Einschätzung der Bahn in normalen Zustand befindet.