

Martin Runge, 15.06.2018

Krachende Planungsfehler beim Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ – Neuerliche Umplanungszwänge führen zu weiteren Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen

Zu unserer grundsätzlichen Kritik am Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“

Wir GRUENE stehen bekanntlich dem Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ äußerst kritisch gegenüber, weil unseres Erachtens a) die Kosten in Milliardenhöhe in keinem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen stehen, b) das Vorhaben durch seine Kosten, aber auch durch die Bindung von Planungskapazitäten wirklich wichtige Projekte des SPNV wie auch des allgemeinen ÖPNV in ganz Bayern kannibalisiert, c) es zwangsläufig mit Inbetriebnahme der „Zweiten Röhre“ für tagtäglich zigtausende von Fahrgästen zu massiven Verschlechterungen kommen würde [1) neue Umsteigezwänge¹, 2) Takt- ausdünnungen zu Stoßzeiten²] und d) das Projekt, so wie geplant, gravierende Mängel bezüglich des Brandschutzes und sonstiger Sicherheitsaspekte aufweist.

Was die Zeitschiene und die Kostenentwicklung anbelangt, so steht das Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ den Vorhaben Stuttgart 21 und Flughafen Berlin-Schönefeld in Nichts nach. Bis ins Jahr 2005 wurde verkündet, die „Zweite Röhre“ sei im Jahr 2010 fertiggestellt und könne in Betrieb genommen werden. Mittlerweile wird hier von offizieller Seite 2026 anvisiert, ein Termin, der aber gerade angesichts der aktuellen Entwicklungen (s.u.) auch nicht zu halten sein dürfte. Die Kosten des Projektes „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ laufen massiv aus dem Ruder [Kostenangaben z.B.: 2001: 583 Millionen Euro, *Vergleichende Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südring/Zweiter S-Bahn-*

¹ Für Fahrgäste von und zu 21 Stationen auf den Außenästen wird es nach dem aktuellen Betriebskonzept, welches wiederum Grundlage für die Standardisierte Bewertung ist, zu neuen und wenig attraktiven Umsteigezwängen kommen, wenn sie beispielsweise zum Rosenheimer Platz, zum Isartor zur Donnersbergerbrücke oder zur Hackerbrücke wollen. Betroffen sind die Stationen Freising, Pulling, Neufahrn, Eching, Lohhof, Unterschleißheim, Oberschleißheim, Feldmoching, Fasanerie, Moosach, Tutzing, Feldafing, Possenhofen, Starnberg, Starnberg-Nord, Gauting, Stockdorf, Planegg, Gräfelfing, Ebersberg und Grafing Stadt. Auf diesen Stationen haben wir werktags in Summe knapp 100.000 Ein- und Aussteiger. Auch die Station Karlsplatz wird von der neuen Stammstrecke ausgelassen. Allerdings war sie nach der bisherigen Planung relativ fußläufig zum Auf-/Abgang Schützenstraße. Mit Verschieben des Bahnsteigs am Haltepunkt Hauptbahnhof in Richtung Westen fällt nun dieser Ausstieg weg.

² Für Fahrgäste von und zu 11 Stationen auf den Außenästen wird es nach dem aktuellen Betriebskonzept, welches wiederum Grundlage für die Standardisierte Bewertung ist, zu Taktverschlechterungen in der Hauptverkehrszeit, also zu Stoßzeiten (zwischen ca. halb sechs und neun in der Früh und zwischen ca. halb vier und sieben abends) vom 10- auf einen 15-Minuten-Takt. Das betrifft z.B. Stationen wie Langwied, Lochhausen, Neuaubing, Harthaus, Vaterstetten und Baldham – alles Stationen, wo werktags zwischen 4.000 und 7.000 Menschen ein- und aussteigen. (im Einzelnen: Langwied: 4.300 Ein-/Aussteiger; Lochhausen: 5.600 Ein-/Aussteiger; Esting: 2.900 Ein-/Aussteiger; Gernlinden: 2.800 Ein-/Aussteiger; Neuaubing: 4.100 Ein-/Aussteiger; Freiam; Harthaus: 5.600 Ein-/Aussteiger; Gronsdorf; Haar; Vaterstetten: 5.600 Ein-/Aussteiger; Baldham: 7.000 Ein-/Aussteiger.) Gut die Hälfte der werktäglichen Ein-/Aussteiger dürften der Hauptverkehrszeit zuzurechnen sein.

Tunnel. 2010: 1,77 Milliarden Euro (Preisstand 2009), Eckpunkte des Bau- und Finanzierungsvertrages zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG vom 23.12.2010. 2016: 3,84 Milliarden Euro, davon etwa 660 Millionen Euro „Risikozuschlag“, Veröffentlichung der Staatsregierung am 25. Oktober nach einer Sitzung des Ministerrates und einem „Bahngipfel“ am gleichen Tag.].

Hinzu kommt, dass das Projekt laufend gestutzt und für die Fahrgäste und Steuerzahler immer noch schlechter gemacht wird. Zuerst wurden mit dem Arnulfpark, dem Maxmonument und dem Max-Weber-Platz drei von sechs ursprünglich eingeplanten Haltepunkten (und damit auch Verknüpfungspunkten) gestrichen. Dann wurde der Südast (Abzweig ab der Isar in Richtung Giesing), der wirklich Sinn gemacht hätte, weil das Kopfmachen von zwei S-Bahn-Linien am Ostbahnhof (der Haltepunkt Ostbahnhof ist von den Bahnsteigkanten und Gleisen her einer der Engpässe im Münchner S-Bahn-Netz) weggefallen wäre, gekappt. Mitten im laufenden Planungs- und Genehmigungsverfahren verabschiedete man sich schließlich vom Vorhaben, den 10-Minuten-Takt (zumindest zu Stoßzeiten) auf den „Mittelästen“ fahren zu können, ursprünglich das eigentliche Planungsziel des Projektes „Zweite Stammstrecke“.

Umplanungszwänge am Haltepunkt Hauptbahnhof

Jetzt wurde bekannt, dass das S-Bahn-Bahnhofsbauwerk für den Haltepunkt Hauptbahnhof gegenüber der bis dato planfestgestellten Variante um mindestens 80 Meter in Richtung Westen verschoben werden muss. Der sog. Nukleus, das zentrale Aufgangs-Gebäude, soll zwar an der gleichen Stelle bleiben, wie bisher geplant und planfestgestellt, doch dürften auch hier Umplanungen fällig sein aufgrund der Änderung der Zuwegungen. Mit der Verschiebung der Station Hauptbahnhof in Richtung Westen soll der bisher vorgesehene Ausstieg Schützenstraße entfallen, was zu weiteren Verschlechterungen für werktäglich tausende von Fahrgästen führen würde.³

Grund für die neuerliche Umplanung dürfte die Tatsache sein, dass die Überdeckung zwischen dem geplanten S-Bahn-Bahnhofsbauwerk und der Tunnelsohle des vorhandenen U-Bahn-Bauwerks (U1/U2) für das bislang vorgesehene Bauverfahren zu gering ist. Es zeichnet sich nun ab, dass vom ursprünglich vorgesehenen Bauablauf grundlegend abgewichen werden soll, d.h. dass jetzt anders als vorgesehen gebaut werden soll: Um die krachenden Planungsfehler a) zu heilen und b) zu kaschieren und um Zeitverluste infolge der notwendigen Umplanungs- und Genehmigungsverfahren zu verringern, wird erwogen, erst einmal zwei durchgängige Röhren wohl bis zum Haltepunkt Marienhof wohl im Schildvortrieb zu bauen. Später sollen diese Röhren dann an den dann neu projektierten und ggf. genehmigten Stellen, wo das Bahnhofsbauwerk platziert werden soll, aufgebrochen werden und anschließend das Bahnhofs-Bauwerk (im Verfahren *Aufbruch mit Baggern, Armierung, Ausspritzen und Bau der zweiten Schale*) hergestellt werden.

³ Siehe die Ausführungen in Fußnote 1.

Selbstverständlich gilt es jetzt, sowohl die Änderung der Planung als solche als auch das einzuschlagende Planungs-/Genehmigungsverfahren zu prüfen und zu hinterfragen. Unseres Erachtens ist eine dritte Tektur des PFA 1 fällig, das bedeutet: Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 AEG, PFA 1, dritte Planänderung. Dies wieder mit Einwendungen und Erörterung selbiger.

Die Jubelmeldungen von Ende März/Anfang April („Baurecht komplett“, „endgültig rechtsgültiges Baurecht für gesamte Strecke“) waren verfrüht. Es drohen weitere Zeitverzögerungen und weitere Kostensteigerungen. Wenn es eine ehrliche Nutzen-Kosten-Untersuchung gäbe, dann wäre das Projekt „Zweite Röhre“ längst beerdigt worden!

Möglicherweise werden noch weitere Umplanungen erforderlich, welche wiederum nach neuen Genehmigungen verlangen. Als ein Beispiel hierfür sei die Station Ostbahnhof genannt, bei der die aktuellen Planungen auch nur eine Tieflage der neuen S-Bahn-Stammstrecke von etwa sechs Metern unter der Tunnelsohle des Bahnhofs-Bauwerkes der U 5 vorsehen und bei deren Bau im Kreuzungsbereich das bestehende U-Bahnhofs-Bauwerk von unten geöffnet werden soll.

Zu Ungereimtheiten im Ausschreibungs- und Vergabegeschehen bzw. in der Kommunikation von Letzterem gegenüber Landtag und Öffentlichkeit

Die Kostenbenennung von Staatsregierung und DB AG von Oktober 2016 („sachgerechte Kostenermittlung“⁴) basierte nach Erklärung der Staatsregierung vom 22. November 2016 gegenüber dem Landtag auf den Ergebnissen der Ausschreibung von Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der „Zweiten Münchner S-Bahn-Röhre“. Europaweit ausgeschrieben worden war u.a. mit Bekanntmachung vom 2. November 2015 die sogenannten Vergabeeinheit (VE) 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof,⁵ als Bauauftrag im Verhandlungsverfahren. Laut Ausschreibungstext waren, wie bei derart komplexen Bauvorhaben üblich, auch Varianten und Alternativangebote zulässig. Laut Erklärung der Staatsregierung vom 22. November 2016 hatte bis spätestens Oktober 2016 eine der beiden in die Wertung gekommenen Bietergemeinschaften den Zuschlag bekommen.

Sollte nun der Zuschlag auf der Basis eines Alternativangebotes erteilt worden sein, in welchem bereits die Umplanung der Situierung des Haltepunktes Hauptbahnhof und der Wegfall des Aussteigs Schützenstraße enthalten war, dann hätte dies dem Landtag spätestens vor dessen Beschluss zur Realisierung und Finanzierung der Zweiten Röhre

⁴ Die Ermittlung der Kosten für das Gesamtprojekt durch die DB AG, basierend eben auf den Ergebnissen der Ausschreibungen von Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt, war laut Staatsregierung von einer „Expertengruppe“ bei der Obersten Baubehörde beim Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr geprüft und als „plausibel und angemessen“ befunden worden.

⁵ U.a.: *Neubau zweier eingleisiger Streckentunnel zwischen dem Tunnelportal westlich der Donnersbergerbrücke und dem Haltepunkt Marienhof, überwiegend im Schildvortrieb; Neubau des unterirdischen Haltepunktes Hauptbahnhof (zwei Gleise, drei Bahnsteige, vier Bahnsteigkanten); Neubau des Zentralen Aufganggebäudes.*

im Dezember 2016 kommuniziert werden müssen. Die aktuelle Erklärung der Staatsregierung, die Umplanungen erfolgten „im Rahmen des vergaberechtlichen Dialogverfahrens“, um „durch Vereinfachung im Bauverfahren den Bau der 2. Stammstrecke sowohl zeitlich als auch finanziell zu optimieren“, wirkt eher nachgeschoben und somit wenig glaubwürdig.

Unbesehen der Frage nach der Transparenz und der Ehrlichkeit gegenüber Landtag und Öffentlichkeit gilt es der Frage nachzugehen, ob es im Ausschreibungs-/Vergabeverfahren nicht zu Schieflagen kommt/gekomen ist. Möglicherweise sind die von uns bereits zu einem früheren Zeitpunkt thematisierten und abgefragten klandestinen Vereinbarungen zwischen ausgewählten Unternehmen der Bauwirtschaft und der DB AG zur Verfahrenslösung über „partnerschaftliche Abwicklung des Projektes als Pilotprojekt („Balance im Bau“ und „Adjudikation“)" ja doch zum Tragen gekommen.⁶

Fazit und Forderung: Jetzt endlich Abschied nehmen vom milliardenschweren Unsinnprojekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“

Anstatt weitere zig Millionen Euro und später dann sogar Milliarden Euro zu verplanen, zu verbauen und zu verbuddeln, sollte jetzt endlich das Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ begraben, heißt aufgegeben werden. Letzteres wäre im Interesse der Mehrzahl der S-Bahn-Fahrgäste, vor allem aber aller Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

An dieser Stelle nochmals kursorisch wesentliche Bausteine unseres Alternativkonzeptes, wie wir dies seit nunmehr gut 15 Jahren einfordern:

- a) Verbesserung der Leit-, Steuerungs- und Regeltechnik, die Herstellung und Gewährleistung von Redundanz für die Verkehrsabwicklung auf der Stammstrecke, denn immer wieder sind es Rechnerausfälle im elektronischen Stellwerk sowie Ausfälle der Zugnummernmeldeanlage bzw. der Signalanlagen, die zur Blockierung der Stammstrecke führen,
- b) Beseitigung von Engpässen und Zwangspunkten im Münchner S-Bahn-Netz wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieb und Mischverkehre, so beispielsweise

⁶ Bemerkenswert am Ergebnis der europaweiten Ausschreibung ist, dass es nach Angaben von Bahn und Staatsregierung lediglich zwei bewertbare Angebote gab. Lediglich drei Bietergemeinschaften hätten überhaupt die hohen Präqualifikationsvoraussetzungen erfüllt, eine dieser Gemeinschaften hätte aufgrund eines Formfehlers ausgeschieden werden müssen. Nach Angaben von Staatsregierung und DB AG sei die geringe Zahl der Bieter den „hohen Qualifikationsanforderungen“ geschuldet, welche wiederum in der Komplexität des Projektes begründet seien. Aus Kreisen der Bauindustrie und der DB AG wurde berichtet, dass es bereits vor fünf Jahren eine Präqualifikation für Aufträge zum Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ gegeben hätte, die keine einzige Firma bestanden hätte. Und 2015 verhandelten ausgewählte Vertreter der Bauindustrie in ganz kleiner Runde mit Vertretern der DB Netz zum Thema Zweite S-Bahn-Röhre. Betont wurde dabei die Absicht, das komplexe Projekt „partnerschaftlich abwickeln zu wollen“ (Stichworte waren: „Balance im Bau“ und „Adjudikation“). Gegenstand des Gesprächs war auch die Gründung einer Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung konkreter Vorschläge, um der Politik „dieses Vorgehen als Pilotprojekt näher bringen zu können“.

- auf dem Westarm der S 4 einschließlich des Engpasses Westkopf Pasing und auf der S 1 sowie der Eingleisbetrieb zwischen Perlach und Giesing,
- c) Beseitigung der Engpässe bei den Kapazitäten für den S-Bahn-Verkehr am Ostbahnhof,
 - d) Verlängerung der U 5 bis Pasing,
 - e) Ertüchtigung des Bahn-Südringes zur Aufnahme von S-Bahnen,
 - f) Ausbau der Sendlinger Spange zwischen Pasing und dem Heimeranplatz unter Einbindung des Bahnhofes Laim, und Umbau eben dieses Bahnhofes Laim zum Umsteigebahnhof,
 - g) behindertengerechter Ausbau von Bahnhöfen,
 - h) Ausbau zwischen Zamdorf und Johanneskirchen,
 - i) Organisation eines einigermaßen vernünftigen Informationsangebotes.

Für dieses Konzept, das nicht nur von uns GRÜNEN im Bayerischen Landtag, sondern von allen relevanten Fahrgast-, Verkehrs- und Umweltverbänden getragen wird, sprechen niedrigere Kosten, größerer verkehrlicher Nutzen und, selbst jetzt noch, schnellere Realisierbarkeit.⁷

⁷ Verwiesen sei an dieser Stelle auf das Konzept „S-Bahn München 2030“, zu finden unter: <http://sbahn2030.de/>