

Änderungsantrag für die Vollversammlung am 27.07.2022



Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

München, 25.07.2022

TOP öA5: „2. Stammstrecke München – Aktuelle Entwicklungen“ Sitzungsvorlage 20-26 / V 06807

Der Antrag der Referentin wird wie folgt geändert:

Ziffer 1	Wie im Antrag der Referentin
Ziffer 2 neu	Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, auf einen Baustopp, oder zumindest ein Moratorium des zweiten S-Bahn Stammstreckentunnels hinzuwirken, und alle verbleibenden, mit diesem Tunnel verbundenen Planungen einzustellen.
Ziffer 3 neu	Zusätzlich soll untersucht werden, in wie weit die bislang für den zweiten Stammstreckentunnel erbrachten Baumaßnahmen im Bereich Laim/Hirschgarten auch anderweitig genutzt werden können. Dies betrifft im Wesentlichen den Ausbau des Südrings, sowie die Umsetzung der sonstigen Forderungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der o.g. Sitzungsvorlage.
Ziffer 4 neu	Flankierend wird der Oberbürgermeister gebeten, in entsprechende Verhandlungen mit den jeweiligen Entscheidungsträgern in Land und Bund zu treten.
Ziffern 5 und 6 neu	Wie Ziffern 4 und 5 im Antrag der Referentin

Begründung:

Die kürzlich bekannt gewordenen Kostensteigerungen des zweiten Stammstreckentunnels betreffen ein Objekt, das schon während der Planung mehrere Leistungsabstriche erfahren hat (z.B. Verzicht auf Haltestellen im Stadtbereich) und bei dem nach Fertigstellung die weitgehend bestehenden 10-Minuten-Takte vereinzelt durch 15-Minuten-Takte ersetzt werden sollen.

Der Tunnel wird gemäß der aktuellsten Information aus dem Staatsministerium erst 2037 fertig. Anstatt sich diese vielen Jahre noch weiter mit der momentanen, nicht zufriedenstellenden Verkehrssituation an den Baustellen zu quälen, und einen Großteil der verfügbaren Mittel für den Tunnel zurückzuhalten, sollte für dieses Projekt ein Moratorium verhängt werden (und gleichzeitig die Forderungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der o.g. Sitzungsvorlage, Seite 11, angegangen werden). Zudem enthalten die aktuellen Finanzierungszusagen des Bundesverkehrsministers stets den Verweis auf die Förderwürdigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Diese liegt aber derzeit nicht vor. Eine Verlängerung der U5 nach Pasing würde außerdem die Notwendigkeit des zweiten Tunnels reduzieren. Ebenso würde dies Zeit schaffen, um den Planungsstand objektiv zu bewerten, und einen Vergleich der geschätzten Kosten zu dem erwartbaren Nutzen anzustellen.

Änderungsantrag für die Vollversammlung am 27.07.2022



Des Weiteren würde sich die Chance ergeben, ein (auf viele Jahre hinaus) tragfähiges Alternativkonzept zu erstellen. Zentraler Bestandteil sollte hierbei eine Ringbahn sein (durch Realisierung / Schließung des Nord- und Südrings), wodurch die S-Bahn in München endlich eine Netzstruktur aufweisen würde, die ihren Namen auch verdient. In Hamburg, Berlin oder Wien ist dies beispielsweise schon lange der Fall.

Die Vorteile gegenüber dem zweiten Stammstreckentunnel wären dann beispielsweise¹²:

- Schaffung einer Ringbahn bzw. vernünftigen Netzstruktur mit vielfältigen Linienkreuzungen und Umsteigemöglichkeiten, anstatt Verstetigung der momentanen Zentrierung auf das Stadtzentrum, durch die alle Außenäste führen.
- Somit Entlastung von U2 (Hauptbahnhof), U5 (Karlsplatz) und U3/U6 (Marienplatz) von einem großen Teil des von der Stammstrecke ausgehenden Nord-/Südverkehrs.
- Daraus resultierend eine geringere Notwendigkeit der Entlastungsspanne U9, ggf. sogar die Möglichkeit, auf das Projekt insgesamt verzichten zu können.
- Keine künstlich geschaffenen Umsteigezwänge, da der zweite Stammstreckentunnel an viele wichtige Stationen, wie z.B. den Gasteig, gar nicht angebunden ist.
- Bessere Möglichkeit für einen 10-Minuten-Takt auf allen Linien, zumindest im innerstädtischen und stadtnahen Bereich, anstatt sogar einer Verschlechterung gegenüber der aktuellen Taktsituation durch das mit dem zweiten Stammstreckentunnel geplanten Betriebskonzept.
- Entschärfung der beim Tunnel teils ungeklärten Sicherheitsaspekte wie Brandschutz, Fluchtwege etc.
- Verfügbarkeit umfangreicher Finanzmittel für andere Projekte wie die neue Haltestelle Berduxstraße, einem potentielle Flughafen-Express-S-Bahn, etc.

Das Argument, man hätte bereits begonnen und könne nun nicht mehr zurück, gilt nicht: die momentan in den Planfeststellungsabschnitten 1 (Laim / Hirschgarten) und 2 (Marienhof) stattfindenden Arbeiten betreffen vorrangig nur die Infrastruktur bzw. Vorbereitungen für spätere Tunnelarbeiten, und könnten sich teilweise, was bspw. die Gleisverlegungen im Bereich Laim / Hirschgarten angeht, ggf. auch für den Anschluss des S-Bahn Südrings nutzen. Mit dem Planfeststellungsabschnitt 3 (Rosenheimer Platz bis Leuchtenbergring) wurde noch überhaupt nicht gestartet. Für diese bautechnisch riskante Planung war bislang keine Baufirma bereit, überhaupt ein Gebot eizureichen.

Initiative:

Iris Wassill
ea. Stadträtin

Markus Walbrunn
ea. Stadtrat

Daniel Stanke
ea. Stadtrat

¹ Hauptsächlich entnommen aus dem Magazin „Standpunkte“ des Münchner Forums von 11/2019:

https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/11/Standpunkte_11_2019_SBahnAusbau.pdf

² Der Kabarettist Helmut Schleich hatte die wesentlichen Punkte in seiner Sendung „Schleich-Fernsehen“ vom 08.12.2016 aufgegriffen: <http://s-bahn-ausbau.de/Meinungsseite/161208%20Schleich-Fernsehen.mp4>