

Der S-Bahn-Südring: Chancen für den postfossilen Stadtumbau nicht verspielen:

Der Bahnbau ist auch Städtebau, nicht nur Verkehrslenkung

Welche Stammstrecken-Variante ist zukunftsfähiger für die Stadtentwicklung: ein zweiter Tunnel unter der Altstadt oder der Ausbau des oberirdischen Bahn-Südrings? Wer den zweiten Tunnel fordert, missachtet gute Gründe, die für den Südring sprechen: die ökologisch bessere Bilanz und wichtige städtebauliche Impulse für München.

In der Diskussion um den Ausbau der 2. S-Bahn-Stammstrecke wurde bislang eine Vielzahl von Argumenten zu Bahnbetrieb, technischer Machbarkeit, Kosten und Stadtplanung umfangreich und fachlich fundiert untersucht und ausgetauscht. Aus unserer Sicht wurden dabei allerdings andere Herausforderungen zu wenig bedacht: die aktuellen Herausforderungen aus Klimawandel, *peak oil*, einem nachhaltigen Umgang mit Energie und knappen Ressourcen und damit verbunden die Frage nach zukunftsfähigen Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Wir meinen, die Auseinandersetzung um die bessere Lösung muss im größeren Zusammenhang gesehen werden: München muss sich gerade bei einem so langfristig wirksamen Infrastrukturprojekt dem „postfossilen Stadtumbau“ mit Orientierung auf die „2000-Watt-Gesellschaft“ stellen. Denn die Zeiten, in denen Öl billig und reichlich zu haben war, sind vorbei – „*peak oil* ist jetzt“. Die ölbasier-te Mobilität und Warenproduktion wird zurückgehen und durch andere Energieträger ersetzt werden. Damit werden viele städtische Funktionen und die Stadtgesellschaft insgesamt näher zusammenrücken müssen:

- München wird kompakter im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“.
- Mobilität wird deutlich teurer werden, so verliert ein wesentlicher Faktor für die anhaltende Suburbanisierung an Bedeutung, und es besteht die Chance, dass sich die Siedlungsentwicklung in der Region auf die bestehenden qualitätvollen Kleinstädte und auf die Gemeinden mit S-Bahnanschluss konzentriert.
- Die Autoflotte in der Stadt wird aus Kostengründen deutlich abnehmen und die nicht motorisierte Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV entsprechend zunehmen.
- Die „polyzentrische Stadtstruktur“ Münchens mit den vorhandenen Stadtteilzentren und Quartieren wird weiter ausgebaut und in ihrer Vielfalt qualifiziert werden müssen, um den Erfordernissen einer „Renaissance der urbanen Lebens- und Arbeitsweise“ gerade bei einer weiteren Verdichtung besser gerecht zu werden.

Unter einer solchen, weiter gefassten Perspektive eines postfossilen Stadtumbaus zeigt sich die Variante Bahn-Südring als die innovativere und zukunftsfähigere Lösung. Die wesentlichen Vorteile gegenüber dem Ausbau der 2. Stammstrecke im Tunnel unter der Stadt lauten:

- Der Ausbau des Bahn-Südrings bringt zugleich Verbesserungen im Fernverkehr.
- Die notwendige Sanierung des Bahn-Südrings wird miterledigt, das spart Kosten.

- Alle S-Bahnen können über beide Stammstrecken fahren, dies ist vor allem bei Betriebsstörungen wichtig.
- Der Südring trägt zur Entlastung der City bei, so wird eine weitere Konzentration von „Zwangsmobilität“ mit den bekannten „Wachstumsschmerzen“ vermieden.
- Der Südring gibt mit dem Ausbau des Bahnhofs Poccistraße/Südbahnhof einen Impuls für die „Innenentwicklung“ mit Umstrukturierungs- bzw. Nachverdichtungspotenzialen im Sinne der Perspektive München „kompakt urban grün“ in den Quartieren Schlacht- und Viehhof, Güterbahnhof München-Süd und Großmarktgelände.
- Die neuen Haltepunkte Poccistraße und Kolumbusplatz erweitern das Einzugsgebiet der Kunden von S- und Regionalbahn und schaffen neue Verknüpfungen mit dem U-Bahnnetz.
- Der Ausbau des Südrings verbessert die Leistungsfähigkeit der Haltepunkte Laim, Heimeranplatz, Ostbahnhof und Leuchtenbergring, er eröffnet die Option für einen langfristigen Bahnhofsausbau an der Theresienhöhe und des Südbahnhofs.
- Beim Ausbau des Südrings ist im Vergleich zum Tunnelbau ein geringerer Energie- und Ressourcendurchsatz bei Herstellung, Unterhaltung und Betrieb zu erwarten, und darüber hinaus bietet die oberirdische Trassenführung Potenziale für innovative „Sonnenenergie-Produktion“.

Beim Ausbau der 2. Stammstrecke reden wir über ein Jahrhundertprojekt. Wegen des Rückgangs der vormals billigen und energiereichen Ölproduktion (*peak oil*) geht an einem postfossilen Stadtumbau mit einer entsprechend angepassten Stadtstruktur in naher Zukunft kein Weg vorbei. Darauf müssen sich Stadtgesellschaft und Politik einstellen, gerade auch angesichts des prognostizierten Bevölkerungszuwachses.

- Als Folge dieser Entwicklung wird sich die Autoflotte aus Kostengründen auch in der wachsenden Stadt München verringern. Die Funktionsfähigkeit unserer Millionenstadt hängt wesentlich von der Mobilität und damit von der Bereitstellung eines optimal leistungsfähigen ÖPNV-Netzes ab (U-/S-Bahn, Tram, Bus, aber auch Regional- und Fernverkehr).
- Ein engmaschiges Schienennetz mit möglichst vielen Verknüpfungspunkten als Rückgrat der polyzentrischen Stadtstruktur Münchens fördert die Innenentwicklung und den Austausch zwischen den Stadtteilzentren und Quartieren.

Bei Abwägung der diskutierten Argumente und fachlichen Begründungen aus den vorliegenden Gutachten und der hier vorgestellten erweiterten Perspektive zur unabwendbaren postfossilen Stadtentwicklung halten wir den Ausbau des Südrings als 2. Stammstrecke für die intelligentere, nachhaltigere und Kosten sparendere Lösung.

Dierk Brandt, Gabriele Heller, Planungsgruppe 504, München

Leserbrief

Zukunft der Münchner S-Bahn: Erst bau'n wir mal, dann schau'n wir mal

In einem SZ-Interview vom 11.03.2012 weist Prof. Jürgen Siegmann (TU Berlin) klar darauf hin, dass sich ein sinnvoller Bahnausbau nach dem Betriebskonzept richten muss und nicht umgekehrt: „Siegmann: In der Schweiz beispielsweise gilt das Prinzip: Erst der Fahrplan, dann die da-zu notwendige Infrastruktur. Welche Züge brauchen wir, was müssen wir dafür tun, um den Wunschfahrplan zu realisieren? Es gibt ein konkretes Problem und dann wird geprüft, welche finanziellen und materiellen Mittel zur Lösung notwendig sind.“ [Süddeutsche Zeitung Online-Ausgabe 11.03.2012: <http://www.sueddeutsche.de/reise/bahnforscher-bemaengelt-deutsche-schieneinfrastruktur-der-bahn-fehlt-ein-konzept-fuer-den-netzausbau-1.1305295>] Dagegen galt in Deutschland bisher das Motto „Erst bau'n wir mal, dann schau'n wir mal“, bei dem vor allem versucht wird, möglichst vorzeigeträchtige Projekte zu realisieren – anstatt Pakete aus sinnvollen kleinen und großen Maßnahmen, die ein abgestimmtes Zielkonzept ermöglichen. Diese Erkenntnis ist so fundamental, dass sie allen Planungen im Eisenbahnbereich/Öffentlichen Verkehr zu Grunde liegen sollte! Vielleicht bestünde die Möglichkeit, angesichts der knappen Investitionsmittel die Prioritätenreihenfolge der politischen Entscheidungen so zu ändern, dass zunächst ein Fahrplan- und Betriebskonzept aufgestellt und darauf aufbauend dann die nötigen Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur (Planungsdreieck) iterativ optimiert werden? Im Voraus vielen Dank für Ihr Engagement zum Wohle der Bürger und der Volkswirtschaft. Stefan Baumgartner