

S-Bahn-Ringschluss und „Südeinschleifung“, die bessere Alternative?

I. Historie

Die sog. „Südeinschleifung“ war entgegen der Darstellung von politischen Entscheidungsträgern bereits in den letzten Jahren immer wieder in der Öffentlichkeit oder bei Entscheidungsträgern im Gespräch.

Richtig ist, dass das Wirtschaftsministerium als Planungsbehörde mehrfach gegenüber der Stadt Erding einen sog. Kreuzungsbahnhof im Fliegerhorst-Gelände propagiert und gefordert hat. Die Stadt Erding hat positiv versucht, sich auf diese Forderung einzustellen und hierzu einen einstimmigen Beschluss zum sog. „Kreuzungsbahnhof“ gefasst. Darüber hinaus wurden infrastrukturelle Maßnahmen wie z.B. die geplante Nordumfahrung auf diese Variante des S-Bahn-Ringschlusses abgestellt.

Wenn sich nun der Leiter der Abteilung „Verkehr“ im Wirtschaftsministerium, Herr Göttler, von dieser Linie entfernt und ganz offensichtlich die Südeinschleifung favorisiert, ist die Politik vor Ort gefordert, mit dieser Situation offen umzugehen, und Lösungen zu finden. Ein Rechtsanspruch auf die Lösung „Kreuzungsbahnhof“ hat ohnehin nie bestanden, im übrigen sollte immer der „besseren“ Variante im Sinne der Stadt Erding der Vorzug gegeben werden, gleich zu welchem Zeitpunkt sie diskutiert wird.

Nachfolgend die Übersicht über die Ringschlussplanung einschließlich Regional- und Flughafenanbindung, entnommen den Unterlagen des BayWiMi:

Ob und warum eine der beiden zur Diskussion stehenden Varianten die bessere sein kann, sollen die nachfolgenden Ausführungen zeigen.

Am Ende dieser Gegenüberstellung hat die Fraktion losgelöst von allen Vorgaben beteiligter Entscheidungsträger eine Alternative entwickelt, die bei langfristiger Betrachtung durchaus auch ihren Charme hätte, aber derzeit nicht politisch ernsthaft ins Gespräch gebracht werden kann, solange die Vorgaben so bleiben wie sie im Moment sind (Fliegerhorst-Gelände bleibt im wesentlichen erhalten).

Die teilweise neue Entwicklung birgt auch Chancen:

Die bisher unbefriedigend gelöste Problematik der Aufnahme von Verkehr aus dem Umland, der vom und zum S-Bahnhof strömt, kann nochmals überarbeitet werden (bisher Konzentration auf Kreuzungsbahnhof).

Der grundsätzlich von allen Beteiligten als erhaltenswert beurteilte Erdinger Bahnhof, da sehr zentrumsnah, erhält eine zweite Chance. Im Gegenteil, durch eine tiefer gelegte Neukonzeption mit eventuell leichter Verschiebung in Richtung Haagerstr. könnte die Funktionalität und Anbindung an die Innenstadt sogar verbessert werden.

Die nachfolgenden Ausführungen sollen logisch und nachvollziehbar deutlich machen, welche Lösung und warum für die Stadt Erding die „Bessere“ sein kann.

Auf Umstände wie Wirtschaftlichkeit des Ringschlusses insgesamt, Finanzierbarkeit durch den Bund, Auswirkungen der Walpertskircher Spange (Regionalanbindung) bzw. der Erweiterung des Flughafens um die 3. Startbahn soll dabei nicht eingegangen werden.

Die beiden verbliebenen Varianten sollen ausschließlich im Hinblick auf ihre „Stadtverträglichkeit und -vorteilhaftigkeit“ geprüft und beurteilt werden. Auch Auswirkungen auf andere Kommunen im Landkreis müssen dabei unberücksichtigt bleiben, auch wenn die Fraktion diese teilweise erheblichen Auswirkungen im Außenbereich mancher Kommune durchaus mit starken Bedenken (vorwiegend Belastung von Ottenhofen und Wörth bei Südvariante) zur Kenntnis genommen hat.

Von Bedeutung scheint uns jedoch in diesem Zusammenhang zu sein, dass die Einschleifung der Regionalbahn von Markt Schwaben kommend an sich auch kurz nach dem Bahnhof in Ottenhofen stattfinden und damit erhebliche Eingriffe in die Natur (Schwillachtal, Wörther Moos) minimiert werden könnten. Inwieweit dies durch eine etwas längere Fahrzeit für die Regionalbahn von Osten kommend zum Flughafen gerechtfertigt werden kann, sollte gesondert geprüft werden.

II. Zwingende grundsätzliche Vorgaben unserer Fraktion für eine Akzeptanz der vorgelegten Planung (harte Kriterien in der Reihenfolge der Wertigkeit), gleich welche Variante angedacht wird

- Untertunnelung alternativ Troglösung mit Deckel beginnend Altenerding-Süd bis jenseits der Alte-Römer-Str./Langengeisling/Kehr, so weit irgend möglich und finanzierbar
- keinesfalls zusätzliche Verkehrsbeeinträchtigung durch die gewählte Trassenführung im Stadtgebiet
- keinesfalls zusätzliche Lärmbeeinträchtigung bei Anliegern und Betroffenen im Stadtgebiet
- im Haushalt der Stadt Erding darstellbare eigene Kostenzuschüsse zur Optimierung der Trasse
- wenn möglich, Verbesserung des Straßenverkehrs von und zu den S-Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet

III. Vergleich der sog. „harten Kriterien“ bei beiden Varianten

	Südvariante	Kreuzungsbahnhof
a) Untertunnelung alternativ Troglösung von AE-Süd bis Kehr	bereits teilweise berücksichtigt	nur minimal berücksichtigt
b) zusätzliche Verkehrsbeeinträchtigung	Altenerding ungelöst	gesamtes Stadtgebiet betroffen
c) zusätzliche Lärmbeeinträchtigung	Altenerding ungelöst	gesamtes Stadtgebiet betroffen
d) eigene Kostenzuschüsse erforderlich?	ca. 38 Mio. lt. Planansatz	ca. 117 Mio. lt. Planung
e) Verbesserung Verkehrsverhältnisse	Umleitung n. Altenerding neuer Bahnhof in Schwaig o.ä.	Konzentration im Osten/Norden der Stadt

zu III. a) Untertunnelung alternativ Troglösung von AE Süd bis Kehr

Die Südlösung (Seite 20 der Planunterlagen) berücksichtigt bereits einen Tunnel bzw. eine Troglösung mit ca. 2 km Länge beginnend vor der Haagerstr. und endend hinter Langengeisling/Kehr.

Der Erdinger Bahnhof wird dabei tiefer gelegt und ist in der Planung mit offener Bauweise ausgestattet, was einer Troglösung mit Deckel bereits relativ nahe kommt.

Die Nordeinschleifung (Seite 16 der vorgestellten Planung des BayWiMi) sieht lediglich einen Tunnel vor der Dorfnerstr. bis zum neuen Bahnhof bzw. nach dem neuen Bahnhof ein kurzes unterirdisches Teilstück bis nach Langengeisling/Kehr vor. Ein kurzes Stück zwischen Bahnhof und Dorfnerstr. wird oberirdisch geführt.

Die Regionalanbindung wird bei der Nordeinschleifung ebenfalls unterirdisch geführt und belastet die Stadt Erding lediglich im Außenbereich. Bei der Südeinschleifung wird die Regionalbahn durch die Stadt geführt.

Bei Schließungszeiten der S-Bahn bezogen auf die Haltestellen von ca. 30 min. je Stunde (S-Bahn-Takt alle 15 Min., zuzüglich ÜFEX und FEX, S. 12 der Planung) und weiteren Schließungszeiten für die Regionalbahn wird deutlich, dass eine vollständige Untertunnelung aller wesentlichen Bahnübergänge im Stadtgebiet bereits deshalb ein absolutes Muss darstellt.

Die Kosten für einen Kilometer Tunnel/Trog mit Deckel wurden von den Planern mit ca. 25 bis 35 Mio. € beziffert, je nach Bauweise und Untergrund. Nach Angabe können im besten Fall diese Arbeiten bereits für ca. 20 Mio. € geleistet werden. Eine Troglösung muss bei der Tragfähigkeit berücksichtigen, dass vor allem im Bereich „Haagerstr./Dorfnerstr.“ oberirdisch Grundstücke freiwerden, die zur Finanzierung der Maßnahme zumindest teilweise einer vernünftigen städtebaulichen Verwertung zugeführt werden können.

Zu III. b) keine zusätzliche Verkehrsbelastung im Stadtgebiet

Höhengleiche Kreuzungsausführungen, wie es so unverdächtig in der Planung heißt, bringen vor allem bei der Lösung „Kreuzungsbahnhof“ im gesamten Stadtgebiet erhebliche Verschlechterungen beim innerstädtischen Verkehr mit sich.

Bei beiden Varianten wird deutlich, dass im Sinne eines funktionierenden innerstädtischen Verkehrs eine Untertunnelung von Altenerding, beginnend in AE Süd auf Höhe „Riemerschmied“, eine Handlungsverpflichtung für die maßgeblichen Entscheidungsträger darstellt. Die bestehende Untertunnelung in Altenerding kann bei einer drohenden Schließung des Bahnübergangs bei der FFW Altenerding (Bahnhofstr.) keinen zusätzlichen Verkehr mehr aufnehmen, der dann in Folge durch Wohngebiete geleitet würde.

Langfristig sollte man unabhängig von S-Bahn-Ringschluß etc. darüber nachdenken, wie der Verkehr von und nach Altenerding (Parkstr./Bahnhofstr./Untertunnelung) auf die B 388 verschoben werden kann, soweit es sich um Durchgangsverkehr handelt.

Zu III. c) keine zusätzliche Lärmbelastung im Stadtgebiet

Die Südeinschleifung beeinträchtigt vor allem Altenerding mit zusätzlichem Lärm, da ab Haagerstr. diese Variante mit einem Tunnel ausgestattet wird.

Es ist davon auszugehen, dass bei einer derartigen Neubaumaßnahme entsprechende Lärmschutzvorkehrungen nach BImSchG getroffen werden, z.B. Schallschutzwände von „Riemerschmied“ bis zum Beginn des Tunnels.

Aber auch hier ist ein Tunnel unerlässlich, da weitere Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Erding gerade im Bereich „Therme“ erschwert werden, und eine Nutzung angrenzender Bereiche als Erholungsraum (Landesgartenschau) nur schwer zu vermitteln sein dürfte.

Auch ist davon auszugehen, dass im Falle einer Tunnellösung in diesem Bereich erhebliche Kosten erspart und damit die Tunnelkosten/Trogbaukosten deutlich gesenkt werden können. Gerade der Entfall von Schallschutz und der Wegfall neuer Bahnübergänge, die auf den deutlich stärkeren Verkehr eingestellt werden müssen, führt zu erheblichen Kosteneinsparungen bei der Bahn.

Zu III. d) eigene Kostenzuschüsse der Stadt Erding

Sollte die Stadt Erding tatsächlich bereit sein, einen zweistelligen Millionenbetrag in eine Optimierung des gesamten Projekts zu investieren? Kommunale Mittel sind im Grunde nicht für eine Verbesserung des Schienenverkehrs vorgesehen, dies liegt eindeutig in der Verantwortung des Bundes.

Wo endet die Leistungsfähigkeit des kommunalen Haushalts für den Fall der Belastung mit derartigen Ausgaben, wenn weitere kostenintensive Pflichtaufgaben (Weiterführung der Schulrenovierungen, Ausbau Freizeitanlagen, Begleitung der Nordumfahrung Erding, etc.) nicht gefährdet werden sollen?

Unsere Fraktion ist der Ansicht, dass hier grundsätzlich nach Abwägung aller Gesichtspunkte ein noch näher zu beziffernder Betrag eingesetzt werden kann und soll. Der genaue Betrag ist abhängig vom zu erreichenden Ziel und der aktuellen Haushaltslage.

Voraussetzung ist allerdings, dass das als „Verhandlungsangebot“ zu begreifende Konzept des WiMi noch um wesentliche Punkte optimiert wird:

Verlagerung des bisherigen Bahnhofs in Altenerding nach Süden Richtung „Amadeus“ unter gleichzeitiger Schaffung von Parkmöglichkeiten auf Höhe Riemerschmied/Amadeus

Auflösung der S-Bahn-Haltestelle Aufhausen, Verlegung der Staatsstrasse von St. Koloman kommend entlang der S-Bahn direkt in das Gewerbegebiet Erding-Süd (Sempt-Park, ca. 1 km Länge), Entfall von 2 Bahnübergängen (Kostensparnis kommt dem kommunalen Beitrag zugute)

Die oberirdisch beim alten Erdinger Bahnhof freiwerdenden Grundstücke werden für einen Vorzugspreis der Stadt Erding zur weiteren städtebaulichen Verwertung überlassen, die Differenz zwischen Vorzugspreis und Marktpreis kommt dem kommunalen Beitrag zugute.

Schaffung eines neuen S-Bahnhofs Schwaigermoos (eventuell näher an die Stadt Erding gezogen unter Einbindung der Nordumfahrung), um den Verkehr aus Ost und Nord dort abzufangen, soweit er zur S-Bahn oder zur Regionalbahn strebt.

Der Verkehr aus Süd und West kann auf den neuen Altenerdinger Bahnhof bzw. die dort vorhandenen Park and Ride-Plätze umgelenkt werden.

Zu III. e) Verbesserung Verkehrsverhältnisse insgesamt

Einigkeit dürfte unter allen Beteiligten bestehen, dass für die Stadt Erding insgesamt betrachtet ein Vorantreiben des Ringschlusses, gegebenenfalls mit eigenen Haushaltsmitteln, nur dann vernünftig und auch berechtigt sein kann, wenn zu erwarten ist, dass sich insgesamt die Verkehrs- und damit auch Lärmbelastungssituation im Stadtgebiet verbessern wird.

Diese Verbesserung kann vor allem in folgende Ansätze untergliedert werden:

Bessere bzw. einfachere Überführung der S-Bahn-Linie, damit deutlich geringere Schließzeiten

Verlagerung des Verkehrs von und zur S-Bahn auf Bereiche außerhalb des Stadtgebiets bzw. auf innerhalb des Stadtgebiets neu zu erschließende Parkmöglichkeiten

Damit geringere Belastung der Einwohner mit Verkehr und Lärm über das gesamte Stadtgebiet verteilt

Gute Anbindung der arbeitenden und reisenden Bevölkerung an den Flughafen über den ÖPNV, damit Entlastung der Straße

Schnellere und damit bessere Anbindung der Gäste des Airports an die Innenstadt von Erding

Es wird schnell deutlich, dass der S-Bahn-Ringschluss für die Stadt Erding eine erhebliche positive Veränderung bringen kann.

IV. Weitere Überlegungen, Folgewirkungen

Ein wesentlicher Hinderungsgrund, nicht nur aus finanzieller Sicht, für eine Lösung mittels Kreuzungsbahnhof dürfte der Flächenbedarf im Bereich des Fliegerhorst-Geländes sein. Wenn man die Verhandlungsansätze der Beteiligten verfolgt, wird deutlich, dass die an sich fällige langfristige Standortentscheidung bei den Überlegungen zur Straffung und Verschlinkung der Bundeswehr durch das Bundesverteidigungsministerium von großer Bedeutung für die jeweils mögliche Variante sein wird.

Bei der Südeinschleifung spricht man von einem Flächenbedarf von ca. 16.500 qm im Randbereich, hingegen erfordert der Kreuzungsbahnhof insgesamt ca. 130.000 qm an Fläche im Kernbereich des Flughafens.

Je nach Stand der Verhandlungen mit dem Bundesverteidigungsministerium dürfte hier neben der komplizierten Ausführung des Bahnhofs selbst beim Kreuzungsbahnhof eine starke Kostenbelastung (Grunderwerb, Neuerrichtung abzubrechender Gebäude, Infrastruktur) zu verzeichnen sein, die vermutlich zum Umdenken des WiMi geführt hat.

Dies könnte man aber auch als Zeichen dafür verstehen, dass dem WiMi sehr an der möglichst zeitnahen Umsetzung des Projekts gelegen ist, und man vor allem deshalb bei der Südvariante den Verhandlungspartner „Bundesverteidigungsministerium“ möglichst umgehen will.

Aber auch ohne Kostenüberlegungen begrüßen wir es im Sinne einer zeitnahen Realisierung, wenn die Variante mit der geringst möglichen Unabhängigkeit von Flächen des Fliegerhorstes gewählt wird.

Welcher Erdinger hat noch nicht auf die Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt geschickt, die in diesem Bereich noch möglich scheinen. Ein Kreuzungsbahnhof würde dies wohl ziemlich ad absurdum führen.

Im Übrigen können Flächen generell immer dann günstig erworben werden, wenn sie nicht unbedingt und zeitnah wie bei der Lösung „Kreuzungsbahnhof“ benötigt werden. Bei solchen Verhandlungen unterscheidet sich der Bund oder das Bundesvermögensamt mit Sicherheit nur wenig von einem privaten Immobilienbesitzer.

V. Entscheidung für die Trassenführung

Unter Abwägung aller wesentlichen Gesichtspunkte, insbesondere

- der zusätzlichen Verkehrsbeeinträchtigung,
- der Lärmentwicklung bzw. möglicher Schutzmaßnahmen,
- der künftigen städtebaulichen Entwicklungspotentiale,
- der aufzuwendenden Kostenzuschüsse im kommunalen Haushalt,
- der mit dem Projekt verbundenen wirtschaftlichen Vorteile durch Flächengewinnung,
- und der Verlagerung des Verkehrs von und zur S-Bahn durch Nutzer,

hat sich die im Stadtrat von Erding vertretene Fraktion „Erding Jetzt“ auf die sog.

SÜDEINSCHLEIFUNG

als nach derzeit bekannten Kriterien für die Stadt Erding optimierte Ausführung für den S-Bahn-Ringschluss, soweit das Stadtgebiet betroffen ist, festgelegt.

Gleichzeitig möchten wir nicht versäumen deutlich zu machen, dass dies nur eine Momentaufnahme sein kann. Bei veränderten Rahmenbedingungen (Veränderung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt Erding, neue Entwicklungen zum Fliegerhorst Erding, andere Unwägbarkeiten) müssen auch diese unsere Schlussfolgerungen nochmals abgewogen und neu bewertet werden.

In diesem Sinne kann sich unsere Fraktion auch folgende langfristig orientierte Lösung vorstellen, die viele wesentliche Punkte erfüllen kann, aber derzeit aufgrund des aktuellen Sachstands nicht wirklich diskutiert werden kann:

Die S-Bahn nimmt nach dem Erdinger Bahnhof Richtung Flughafen zusammen mit der Regionalbahn nicht den Weg weiter durch das Stadtgebiet über Langengeisling/Kehr und den Kronthaler Weiher, sondern nutzt freiwerdendes Fliegerhorstgelände (nur für den Fall des Rückzugs dieser Institution). Bei dieser Variante würde die S-Bahn weiträumig um Erding und auch Langengeisling geführt, um dann nach Westen einzuschwenken.

Zusätzlicher Vorteil: Die Entwicklungsmöglichkeiten für das Stadtgebiet verbessern sich enorm, gerade im Bereich Kronthaler Weiher, Geislinger Änger verbleibt ein unberührter Lebensraum.

Da bei allen bisher erstellten Planungen und Überlegungen der Rückzug des Fliegerhorstes kein Thema war, könnte dies in Anbetracht der Überlegungen zur Straffung der Bundeswehr relativ schnell an Bedeutung gewinnen und die optimierte Planung insgesamt auch in München im Ministerium erheblich beeinflussen.

Handlungsempfehlungen für die Verwaltung der Stadt Erding, den Bürgermeister und den Stadtrat von Erding

Bei der Vorstellung der Planung durch das WiMi im Erdinger Stadtrat wurde deutlich, dass den Verantwortlichen sehr an einer einvernehmlichen Lösung gelegen war und ist. Die präsentierte Lösung zur Südeinschleifung ist deshalb als Verhandlungsangebot zu begreifen. Ein weiteres Beharren auf den Kreuzungsbahnhof kann nach unserem Verständnis lediglich zur Folge haben, dass optimierte Lösungen bei der Südeinschleifung verhindert oder verteuert werden.

Unsere Fraktion bittet die Verwaltung und den Bürgermeister der Stadt Erding deshalb darum, kurzfristig im Verhandlungsweg folgende konkrete Haltung zur Planung des WiMi, ebenfalls als Verhandlungsposition, einzunehmen:

Die Stadt Erding geht mit der Planung der Südeinschleifung für den Fall konform, dass

die Tunnel-/Troglösung in Altenerding Süd/Riemerschmied beginnt,

freiwerdende oberirdische Flächen der Stadt Erding unentgeltlich überlassen werden,

der mögliche neue Bahnhof „Schwaigermoos“ nach Richtung Erding verschoben wird, um für S-Bahn-Nutzer aus Nord und Ost erreichbar zu werden,

die Deutsche Bahn am neuen Bahnhof „Altenerding“ eine großzügige Park-and-Ride-Anlage erstellt,

und die Verlegung der Staatsstrasse von St. Koloman direkt ins Erdinger Einzelhandelsgebiet Erding Süd betreibt und auch bezahlt. Dabei entstehende Kostenvorteile sollen dem kommunalen Zuschuss zugute kommen.

Die Stadt Erding ist bereit, einen erheblichen kommunalen Zuschuss zu den damit entstehenden zusätzlichen Kosten zu leisten, der noch näher beziffert werden muss.

Das Beharren auf Lösungen, die ganz offensichtlich vom Tisch sind (Kreuzungsbahnhof), bringt für die Gesamtproblematik nur eine Vergiftung der Atmosphäre. Zugeständnisse werden immer unwahrscheinlicher, je länger derartige Konfrontationen dauern und je intensiver man sich auseinandersetzt und über längst vergangene Zusagen sinniert.

Jetzt (daher „Erding Jetzt“) ist der Zeitpunkt gekommen, um pragmatisch und letztlich zum Wohl unserer Stadt bindende Vereinbarungen mit den entsprechenden Trägern zu schließen.

Hans Egger
für die Fraktion „Erding Jetzt“