

Forum

ZWEITER S-BAHN-TUNNEL

Der Preis schnell nach oben - und die Kritik auch

'Der Tunnel wird erheblich teurer' (3./4. Januar):

Es ginge viel billiger

Das Neue Jahr fängt gut an: mit Wahrheit und Klarheit. Endlich gibt es das schon lange überfällige öffentliche Eingeständnis: der zweite S-Bahn-Tunnel wird teurer. Das ist der Anfang der amtlichen Erkenntnis: er ist unbezahlbar. Damit wäre nun wohl endgültig die Befürchtung vom Tisch, dass hier viele Milliarden in ein Bauwerk verbuddelt werden, das der Mehrheit der MVV-Nutzer nichts bringt außer Nachteilen. Bei 'Stuttgart21' kam die Erkenntnis zu spät. Welche Partei wird, mit Wahrheit und Klarheit, dieses Thema im Wahljahr 2013 objektiv und mutig ansprechen?

Denn wenn circa 2,5 Milliarden Euro für dieses Projekt ausgegeben werden, fehlt das Geld für andere Themen. Für den Ausbau der U-Bahn und der Außenäste der S-Bahn.

Ein neuer Innenstadt-Tunnel kann nicht die Probleme des MVV in der Innenstadt und in der Region lösen. Speziell für die S-Bahn in der Region verspricht der neue Innenstadt-Tunnel keine Verbesserung. Am Beispiel der S7-Ost wird dies deutlich. Statt des bereits 1973 offiziell angekündigten Zehn-Minuten-Taktes soll es dann (vielleicht) nur einen 15-Minuten-Takt geben, verbunden mit zusätzlich erforderlichem Umsteigen, sofern man nicht ausschließlich zum Marienhof fahren möchte. Aber den Zehn-Minuten-Takt würde schon die heutige Kapazität der Stammstrecke ermöglichen: S7 und S1 passieren, von Westen kommend, den Tunnel mit genau zehn Minuten Abstand, doch die S1 endet am Ostbahnhof. Würde sie aber in Richtung Höhenkirchen weiter fahren, so könnte sie den bestehenden 20-Minuten-Takt der S7-Ost halbieren, ohne den bestehenden Tunnel zusätzlich zu belasten. Doch das geht nicht, denn das Problem ist das fehlende zweite Gleis auf dieser Strecke. Es gibt leider nur wenige Stationen, an denen Begegnungsverkehr möglich ist. Und so wartet man dort eben, um den verspäteten Gegenverkehr passieren zu lassen. Unvorstellbar, da einen Zehn-Minuten-Takt zu realisieren.

Nach heutiger Schätzung würde der Ausbau zwischen Giesing und Höhenkirchen/Siegersbrunn nur circa 100 bis 150 Millionen Euro kosten. Das ist, mit circa vier Prozent der Kosten des geplanten zweiten Tunnels, ein vergleichsweise kleiner Betrag. Es bliebe dann noch genug Geld für die Verbesserung der Flughafen-Anbindung und für dringend erforderliche innerstädtische Maßnahmen. Es wird Zeit, dass nach fast 40 Jahren endlich das den Bewohnern des südöstlichen Landkreises gegeben Versprechen eingelöst wird. Jürgen Stanke, Ottobrunn

Südkurve statt Bohrloch

Zweieinhalb Milliarden Euro sind für einen zweiten Münchner S-Bahn-Tunnel absolut und sträflich zu viel Geld. Denn besagtes Bauwerk ist fast so überflüssig wie ein Kropf. Ein zweites Bohrloch zwischen Hackerbrücke und Ostbahnhof verhindert faktisch die Realisierung einer sehr viel besseren Alternative, nämlich der Eröffnung einer 'Südkurve' von Pasing über Laim, Heimeranplatz, Poccistraße und Kolymbusplatz zum Ostbahnhof. Diese Route könnten alle Menschen benutzen, die Ziele im dicht entwickelten Münchner Süden anstreben, und das, ohne die S-Bahn-Stationen Hauptbahnhof, Stachus und Marienplatz zu verstopfen. Es käme darauf an, entweder eine S-Bahn-Linie immer über den Süden zu leiten oder von jeder Linie abwechselnd jede zweite. Und - sehr wichtig: Wenn einmal aufgrund höherer Gewalt die jetzt in Rede stehenden zwei Tunnel dicht wären, dann stünde jedenfalls immer doch die Südstrecke für alle zur Verfügung. Also: Endgültig nein zum Bohrloch und endgültig ja zur Südkurve.

Günter Woltmann-Zeitler, Arnbach

Echte Entlastung tut not

Es ist höchste Zeit, die Pläne für dieses Milliardengrab zu schreddern, bevor der Wutbürger am Bauzaun rüttelt. Die Ladenbesitzer rund um den Marienhof und den Orleansplatz werden klagen. Dadurch wird sich der Bau verzögern bis 2025 und die Baukosten steigen auf drei Milliarden Euro. Stattdessen muss unverzüglich der Ausbau des S-Bahn-Südrings vorangetrieben werden. Gemäß der Kalkulation des Planungsbüros Vieregg-Rössler lässt sich dieser für 240 Millionen Euro realisieren. Bis 2016 zieht die Paulaner-Brauerei aus Untergiesing weg; daher werden diese Flächen frei für ein zweites Gleispaar. München braucht keinen zweiten S-Bahn-Tunnel, sondern eine Entlastungsstrecke. Auf dieser kann die S-Bahn oberirdisch fahren. Nikolaus Kollin, München

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 10. Januar 2013, Seite 53