

Heinbert Janze :

Leserbrief zur Problematik "zweiter S-Bahntunnel", SZ vom 11. und 12. Juni 2015: "Verzögerung im Betriebsablauf", "Der Widerstand formiert sich" und "Rechnung mit vielen Unbekannten"

München, 16.06.2015

Sehr geehrte Frau Kuhr, sehr geehrter Herr Krügel, sehr geehrter Herr Völklein, sehr geehrte Damen und Herren,

seit einer Generation werden wir Münchner mit der notwendigen Ergänzung zur mittlerweile stark überlasteten S-Bahn-Stammstrecke aus dem Olympiajahr 1972 von bayerischen und Münchner Politikern hingehalten und getröstet (SZ vom 11.06.2015 "Verzögerung im Betriebsablauf"). Seit Jahren immer mit derselben Argumentation: Wenn der große Bruder in Berlin, der Bund, endlich zahlen würde, feste Zusagen abgäbe, wäre unsere zweite S-Bahn-Röhre endlich machbar. Leider eine infantile politische Wunschvorstellung. Da hilft uns auch kein Bundesverkehrsminister aus Bayern (SZ vom 12.06.2015 "Rechnung mit vielen Unbekannten"), sondern die verantwortlichen "Schleusenwärter" für die Freigabe der Finanzmittel sind letztendlich die Mitglieder des Bundes-Haushaltsausschusses. Und hier kommt es beim zweiten S-Bahntunnel nicht auf unsere Münchner "Froschperspektive", sondern einzig und allein auf die Berliner "Vogelperspektive" dieses Ausschusses an. Und die sagt: In Anbetracht der äußerst knappen Kassenlage bei Finanzmitteln für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen müssen aus übergeordneter gesamtdeutscher Sicht dringendere Prioritäten gesetzt werden (überlebensnotwendige Investitionen für die Sanierung/ Erhalt der bisherigen stark vernachlässigten Infrastruktur, vertraglich zugesagter teurer Ausbau der Zulaufstrecken zum neuen Brenner- und Gotthardtunnel, notwendige Verbesserung zur Beseitigung von Verkehrsnotständen in anderen Bundesländern, etc, etc). Wenn man mit Mitgliedern des Berliner Haushaltsausschusses kommuniziert, ist unser gewünschter zweiter Bahntunnel aus deren Sicht ein reines Münchner Luxusprojekt, denn selbst im stark überlasteten Berufsverkehr morgens und abends fahren fast nur Vollzüge (Zwei-Triebwagen-Züge), keine möglichen Langzüge (Drei-Triebwagen-Züge). Solange die Münchner S-Bahn noch über ein Drittel (!) ungenutzte Kapazitätsreserven verfügt, braucht's für's verwöhnte München aus Berliner Sicht auch keine hohen Bundesmittel.

Die peinliche Wahrheit für dieses Münchner-Problem ist jedoch, dass keine zusätzlichen S-Bahntriebwagen zur Aufstockung/ Verlängerung zu Langzügen im Berufsverkehr vorhanden sind. Dieses Manko gilt dann aber auch für die Fahrten im geträumten zweiten S-Bahntunnel. Und noch ein ungelöstes Problem: Die Deutsche Bahn AG als Betreiberin der Münchner S-Bahn befindet sich hier auch in einer - selten ausgesprochenen, verdrängten - Zwickmühle: Der Besteller und Bezahler von u.a. S-Bahn-Leistungen in Bayern, die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG, an deren verantwortlichen Spitze Verkehrsminister Herrmann, wird demnächst die Münchner S-Bahn-Leistungen neu ausschreiben. Wenn, wie gerade bei der Nürnberger S-Bahn, ein ausländischer Konkurrent der DB die Münchner Ausschreibung gewönne, so hätten wir auch noch die verzwickte maliziöse Situation: Der neue S-Bahnbetreiber, in Nürnberg der britische National Express, legt sich genüßlich ins von der DB AG gebaute, gemachte Bett "zweiter S-Bahntunnel".  
Chapeau DB AG!

Wenn man dann noch bedenkt, dass der geplante zweite S-Bahntunnel jetzt eher 3 Mrd. " kosten soll (SZ vom 11.06.2015 "Der Widerstand formiert sich"), die U-Bahn Verlängerung von Laim nach Pasing aber nur ca. 350 Mio. " kostet, so hätten wir Münchner für nur ca. 10% der Kosten des geplanten zweiten S-Bahntunnels eine relativ schnell zu errichtende Bypassröhre zur S-Bahn Stammstrecke. Mit diesen eingesparten Geldern könnten wir dann auch noch problemlos einen preiswerten "S-Bahn Südring light" (über die Sendlinger Spange - ohne Luxus-Ausbau, ohne Schnörkel - nur die Bahnsteige Heimeranplatz, Poccistraße und Kolumbusplatz) für nur ca. 250 Mio. " errichten, so dass aus dem Zweiklang "U5 nach Pasing" und "S-Bahn Südring light" zusammen mit der S-Bahn-Stammstrecke ein machbarer, finanzierbarer und attraktiver "Dreiklang" im Münchner Schnellbahn-System erwüchse. Und das alles nur für 600 Mio. " - also nur einem Bruchteil der Kosten für den geplanten zweiten S-Bahntunnel. Eine unschlagbare Alternative aus Berliner Sicht, jetzt aus Sicht des dafür zuständigen Bundes-Haushaltsausschusses.

Mit besten Grüßen,

Heinbert Janze  
Diplom-Kaufmann