

Forum

ZWEITER S. BAHN. TUNNEL

Da spielt Berlin nie mit

Der Widerstand formiert sich und Kommentar sVerzögerung im Betriebsablauf vom 11./12.Juni, zur Planung des zweiten S-Bahn-Stammstrecken-Tunnels:

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. 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.Juni, sRechnung mit vielen Unbekannten), sondern die verantwortlichen sSchleusenwärter für die Freigabe der Finanzmittel sind letztlich die Mitglieder des Bundes-Haushaltsausschusses. Und dort 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 für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen müssen aus übergeordneter gesamtdeutscher Sicht dringendere Prioritäten gesetzt werden. Unser gewünschter zweiter Bahntunnel ist aus Berliner 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 fürs verwöhnte München aus Berliner Sicht auch keine hohen Bundesmittel. Die peinliche Wahrheit für dieses Münchner-Problem ist jedoch, dass keine zusätzlichen S-Bahntriebwagen im Berufsverkehr vorhanden sind.

Und noch ein ungelöstes Problem: Die Deutsche Bahn AG als Betreiberin der Münchner S-Bahn befindet sich in einer Zwickmühle: Der Besteller und Bezahler von S-Bahn-Leistungen in Bayern, die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG, 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 legte sich der neue S-Bahnbetreiber genüsslich ins von der DB AG gebaute, gemachte Bett sweiter S-Bahntunnel.

Wenn man dann noch bedenkt, dass der geplante zweite S-Bahntunnel jetzt eher drei Milliarden Euro kosten soll, die U-Bahn Verlängerung von Laim nach Pasing aber nur circa 350 Millionen Euro, so hätten wir Münchner für nur circa zehn Prozent der Kosten des zweiten S-Bahntunnels eine relativ schnell zu errichtende Bypassröhre zur S-Bahn-Stammstrecke. Mit dem eingesparten Geld könnten wir auch noch einen preiswerten sS-Bahn Südring light über die Sendlinger Spange; Bahnsteige Heimeranplatz, Poccistraße und Kolumbusplatz) für nur circa 250 Millionen Euro errichten, so dass aus sJ5 nach Pasing und sS-Bahn Südring light zusammen mit der Stammstrecke ein machbarer, finanzierbarer und attraktiver sDreiklang im Münchner Schnellbahn-System erwüchse. Heinbert Janze, München

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 22. Juni 2015, Seite 33