

Leserbrief zum Artikel "Baurecht für neue S-Bahn-Röhre" in der Süddeutschen Zeitung vom 26.4.2016

"Alle reden vom Klimawandel, aber wir heizen ihn kräftig an". So müßten sich ehrlichwerweise alle Befürworter des zweiten S-Bahn-Tunnels durch den Münchner Untergrund und auch das Eisenbahn-Bundesamt äußern. Denn der Bau dieses Tunnels benötigt Unmengen an Energie und setzt entsprechende Mengen an Treibhausgasen frei, und zwar durch die Baumaschinen, die Transporte von Aushub und Baumaterial sowie die Herstellung des Zements und des Armierungsstahls für die Wände, die Decke und den Boden des Tunnelbauwerks. Hinzu kommt, dass der in rund 40 Meter Tiefe liegende Tunnel einen energieintensive Betrieb nach sich zieht: Rolltreppen, Aufzüge, Beleuchtung, Be- und Entlüftung; der Luftwiderstand der Züge in den engen Röhren verdoppelt sich gegenüber oberirdischen Strecken und die Streckenlänge, auf welcher die Züge im neuen Tunnel gegen den Luftwiderstand ankämpfen müssen, ist gegenüber dem alten Tunnel fast doppel so groß: Während der alte S-Bahn-Tunnel nur vom Hauptbahnhof bis zum Ostbahnhof reicht, soll sich der zweite Tunnel fast vom S-Bahnhof Laim bis zum S-Bahnhof Leuchtenbergring erstrecken.

Karlheinz Rößler
Verkehrsberater i.R.