



## Unbrauchbares Gutachten

### Trotz negativer Studie halten Tunnelgegner am S-Bahn-Südring fest

Durchbruch für den Tunnel

SZ vom 17. November

Das von Verkehrsminister Zeil (FDP) und OB Ude (SPD) in Auftrag gegebene Gutachten ist nach wie vor von der Sache her völlig unbrauchbar. Es zeigt vielmehr, dass man als Auftraggeber praktisch jedes gewollte Gutachten erhalten kann! Die einzige richtige Lösung, um den Anteil des öffentlichen Verkehrs im Großraum München wirklich merklich zu erhöhen, ist nur ein Ring mit der S-Bahn, das heißt hier konkret mit dem Südring zu erreichen. Beweise gibt es genügend in vielen anderen Städten, wie etwa Berlin oder Hamburg. Selbst die konkurrierende Straßenlobby strebt immer Straßen- oder Autobahnringe an, auch hier in München!

Dagegen liegen die Ursachen für die immer wiederkehrenden S-Bahnstörungen ganz wo anders. Die immer noch eingleisigen Außenabschnitte und die mangelhaften Signalanlagen dort führen selbst bei den kleinsten Unregelmäßigkeiten, die nie völlig vermieden werden könne, zu den bekannten, unannehmbaren Folgeverspätungen. Dieser Missstand bleibt natürlich auch bei einem zweiten S-Bahn-Tunnel bestehen! Im Übrigen kostet der dringend erforderliche Ausbau der S-Bahn-Außenstrecken nur einen Bruchteil gegenüber den Kosten für einen zweiten Tunnel. Helmut Gall

Wer das großartige Berliner S-Bahnnetz mit Stadtring, Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen, die mit dem Stadtring verknüpft sind, kennt, der kann ob der Münchner Tunnellösung nur enttäuscht sein. Alle deutschen "Provinzgroßstädte" pressen ihren S-Bahnverkehr durch die Mitte. München hätte mit einem Südring die Fläche erreicht und die Chance bewahrt, später einen echten S-Bahnring zu bauen. Wolfgang Prestel

Seit dem neuen Gutachten konzentriert sich nun Alles auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis beider Varianten. Dabei deutet vieles darauf hin, dass die zweite Stammstrecke mit allen möglichen Argumenten schön gerechnet wird. So erreicht diese offensichtlich nur einen positiven Nutzenfaktor, wenn auch Expresszüge fahren. Was aber schwerer wiegt, ist die Tatsache, dass der Neubau des Hauptbahnhofs in der Kostenrechnung mit zusätzlich 400 Millionen Euro keine Rolle spielt. Es ist jedoch beim Bau der zweiten Stammstrecke unumgänglich, zumindest einen Teil des alten Hauptbahnhofs abzureißen, um den Tiefbahnhof mit dem vorgesehenen Lichtschacht von mehr als 40 Meter zu bauen.

Anders beim S-Bahn-Südring. Hier werden vermutlich alle Kosten eingerechnet, auch die der notwendigen Ertüchtigung des Südrings für den Fern- und Güterverkehr und des umweltverträglichen Ausbaus. Auch die hohen Kosten für Grundstückskäufe sind wenig verständlich, da im Hearing noch zu erfahren war, dass praktisch alle benötigten Grundstücke im Besitz von DB und Landeshauptstadt seien. Leider werden auch andere Fragen zur zweiten Stammstrecke kaum mehr diskutiert: Ist ein Tiefbahnhof am Hauptbahnhof und am Marienplatz

überhaupt für eine S-Bahn sinnvoll? Wie kann mit einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis die Sicherheit in so großer Tiefe sichergestellt werden? Wie ist es für Wirtschaft und Touristen verträglich, wenn an zwei Nervenzentren von München Geschäfte und Plätze für rund sechs Jahre weitgehend zum Erliegen kommen? Alfred Nagel

Quelle: Süddeutsche Zeitung  
Nr.267, Donnerstag, den 19. November 2009 , Seite 59

Fenster schließen 