

Forum

ZWEITE S. BAHN. STAMMSTRECKE

Wo bleiben mutige Entscheidungen?

szweite Stammstrecke kostet bis zu 3,1 Milliarden Euro%(6.Juli) und sAuf ganz anderen Gleisen%(8.Juli):

Totales Politikversagen

Man kann den Parteien nur totales Politikversagen vorwerfen. Es wird lieber über ein Isarbad geredet, als endlich 3 oder 3,5 Milliarden Euro in die Hand zu nehmen und dem täglichen S-Bahn-Chaos ein Ende zu bereiten. Unsere Politiker üben sich in Tagträumen, statt aktiv zu handeln. Hier geht es nicht um Geld, sondern um die Zukunftsfähigkeit Münchens und eine lebenswerte Stadt mit einer angemessenen Infrastruktur. Und dass sich Münchner und bayerische Politiker aus Angst vor den nächsten Wahlen auf dem Erreichten ausruhen, ist mehr als beschämend. Das ist Rückbau und Rückschritt auf ganzer Front. Jetzt hilft wohl nur noch eine Bürgeranleihe, über die das Geld eingesammelt wird, um dann den Tunnel ab 2017 bis 2022 privat finanziert zu bauen und an den S-Bahn-Betreiber zu verpachten. Und man komme mir ja nicht mit Zuständigkeiten und so... Wolfgang Neuner, München

Teurer Ostbahnhof-Umbau

Unstrittig ist: Die Münchner S-Bahn müsste schon seit Jahren modernisiert werden. Getan hat bisher keiner etwas. Die verantwortlichen Politiker reden immer wieder über den Bau einer zweiten Stammstrecke, weil sie glauben, damit eine leistungsfähige und zukunftsorientierte S-Bahn zu schaffen. Leider stimmt das so nicht. Viele Verspätungen der S-Bahn entstehen auf den Außenästen. Das liegt daran, dass die S-Bahn auf einigen Strecken immer noch nicht auf eigener Trasse, vom Fernverkehr getrennt, verkehrt und daran, dass es immer noch eingleisige S-Bahnlinien gibt. Eine zweite Stammstrecke schafft diese Verspätungen nicht ab.

Deshalb müssen im ersten Schritt die Außenäste ausgebaut werden. Damit wird endlich ein pünktlicher 20-Minuten-Takt im gesamten S-Bahnnetz möglich. Im zweiten Schritt ist dann eine weitere Stammstrecke notwendig. Durch diese zusätzliche Stammstrecke könnte man im jetzt bestehenden S-Bahnnetz auf allen Linien den 10-Minuten-Takt einführen und über einen ganztägigen Express-S-Bahnbetrieb auf bestimmten Linien nachdenken. Der Südring als Trasse für die zweite Stammstrecke ist verkehrstechnisch eine sehr gute Lösung und finanziell vertretbar. Die vergleichende Studie von 2009 ist bei Fachleuten sehr umstritten. Sinnvoll wäre es eine neue Studie von neutralen Fachleuten erstellen zu lassen. Mit diesen beiden Schritten, dem Ausbau der Außenäste und der zweiten Stammstrecke auf dem Südring, hätte München in rund sieben Jahren ein modernes, belastbares S-Bahn System. Die zweite Stammstrecke als Tunnellösung wird frühestens in 15 Jahren fertig, ist verkehrstechnisch miserabel angelegt und finanziell dem Steuerzahler nicht zumutbar.

Was immer verschwiegen wird: Beim Tunnelprojekt muss der Ostbahnhof in einen Hoch- und Tiefbahnhof umgebaut werden. Die Kosten dafür dürften bei rund einer Milliarde Euro liegen. Das Tunnelgesamtprojekt kommt also heute schon auf rund vier Milliarden Euro. Und die Kosten für den dringend notwendigen Ausbau der Außenäste der S-Bahn sind dabei überhaupt nicht berücksichtigt.

Fühlt sich für diesen grandiosen Unsinn und Betrug am Steuerzahler eigentlich keiner verantwortlich? Hans-Hermann Lüdorf, Kirchheim

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 13. Juli 2015, Seite 43