



Wem nützt der 2. S-Bahn-Tunnel?

Was haben die Haidhauser von dem 2. S-Bahn-Tunnel?

Sie bekommen keine weitere S-Bahn-Station, nur eine zweite S-Bahn-Verbindung vom Ostbahnhof zum Marienplatz, die niemand braucht.
Zum Flughafen wird es keine Sekunde schneller gehen.
Dafür aber 10 Jahre Lärm, Dreck und Gefahren für Mensch und Gebäude.

Was haben die Benutzer der S-Bahn von dem 2. S-Bahn-Tunnel?

Einige wenige im entfernten Außenbereich werden mit der künftigen Express-Bahn etwas schneller in der Innenstadt sein. Für die meisten wird die Situation sich verschlechtern. Einen allgemeinen 10-Minuten-Takt wird es auch dann nicht geben, im Gegenteil. Der 15-Minuten-Takt wird für viele die Situation verschlechtern. 210(!) direkte Verbindungen in die Innenstadt werden verloren gehen.
Bei den ärgerlichen Verspätungen wird es bleiben, da die meisten Störfälle auf den Außenstrecken auftreten.

Was bringt der 2. S-Bahn-Tunnel für die Flughafenanbindung?

Fast nichts. Wenn der künftige Flughafenexpress durch den 2. Tunnel fährt, verkürzt sich die Fahrzeit vom Marienplatz um 3(!) Minuten auf 43 Minuten. Entscheidend für einen Zeitgewinn wäre ja der Streckenabschnitt vom Ostbahnhof zum Flughafen, der bleibt aber unverändert. Für den Flughafenexpress bräuchte man keinen zweiten Tunnel, sondern einen Ausbau der Strecke von Daglfing nach Johanneskirchen. Aber der wird in absehbarer Zeit nicht kommen wegen des Tunnels.

Warum ist der 2. S-Bahn-Tunnel die schlechteste Lösung?

Die dringenden Probleme des heutigen Betriebs löst der Tunnel leider nicht. Experten schlagen mindesten vier bessere Lösungen vor. Drei dieser Lösungen sind deutlich kostengünstiger. Noch schlimmer, der 2 Mrd. Euro teure Tunnel würde eine vernünftige Lösung für ein Schienenkonzept, das S-Bahn, Fernbahn und Flughafenanbindung umfasst, verhindern.

Was sind die Argumente der Staatsregierung für den 2. S-Bahn-Tunnel?

Die angebliche Planungsreife, die angestrebte 60%-Finanzierung durch den Bund und die Olympiade 2018 werden hier genannt.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde ursprünglich für 2006 angekündigt, inzwischen liegt der Termin bei 2011.

Die Finanzierungszusage durch den Bund ist höchst ungewiss. Da diese Mittel aber nur bis 2019 reichen möchte man nicht darauf verzichten und sie lieber für das falsche Projekt und zu Lasten anderer Vorhaben in Bayern ausgeben.

Über die Olympiade erhofft man zusätzliche Subventionen vom Bund. Dabei ist der Nutzen des Tunnels für die Anbindung der Sportstätten im Oberland gleich Null und der Termin 2018 erwiesenermaßen nicht mehr zu halten.



Welche besseren Lösungen gibt es?

- 1) Der Südring, früher von der Stadt München favorisiert, würde den Süden Münchens erschließen und nur ein Drittel kosten. Würde man zuerst die Strecke von Daglfing nach Johanneskirchen 4-gleisig ausbauen, wie in dem Konzept der Staatsregierung für später vorgesehen, könnte der Güterverkehr vom Südring auf den Norden umgelegt werden. Damit wäre der Südringausbau wesentlich kostengünstiger möglich als bisher angenommen und das Lärmproblem der Anwohner von Giesing als auch Daglfing wäre gelöst.
- 2) Ein gemischte U-S-Bahnbetrieb über die U5 zwischen Ostbahnhof und Pasing würde eine zweite Ost-West-Verbindung eröffnen und damit als 2. Stammstrecke dienen. Man müsste nur die U5 von Laim nach Pasing verlängern, was schon lange geplant ist.
- 3) Das alte Konzept "München21" mit der Durchbindung des Fernverkehrs vom Hauptbahnhof über den Sendlinger-Tor-Platz zum Ostbahnhof könnte bei geeignetem Ausbau der Bahnhöfe gleichzeitig als zweite Stammstrecke dienen und würde im Unterschied zum Tieftunnel neue Innenstadtgebiete erschließen. Dieses Konzept wurde unter der Bezeichnung "City-Tunnel" vorgeschlagen.
- 4) Der Nord-Tunnel wäre eine elegante Lösung für fast alle anstehende Probleme, insbesondere das der Stammstrecke, die Anbindung des Flughafens durch die S-Bahn, Regional- und Fernbahn, sowie das innerstädtische Problem der U3/6-Überlastung welches sonst nur durch einen weiteres Milliardenprojekt "U9" zu lösen wäre.

Von den genannten Alternativen ist der Südring sicher die am meisten favorisierte und am besten geplante Alternative. Die Alternativen 1),2) und 3) sind zudem deutlich kostengünstiger als der Tunnel. Der Nordtunnel liegt bei den Kosten im Bereich des Tieftunnels, sein Nutzen wäre aber unvergleichlich höher.

Warum hält man dann an dieser offensichtlichen Fehlentscheidung fest?

Rationale Gründe sind nicht zu finden.

Vielleicht will man in Erinnerung an das Transrapid-Desaster politische Standfestigkeit beweisen?

Bisher wurden bereits 70 Mio.Euro in die unsinnige Tunnelplanung mit ihren ständigen Streckenänderungen gesteckt. Die wären dann natürlich zu verantworten.

Groß-Projekte haben ihren Reiz, sicherlich für Groß-Baufirmen, dafür sind sie ja da.

Aber auch für Banken ist die Finanzierung von Großprojekten des Staates ein lukratives Geschäft.

Manche Groß-Politiker lieben Großprojekte.