



Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel, Haidhauser Str. 18, 81675 München

### **Anmerkungen zu dem Schreiben von Staatsminister Thomas Kreuzer vom 5.12.2011:**

Leider muss man feststellen, dass zu ein und der selben Frage von offizieller Seite oft widersprüchliche Aussagen gemacht werden. Das trägt nicht gerade zur Versachlichung der Diskussion bei. Das Festhalten der Politik an dem Tunnelprojekt wird für die informierten Kritiker immer unverständlicher.

Hierzu einige Beispiele aus dem o.g. Brief:

#### Thema: Reduzierung der Störanfälligkeit

Zitat: „Der Großteil der Störungen im S-Bahnbereich findet jedoch auf der bestehenden Stammstrecke statt.“

In Wahrheit sind das weniger als 10%, das ist die offizielle Statistik des Betreibers der S-Bahn.

Anm.: Jeder Interessierte kann die von der DB Regio AG offiziell gemeldeten Störfälle mitlesen und feststellen, dass weniger als 10% der Störfälle auf der Stammstrecke auftreten. Eine von Stadtrat Dr. Georg Kronawitter für 2008/2009 durchgeführte Auswertung (<http://www.georg-kronawitter.de/1952/>) ergibt z.B. einen Wert von 6(!) Prozent.

#### Thema: Kapazitätsengpass der 1. Stammstrecke

Zitat: „Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der heutigen Stammstrecke und damit eine Taktverdichtung auf anderen S-Bahn-Linien ist nach meiner Kenntnis praktisch nicht möglich.“

Nach Meinung der Bayerischen Staatsregierung liegt aber der Engpass, also der Grund, dass nur 30 und nicht 33 Züge/Stunde verkehren können an einem fehlenden Gleis am Ostbahnhof.

Anm.: Auf eine Landtagsanfrage vom 29.5.2006 zur Kapazität der Stammstrecke lautet die Antwort: „Separat auf die bestehende Stammstrecke bezogen liegt deren Leistungsfähigkeit bei 33 Zügen je Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit (HVZ). Diese Zugzahlen stoßen jedoch am Ostbahnhof an Grenzen.“ Das Hindernis liegt also nicht im Tunnel sondern am Ostbahnhof. Würde man Gleis 6 für die S-Bahn mitbenutzen dann wären nach dieser Auskunft schon 33 Züge/Stunde möglich und damit ein weiterer 10-Minuten-Takt im Westen.

#### Thema: Kostenfrage

Zitat: „Zudem wäre der Südring aufgrund seines schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht mit öffentlichen Mitteln förderfähig. Dies lag nicht zuletzt an den hohen Gesamtkosten von ebenfalls gut 1,3 Milliarden Euro.“



In der Machbarkeitsstudie der DB AG von 2001 werden die Kosten für den Südring mit 520 Mio. Euro angegeben; 2009 sind es plötzlich 1,3 Mrd. Euro. Welche Zahl ist nun richtig? Warum hat die Politik nie hinterfragt, woher der große Unterschied kommt?

Minister Zeil begründete den Tunnel als einzige wirtschaftliche Lösung. Zu diesem Zeitpunkt lagen die Kosten bei 1,5 Mrd. Euro und die NKU bei 1,15. Inzwischen liegen die Kosten offiziell bei 2,3 Mrd. Euro, d.h. der Tunnel ist definitiv kein wirtschaftliches Verkehrsprojekt mehr, soll aber trotzdem gebaut werden.