



Leserbrief zu:

„Zweite Stammstrecke kostet bis zu 3,1 Milliarden Euro“, 6. 7. 2015

Des Kaisers neue Kleider?

Seit mittlerweile weit über 10 Jahren wird ein Popanz durch die Straßen – und durch die Gazetten – getrieben: Wir haben die Lösung für alle Probleme der S-Bahn im MVV! Hurra! Kostet kaum, bringt viel: Ein neuer Tunnel, parallel zur Stammstrecke (aber leider doppelt so tief), für nur etwa 600 Millionen Euro.

Allerdings stellte sich die Begeisterung der Fahrgäste nicht wie gewünscht ein. Der Nutzen sei zu hoch angesetzt worden, mäkelten Einige. Doch kürzlich wurde es amtlich: das Umsteigen am Marienhof und Hauptbahnhof, aus 40 m Tiefe, dauert länger, als behauptet. Mit 7 Minuten Umsteigezeit schrumpft der Nutzen auf das Niveau der Abschreckung. Jetzt werden auch noch die Kritiker der geschönten Kostenangaben bestätigt: Das Fünffache der ursprünglichen Planung – mit offener Obergrenze, denn noch sind nicht alle Details bekannt und berücksichtigt.

Es ist wie im Märchen. Der Kaiser hat gar keine wunderschönen neuen Kleider an, er ist nackt. Wie lange dauert es noch, bis die für die Finanzierung und Entscheidung politisch Verantwortlichen das erkennen? Und es sich und der Öffentlichkeit eingestehen? Und so die Agonie der Tunneldebatte beenden?

Es mag ja sein, dass Personen mit Quelle oder Ziel am Marienhof oder am Hauptbahnhof eine weitere Station in der Nähe begrüßen würden. Aber wer sonst? Sämtliche Umsteiger würden verlieren, besonders die Fahrgäste aus dem Umland. Denn sie leiden schon heute am meisten – und ihr Leiden würde durch den Paralleltunnel nicht behoben.

Die meisten S-Bahn-Störungen des seit dem letzten Jahrhundert faktischen Dauerzustandes unpünktlicher S-Bahnen resultieren aus Unzulänglichkeiten der S-Bahn-Außenäste, wie z.B. unnötig lange und dicht belegte Mischverkehrsstrecken und eingleisige Strecken. Das ist nur mit überfälligen Investitionsmaßnahmen auf den S-Bahn-Außenästen lösbar, nicht durch das geplante Milliardenprojekt "2. S-Bahn-Tunnel". Es wirkt der Finanzierung des dringenden, netzweiten Ausbaus der Münchner S-Bahn entgegen.

Dem sehr hohen Siedlungsdruck in München und im Umland kann man am einfachsten mit einer funktions- und leistungsfähigen Infrastruktur bei der Problembewältigung helfen. Aber attraktive Stadt-Umland-Verbindungen im MVV schafft man nicht durch das Fokussieren aller Linien auf einen zentralen Punkt in der Innenstadt, den Tunnel.

Wir, die Initiative S7Ost-plus, sind ein Zusammenschluss von Gruppierungen (Agenda21, Natur und Umwelt Südost e.V.) und Bürgern aus der Landeshauptstadt und dem südöstlichen Landkreis München. Wir decken damit das gesamte Einzugsgebiet der S 7 zwischen Giesing und Kreuzstraße ab. Unser Ziel ist, dass diese Strecke endlich zweigleisig ausgebaut wird - wie schon 1973 von der Bahn für notwendig gehalten, um endlich einen stabilen Betrieb zu garantieren. Dieser Ausbau ist auch eine Voraussetzung für einen zeitgemäßen 10-Minuten-Takt. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung wäre: Die Stadt und der Landkreis München fordern Freistaat und Bund auf, die Verbesserungen der Schienen-Infrastruktur endlich in Angriff zu nehmen und damit attraktive Stadt-Umland-Beziehungen zu schaffen.

Doch was geschieht? Seit 15 Jahren warten alle auf eine Entscheidung zum 2. Stammstreckentunnel. Dadurch bleiben dann leider auch die dringenden Ausbauarbeiten auf den Außenästen unerledigt. Denn niemand traut sich, Geld zu verplanen, das man für den 2. Tunnel bereithalten will. Was man dazu wissen muss: Wird der 2. Tunnel gebaut, dann ist für lange Zeit kein Geld mehr für die Stärkung der Außenäste verfügbar. Wenn überhaupt, dann reicht es höchstens für den Tunnel in der Innenstadt. Und nun soll das Ganze auch noch bis 2025 andauern?

Es gäbe schnellere und weniger teure Lösungen. Bereits heute könnte bei der S7-Ost ein 10-Minuten-Takt gefahren werden, ohne die Stammstrecke zusätzlich zu belasten, indem die Linie S1 bis Kreuzstraße verlängert wird. Die S 1 fährt genau um 10 Minuten gegenüber der S7 versetzt, endet aber am Ostbahnhof. Für einen stabilen Takt wäre nur ein zweites Gleis nötig. Das wäre die richtige Investition, um auf den wachsenden Siedlungsdruck im Münchner Südosten nachhaltig und schnell zu reagieren.

Jürgen Stanke,
(Ottobrunn, Adalbert-Stifter-Str. 25, T. 60 600 647)

für die Initiative S7Ostplus