

Forum

Tunnelblick und Katerstimmung

Nach dem Aus der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München wird die Schuldfrage diskutiert - und nach Auswegen gesucht

'Seehofers Nein führt zu Krach in der CSU' und 'Einen Plan B gibt es nicht', SZ vom 20. April

Die Diskussion um die zweite Stammstrecke ist nur noch ein niederschmetterndes Trauerspiel. Seit über zehn Jahren wird sie uns als einziges Allheilmittel für Münchens Verkehrsprobleme von Stadt und Land versprochen, nach einer Ankündigung Herrn Wiesheus 2003 sollte sie schon 2010 in Betrieb sein. Zwei Jahre später, 2012, gibt es noch nicht einmal eine baureife Planung, und man merkt auf einmal, dass das Geld gar nicht da ist. Dafür wird jetzt die böse Stadt München beschuldigt, die aber explizit nicht für die S-Bahn zuständig ist. In der Zeit seit 2005 hat sich bei der S-Bahn fast nichts mehr getan - außer ein Bahnhof am Hirschgarten, der den Pendlern noch längere Fahrzeiten aufbürdet. Längst hätte man die Strecken nach Markt Schwaben oder zum Flughafen ausbauen können, da heute genug S-Bahnen am Ostbahnhof enden und problemlos verlängert werden könnten. Doch statt nun Alternativen zu planen, ist von neuen Moratorien die Rede und von neuen Verhandlungen - also nochmal zehn Jahre Stillstand, die Fahrgäste werden als Geisel genommen und dürfen zehn weitere Jahre am Bahnsteig auf Godot warten. Thomas Krauß,

München

Die Logik ist aberwitzig, aber sie passt wie die Faust aufs Auge zur Union 2012: Da versammeln Bund und Land in peinlichster Manier die Finanzierung der zweiten Stammstrecke in München. Und wem wollen sie den Schwarzen Peter dafür zuschieben? Der für die Finanzierung in keiner Weise zuständigen Stadt München mit OB Ude an der Spitze. Führt man diese Logik konsequent fort, müssten Schäuble, Seehofer & Co. eigentlich auch alle anderen Kommunen im Einzugsbereich der Münchner S-Bahn zur Kasse bitten, da ja auch diese von der zweiten Stammstrecke profitierten. Es wäre sehr spannend zu erfahren, was die zahlreichen CSU-Bürgermeister in diesem Bereich von dieser Idee halten würden. Höchstwahrscheinlich dasselbe wie Ude: Nämlich gar nichts!

Wer mit solch billigen Taschenspielertricks wie CDU und CSU versucht, vom eigenen Versagen abzulenken und sich aus der Verantwortung zu stehlen, der gehört vom Wähler gnadenlos abgestraft. Die Chance dazu kommt bald.

Jean-Marie Leone,

Puchheim

In einem Artikel zur Zukunftsplanung von Megacities (ab zehn Millionen Einwohner) haben Urbanplaner es als verboten bezeichnet, Projekte zu installieren, die von vornherein ein Limit mit sich bringen. Dafür, dass diese Aussage nicht nur graue Theorie ist sondern sich auch im 'Experiment' bestätigt, auch für Städte von Sub-Megacity-Größe, ist die existierende erste Münchner Stammstrecke ein deutlicher Beweis. Es hätte eigentlich schon vor dem Bau der ersten Stammstrecke absehbar sein können, dass ein solches Nadelöhr, wenn sich eine Stadt wie München weiterentwickelt, irgendwann an nicht überwindbare Kapazitätsgrenzen stößt. Jetzt ist es soweit, nur 40 Jahre nach Beginn des Münchner S-Bahn-Systems. Soll nun mit der zweiten Stammstrecke der Beweis wiederholt werden? Vermutlich wird es dafür weniger Jahre als für die erste Stammstrecke bedürfen. Und was dann? Ob die immer wieder diskutierte Ringbahn genügend Abhilfe schaffen könnte, überblicke ich nicht ausreichend. Vielleicht könnte man den existierenden Tunnel der U5 'aufbohren' und S-Bahn-fähig machen, unter Nutzung der bereits existierenden S20 von Pasing bis Heimeranplatz und von dort auf dem Weg der U5 bis Ostbahnhof. Peter Hirsch, Oberhaching

Wären Sie so nett, nicht ständig für einen überbeurteilten, unnötigen und die Bevölkerung mit jeder Menge Dreck, Lärm und Kosten strapazierenden Tunnel zu trollen. Das ist eine einseitige Kampagne, die Sie beziehungsweise die SZ hier veranstalten - eine Frechheit und einer Zeitung wie der Süddeutschen unwürdig! Es gibt durchaus Alternativen zu diesem vor allem den Baufirmen nützenden Tunnel!

Nehmen Sie das bitte zur Kenntnis und schreiben Sie entsprechend, statt dem Wirtschafts-Lobbyisten Wiesheu ein Forum für Propaganda zu bieten! Unglaublich. Robert Jungwirth, München

Fürstenfeldbrucks Landrat Thomas Karmasin und Reinhold Bocklet, CSU-Landtagsabgeordneter für den Stimmkreis Fürstenfeldbruck, sind von Seehofers Verkündung des Aus für die Stammstrecke enttäuscht. Allerdings verdrehen beide Herren die Tatsachen, wenn sie behaupten, durch das Stammstrecken-Aus stehe der Ausbau der S4 zur Disposition. Wegen der Forcierung der zweiten Stammstrecke wurde auf Betreiben der Bayerischen Staatsregierung im Herbst 2010 der viergleisige Ausbau der S4 aus dem Förderprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gestrichen. Somit wurde der Ausbau auf den Sanktnimmerleinstag verschoben, was den Anstoß zur Petition der Bürgerinitiative zum S4 Ausbau gab. Gerade

Fürstenfeldbrucks Stimmkreisabgeordneter Bocklet, der im Landtag massgebend die zweite Stammstrecke forcierte, gehört damit zu den Mitverursachern der Verzögerung des S4-Ausbaus.

Ralf Wiedenmann,

Zell (Schweiz)

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 2. April 2012, Seite 5