

Begriffswahl zu "2.Stammstrecke":

Die häufig wiederholte Behauptung

"2.Stammstrecke = 2.Tunnel"

ist inhaltlich und auch begrifflich falsch:

- inhaltlich: 2.Stammstrecke = zusätzliche Stammstrecke, unabhängig von der Varianten-Festlegung.
- begrifflich: Gemäß "Vergleichender Machbarkeitsstudie (2001)" werden sowohl ein 2.S-Bahn-Tunnel als auch ein S-Bahn-Südring amtlich als "2.Stammstrecke bezeichnet".
- begrifflich: In den GVFG-Anmeldungen für Bundeszuschüsse ist das Münchner Milliardenprojekt als "2.S-Bahn-Tunnel" bezeichnet.

Zusammenhang S-Bahn-Außenäste / 2.Stammstrecke am Beispiel der S7-Ost:

Eine Taktverdichtung der S7-Ost benötigt einen zweigleisigen Ausbau der Außenstrecke der S7-Ost, eine andere Linienverknüpfung wäre zudem wünschenswert und würde die Fahrplanerstellung deutlich erleichtern.

Der Zusammenhang mit der 2.Stammstrecke ist finanzieller Natur:

Während eine Realisierung des S-Bahn-Südrings für "nur" ca. 600 Mio. Euro kostet, verschlänge der mehr als zwei Milliarden Euro teure 2.S-Bahn-Tunnel erheblich mehr Investitionsmittel und blockiert damit einen netzweiten Ausbau der S-Bahn-Außenstrecken, wie in GVFG-Anmeldungen der Bayerischen Staatsregierungen der letzten Jahre trotz gegenteiliger Behauptungen nachweisbar ist.

Hintergrund:

Seit mehreren Jahren versuchen Projektbefürworter des "2.S-Bahn-Tunnels" mit einigem Erfolg, Zweifler am Milliardenprojekt 2.S-Bahn-Tunnel fälschlicherweise als "Kritiker der 2.Stammstrecke" und damit ó in der öffentlichen Wahrnehmung ó als angebliche "Zukunftsblockierer" zu brandmarken, was auf einer ausgeklügelten einseitigen PR-Strategie fußt.

Derweil ist eine "2.Stammstrecke" für die Münchner S-Bahn großer politischer Konsens:

Es geht alleine um die Variante der Ausführung, ob als tiefer "2.S-Bahn-Tunnel" oder als eine der vier S-Bahn-Südring-Varianten (Nullausbau, Teilausbau, Vollausbau, Maximalausbau), deren Investitionskosten allerdings erheblich zwischen ca. 600 Mio. Euro ("Teilausbau Südring") und ca. 2.500 Mio. Euro ("2.S-Bahn-Tunnel" gemäß bisher bekannten Maximalkosten) divergieren.

Anzumerken ist auch, dass die zwei von den Südring-Befürwortern geforderten Varianten "Teilausbau" und "Vollausbau" amtlich bisher nicht untersucht wurden, sondern alleine ein betrieblich-unsinniger "Nullausbau" und ein extrem teurer Luxus-"Maximalausbau"; Auftraggeber und Gutachter der amtlichen Südring-Studien waren übrigens die Befürworter und Planergemeinschaften des 2.S-Bahn-Tunnels, die ein ureigenes Interesse an der Amtsplanung haben.

Fazit:

Statt die Zweifler am 2.S-Bahn-Tunnel unsachlich in die "Dagegen-Ecke" zu verbannen, wäre es eher andersherum zutreffend was das Wohl aller S-Bahn-Fahrgäste angeht. Die Zweifler sind also "Befürworter eines netzweiten S-Bahn-Ausbaus statt eines punktförmigen Neubaus".

Stefan Baumgartner
im Mai 2013

