

Forum

ZWEITE S-BAHN-STAMMSTRECKE

## Milliarden-Tunnelprojekt stößt auf breite Skepsis

„Bauen oder beerdigen“ (5./6.April), „Seehofer warnt vor einem Finanzgrab“ (4.April), „Seid vergraben, Millionen“ (3.April) und die Debatte um Münchens zweite S-Bahn-Tunnel-Stammstrecke:

Tunnel II beerdigen

Die Antwort auf Ihren Artikel „Bauen oder beerdigen“ kann eigentlich nur lauten: „Beerdigen.“ Denn: Der Verkehrskollaps wird eben nicht verhindert, keine einzige Panne aus der aufgezeigten Pannenliste würde durch die zweite S-Bahn-Stammstrecke vermieden werden. Im Gegenteil, das Betriebsmanagement wird noch komplizierter. Es sind also nicht nur etwaige Widerstände betroffener Stadtteile oder die ungeklärte Finanzierung, sondern wohl auch die mangelnde innere Überzeugung der Planer und des Freistaats über die Richtigkeit des Vorhabens.

Wie sonst ist es möglich, dass seit 2004 x-mal umgeplant wurde und bis heute keine Baugenehmigung vorliegt? Eine Schande ist freilich auch, dass die Stadt so tut, als ob sie das alles nichts angehe. Der Freistaat soll es richten, da der Betrieb der S-Bahn ja in seine Zuständigkeit fällt. Dabei wäre die Stadt die Nutznießerin. Was seit Jahrzehnten hier fehlt, ist ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung – nicht nur für die Stadt, sondern für den gesamten Großraum. Wie will man eigentlich dem prognostizierten Bevölkerungsdruck entgegen? Ist es denn wirklich so, dass all diese Menschen mit einem einzigen Verkehrsmittel unbedingt über den Marienplatz geleitet werden müssen? Das Lamentieren nützt jetzt natürlich nicht den leidgeprüften S-Bahn-Nutzern. Aber es liegen von Verkehrsplanern genügend Vorschläge für eine kurzfristige Ertüchtigung des S-Bahn-Systems vor, die möglicherweise Zeit für eine vernünftige Planung verschafft. Gerhard Metzner, München

Infarkt für Marienplatz

Wie kann man nur bei diesen Kostensteigerungen an einer zweiten Stammstrecke festhalten, die nur ein einziges Zentrum der Stadt München sieht? Damit wird der Marienplatz noch weiter überbelastet. Die Stadt wächst nach allen Prognosen. Und dies Wachstum erfolgt auch am Rand. Wir brauchen eine polyzentrale Entwicklung. Damit kann auch der Verkehr gleichmäßiger und sinnfällig tangential verlagert werden und der Infarkt von Marienplatz und Hauptbahnhof vermieden werden. Wer will denn eigentlich in dies immer mehr überlaufende, in sich selbst bald erstickende Zentrum? Die meisten Arbeitsplätze liegen doch ganz woanders. Über den Umsteige-Knoten Marienplatz muss umwegig gefahren und lästig umgestiegen werden. Schon heute ist es viel zu voll. Wie soll es denn werden, wenn die unselige Trasse Zwei noch alles weiter konzentriert und damit Münchens städtebauliche Entwicklung zerstört? Man redet über Kosten von im Grunde alten Planungen; es verzögert sich alles immer mehr. Und die weitere Verfolgung und Umsetzung sinnvoller Alternativen scheint gleichermaßen aufs wörtlich genommene Abstellgleis geschoben zu sein. Die Stadt braucht endlich Mut zu einer polyzentralen Entwicklung und darf nicht im alternativlosen traditionellen Denken vom allein selig machenden Herz der Stadt am Marienplatz als einzigem Zentrum bestimmt sein. Frank Becker-Nickels, München

Münchner Luxus

In Ihren Berichten zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke kommen Sie immer sehr schnell zur „etwas anderen Gretchenfrage“: Wie hast du's mit den Kosten – und mit deren Finanzierbarkeit? Jetzt sollen die Kosten schon bei 2,57 Milliarden Euro liegen, unabhängige Verkehrssachverständige sprechen sogar von knapp 4 Milliarden Euro. Der von Freistaat und Bahn geforderte Risikopuffer von 500 Millionen Euro ist mit der neuen Kostenschätzung schon innerhalb eines Jahres verbraucht und müsste nochmals – die eklatanten Kostenüberschreitungen nach Auftragsvergabe von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt lassen grüßen – auf die neuen 2,57 Milliarden Euro draufgesattelt werden, so dass wir schon jetzt rechnerisch in bei mehr als 3 Milliarden Euro angekommen sind. Warum werden wir Bürger von den Politikern wie kleine Kinder behandelt, bei denen Mami und Papi sich nicht trauen, einen unbezahlbaren Weihnachts-Herzens-Wunsch abzulehnen – und deshalb immer von Jahr zu Jahr aufs nächste Weihnachten vertrösten.

Tatsache ist: Kein Bundesfinanzminister und kein Bundesverkehrsminister, auch wenn er aus Bayern kommt, wird es wagen, wird sich trauen, 1,5 Milliarden Euro und mehr (wir wollen ja die Hälfte vom Bund finanziert haben) in ein Münchner ÖPNV-Projekt zu stecken, wenn in anderen Ballungsräumen oder in der Provinz weitaus dringendere Verkehrsnotstände zu beheben sind. Die Koordinaten für den Bundesverkehrshaushalt stehen zwischen den beiden Polen „neue Schuldenbremse im Grundgesetz“ und „unaufschiebbare, lebensnotwendige Reparatur- und Erhaltungsinvestitionen in die bisherige Verkehrsinfrastruktur“ unumstößlich fest. Der zweite S-Bahn-Tunnel ist aus übergeordneter, gesamtdeutscher Perspektive ein reines Münchner Luxusprojekt, für das keine Bundessteuermittel realistisch fließen werden. Ebenso ist es den bayerischen Steuerzahlern aus Franken, Schwaben, der Oberpfalz und Niederbayern, vermutlich auch großen Teilen Oberbayerns, nur schwer vermittelbar, wenn ihr Geld in ein unnötiges Münchner Prestige-Projekt – im wahrsten Wortsinn – verbuddelt werden soll. Heinbert Janze, München

2,6 Milliarden plus X

Mit Recht beklagt Herr Völklein das Versagen der Politik, seit Jahren (wenn nicht Jahrzehnten) überfällige Ausbauten und Verbesserungen des Münchner S-Bahn-Netzes unterlassen zu haben. Bei der Ursachenanalyse gehen die Meinungen allerdings weit auseinander. So wird seit nunmehr 15 Jahren die nahe liegende Variante, die vorhandene Bahntrasse des Südrings als zweite Stammstrecke zu nutzen, systematisch schlecht gerechnet zugunsten eines Tunnel-Großprojekts, das den typischen Verlauf aller solcher Projekte nimmt: periodisch wiederkehrende Kostensteigerungen und „Draufsattelungen“ bis zum Vielfachen der ursprünglich verkündeten Kosten (vergleiche die Beispiele Stuttgart 21, Großflughafen Berlin oder Hamburger Elbphilharmonie). So ist mit den jetzt kommunizierten 2,6 Milliarden Euro das Ende der Fahnenstange garantiert noch lange nicht erreicht – nach aller Erfahrung werden noch einmal mindestens 50 bis 100 Prozent Kosten hinzukommen. Den S-Bahn-Südring könnte man dagegen (auf vorhandener Bahntrasse) für einen Bruchteil der Kosten schrittweise ausbauen (zunächst nur im Westabschnitt viergleisig) und so sukzessive Verbesserungen fürs gesamte S-Bahnnetz herbeiführen: Durch neue Verknüpfungspunkte mit U-Bahnen und weiteren ÖV-Linien (etwa an der Poccistraße und am Kolombus-platz), die gleichzeitig zu attraktiven Stadt-Subzentren aufgewertet würden und München endlich die dringend benötigte Dezentralisierung (weg vom Marienhof!) bringen würden. Weiter durch dann mögliche (weil finanzierbare) Ausbauten an den Außenästen, etwa der S7 Ost oder der S4 West. Darin liegt die realistische „Wachstumsperspektive“ der Stadt und Region. Und die vom Autor beschworenen Expresslinien in die weitere Region (Rosenheim, etcetera)? Die gibt es doch jetzt bereits!

Professor Wolfgang Hesse, München

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 09. April 2014, Seite 37