



Pressemitteilung

Bauen oder Beerdigen - SZ Samstag, 5. April 2014

Was haben die 17 Störmeldungen der Twitter-Graphik mit dem Tieftunnel zu tun?

Sollen sie die Notwendigkeit der 2. Röhre untermauern?

Dann ist das gründlich daneben gegangen, denn höchstens zwei der 17 Störfälle haben im Tunnel ihren Ursprung, alle anderen liegen auf der Stammstrecke außerhalb des Tunnels oder auf den Außenästen. Laut Statistik (mvv-blog.de) liegen weniger als 10% der Störursachen im heutigen Tunnel.

Hat die SZ schon alles vergessen?

SZ: Um es deutlich zu sagen: Der zweite Tunnel ist dringend notwendig für das Münchner S-Bahn-Netz. Nicht so sehr, damit im Störfall ein Bypass da ist. Das wichtigste Argument für die Röhre ist die Wachstumsperspektive.

Fakt ist: Wachstumsperspektive heißt: mehr Kapazität, heißt 10-Minuten-Takt auf allen Linien. Das wird durch den zweiten Tunnel und den teilweisen 15-Minutentakt bei weitem nicht erreicht. Der Tunnel ist keine Voraussetzung für den allgemeinen 10-Minuten-Takt, der kann mit dem Südring günstiger, schneller und billiger erzielt werden.

SZ: Nur mit einer zusätzlichen Ost-West-Verbindung lassen sich Expresszüge sowie zusätzliche Verbindungen aus dem weiteren Umland, aus Rosenheim, Ingolstadt oder Augsburg, in die Innenstadt führen.

Fakt ist: Der Tunnel ist weder für Expresszüge geplant noch geeignet.

SZ: Noch sehr viel schlimmer aber ist, dass auch keine wirkliche Alternative vorliegt, die schnell umgesetzt werden könnte. Für die von den Tunnelgegnern immer wieder genannte Ertüchtigung des Bahn-Südrings liegen keine Pläne vor, die man mal eben aus der Schublade ziehen könnte.

Fakt ist: Für den Südring gibt es bisher folgende Studien und Planungen:

- 1) Alternative Südring aus der Machbarkeitsstudie der DB AG von 2001
- 2) Teilausbau Südring von BKS von 2007
- 3) VR Studie Südring vs. Tunnel von 2008
- 4) Gutachten der Staatsregierung von 2009

Das sind zwar keine Planungen in die man 100 Millionen Euro investiert hat, aber die Lösungen sind aufgezeigt und können trotz allem schneller umgesetzt werden. Unter anderem auch, weil es sich beim Südring nicht um ein kompliziertes, risikobehaftetes Tunnelbauwerk handelt, sondern um den Bau einer übersichtlichen, oberirdischen Bahnstrecke auf bahneigenem Gelände.



Seite 2

SZ: Mal ganz abgesehen davon, dass auch da die Kostenfrage alles andere als geklärt ist.....

Fakt ist: Es liegen mindesten vier Kostenschätzungen vor. Drei davon bewegen sich im Bereich von unter 300 bis max. 600 Mio. Euro (DB AG von 2001, VR 2008, Ernst Basler+Partner von 2010). Selbst das umstrittene Gutachten der Staatsregierung von 2009 liegt mit 1100 Mio. Euro unter der Hälfte der aktuellen Tunnelkosten.

SZ: ...und –anders als beim Tunnel –nicht nur Anwohner in Haidhausen, sondern auch in Giesing, Sendling und Laim, also quasi in der ganzen Stadt, auf die Barrikaden gehen dürften....

Fakt ist: Der Tieftunnel wird unter der gesamten Innenstadt gebohrt u.a. 9 Meter vom Dom-Nordturm entfernt und entsprechend groß sind die Betroffenheiten nicht nur in Haidhausen, wie die Klagen aus unterschiedlichen Stadtteilen zeigen.

Die Anwohner in Giesing, Sendling und Laim bekämen eine zusätzliche, attraktive Verkehrsverbindung. Die S-Bahnen sind wesentlich leiser als die heute verkehrenden Güterzüge. Ein Umbau würde mehr an Schallschutz bieten als heute vorgesehen ist, so dass ein S-Bahn-Betrieb keine Lärmbelästigung darstellt und von der Bevölkerung akzeptiert wird, wie man in Unterhaching an der neuen Strecke nach Deisenhofen sehen kann. Im Übrigen hat sich der BA von Giesing aus all diesen Gründen für den Südring ausgesprochen.

SZ: Auch kleinere Maßnahmen wie der Bau eines zusätzlichen Halts an der Poccistraße oder eine Verbindung vom Harras nach Laim („Sendlinger Spange“) lindern allenfalls die Auswirkungen bei Störungen wie am Mittwoch. Aber eine Perspektive für die nächsten 20, 30, 40 Jahre bringen auch sie nicht.

Fakt ist: Das hat noch nie jemand behauptet. Sie sind aber Bausteine in einem Gesamtplan für einen raschen und kostengünstigeren Nutzen für die Fahrgäste.

SZ: Wird die Röhre indes beerdigt, muss auch allen klar sein: Dann ist im Großraum München ein Verkehrskollaps unausweichlich.

Fakt ist: Eine polemische Behauptung, die durch nichts, aber auch gar nichts belegt ist. Sie wird sogar von der DB AG widerlegt, die in ihrer Machbarkeitsstudie von 2001 feststellt: **Zitat:** **“Verkehrlich und betrieblich erscheinen beide Varianten als möglich**, wobei aber gewisse Vorteile bei der Variante 2. S-Bahn-Tunnel zu sehen sind. So kann z.B. das Wenden der Züge am Ostbahnhof für die Relation nach Giesing entfallen.“

Aber selbst dieser Vorteil ist schon längst dem Rotstift zum Opfer gefallen.

Für die BI Haidhausen
Dr. Walter Heldmann