



27.01.2016

## Pressemitteilung

---

### Hier spricht das Volk

#### Ausschnitte öffentlicher Kommentare

19.01.2016

Auch den Bau der zweiten Stammstrecke sieht der BN längst nicht als gesichert an. Zwar gebe es eine Zusage aus Berlin, dass die zweite S-Bahn-Röhre kommen soll, allerdings sei nicht klar, zu welchem Preis. „**Wir halten die Stammstrecke nach wie vor für ein verfehltes Projekt**“, sagte Mergner. Zudem blockiere die Debatte darüber alternative Konzepte wie eine dringend benötigte Stadt-Umland-Bahn, den Ausbau des Trambahnnetzes mit Tangentialverbindungen sowie den Ausbau des Süd- und des Nordrings für den Zug- und S-Bahnverkehr.  
Christian Hierneis, Vorsitzender der BN-Kreisgruppe München

18.01.2016

Es müsste doch möglich sein, nach Jahren der Diskussion um allerlei **Unsinn** wie Transrapid und **zweite Stammstrecke**, die Stadt zu vernünftigerem Handeln zu zwingen. Wien hat den Bahnhof Meidling gebaut, das perfekte Vorbild für eine sinnvolle Verknüpfung im Münchner U- und S-Bahnnetz. **Das alles schon ist besser als ein zweiter Tunnel**, vor allem: Es kostet lediglich ein weiteres Gleis beziehungsweise eine weitere Bahnsteigkante in Laim und ein paar Weichen, die Gleise am Großmarkt bieten genug Platz.  
Michael Krüger, München

18.01.2016

Viele wichtige und notwendige, im Grundsatz längst beschlossene Maßnahmen zum ÖPNV sind seit langem liegen geblieben; so auch der Vollausbau der Sendlinger Spange, die Sie leider in Ihrem Bericht nicht erwähnen. Für diese, auch für einen Störfall wichtige Verbindung der S-Bahn zum Heimeranplatz, sind bereits vor zehn Jahren die Planfeststellungsunterlagen fertiggestellt gewesen.  
**Wieder war es die Stammstrecke, die zu einem jähen Stopp bis heute geführt hat.**  
Alfred Nagel, München

16.01.2016

Wie wohltuend, dass die SZ endlich einmal die Münchner Verkehrspolitik kritisch beleuchtet und sich nicht auf die Dauer-Akklamation des **unseligen Tieftunnel-Projekts** zurückzieht. „Unselig“ deshalb, weil dieses überbeure, sinnlose, **für die Stadtstruktur schädliche Projekt** seit nunmehr über 20 Jahren jede sinnvolle Erweiterung des öffentlichen Münchner Verkehrsnetzes blockiert. Eine zweite und dritte Stammstrecke gibt es bereits seit Beginn des Eisenbahn-Zeitalters in München, nämlich den Süd- und Nordring - nur werden leider beide für den Nah- und S-Bahnverkehr nicht genutzt.....  
Es wäre zu wünschen, endlich mit kleinen Maßnahmen zu beginnen statt weiter die Fata Morgana eines widersinnigen Großprojekts zu beschwören.  
Prof. Dr. Wolfgang Hesse, München



16.01.2016

Die Kosten der zweiten Stammstrecke belaufen sich auf mindestens 3 Milliarden Euro. Wenn der Bund also 60 Prozent fördert, also mindestens 1,8 Milliarden Euro, müssten für sechs Jahre sämtliche GVFG-Mittel für die zweite Stammstrecke verwendet werden. **Ein völlig unrealistisches Szenario**, denn die anderen Bundesländer verfolgen ebenfalls wichtige Schienennahverkehrsprojekte.

Ralf Wiedenmann, Zell/Schweiz

21.12.2015

Die Verspätungsanfälligkeit wird mit der zweiten Stammstrecke wohl kaum geringer, denn diese entsteht zu einem großen Teil auf der 2-gleisigen und 30 Kilometer langen Mischverkehrsstrecke zwischen Laim und Freising. Bei einem 15-Minuten-Takt wird das Zeitfenster für einen Regionalzug mit höherer Reisegeschwindigkeit zwischen zwei S-Bahnen geringer und es wird somit zu mehr fahrplanmäßigen und außerfahrplanmäßigen Überholungen kommen. Diese bedeuten entweder generell längere Fahrzeiten, oder eine Abweichung vom gut merkbaren Taktfahrplan. Außerfahrplanmäßige Überholungen bedeuten Verspätungen.

Dr. Ralf Wiedenmann, Zell/Schweiz

16.12.2015

Aus heutiger Sicht gilt "Die Planungsfehler von heute sind die Betriebsstörungen von morgen." Es bleibt zu hoffen, dass das **Fehlplanungsprojekt zweiter S-Bahn-Tieftunnel** nicht realisiert wird und stattdessen das S-Bahn-System gemäß den Grundsätzen der Eisenbahnfachliteratur ausgebaut wird, damit die nächste Generation nicht gezwungen ist, nach der sinnlosen Versenkung von 4 Milliarden € in **einen Tieftunnel ohne Nutzen**, diese Binsenweisheit in "Die Planungsfehler von gestern sind die Betriebsstörungen von heute." umzuformulieren.

Thomas Kantke, München

07.12.2015

Ganz genau so ist es mit dem unfinanzierbaren zweiten S-Bahn-Tunnel. Seit einer Generation, von Jahr zu Jahr, werden wir Münchner vertröstet und hingehalten. Es reicht jetzt, denn es gibt auch hier preiswert finanzierbare Alternativen! Wenn die 3,1 Milliarden Euro – **wahrscheinlich noch weitaus mehr** – für den zweiten S-Bahn-Tunnel nicht aufzubringen sind, so muss auch hier endlich für München ein „Plan B“ greifen: Sukzessive, step by step, diejenigen Verbesserungsmaßnahmen – nach Prioritäten – umsetzen, die jeweils auf Sicht finanzierbar sind: Erstens die Fertigstellung des Lückenschlusses der U5 von Laim nach Pasing als dann preiswerter Bypass zur S-Bahn-Stammstrecke; zweitens ein sparsamer S-Bahn-Südring „light“ (eine S-Bahn-Linie alle 20 Minuten und bei Sperrung der Stammstrecke auch die Flughafenbahn S8), über die Sendlinger Spange, ohne Luxus-Ausbau, ohne Schnörkel, nur die Bahnsteige „Heimeranplatz“, „Poccistraße“ und „Kolumbusplatz“ zur Vernetzung mit der U-Bahn. Drittens die Beschaffung von zusätzlichen S-Bahn-Zügen. ....

**Diese für München finanzierbare Vorgehensweise muss nur politisch gewollt sein.**

Heinbert Janze, München

Alle Beiträge im Original und komplett sind unter [www.s-bahn-ausbau.de](http://www.s-bahn-ausbau.de) nachzulesen.