



Ein zweiter Tunnel nützt wenig

Warten auf den neuen Schub / SZ vom 21./22. Oktober

In Ihrer, aus meiner Sicht durchaus richtigen Analyse der Münchner Nahverkehrssituation, kommen Sie zu dem eher pessimistischen Schluss, dass die zukunftsichernden Maßnahmen im Umfang von ca. vier Milliarden Euro wegen knapper Kassen nicht erbracht werden können. Ich möchte an dieser Stelle eine optimistischere Sicht einbringen und aufzeigen, dass es durchaus Lösungen für das Münchner S-Bahn-Netz gäbe, die wir uns auch leisten können. Man muss nur die Probleme richtig analysieren.

Zunächst kann man feststellen, dass die nervigen Verspätungen nicht, wie Sie behaupten, durch den Engpass der Stammstrecke entstehen. Die meisten Störfälle haben ihren Ursprung im Außenbereich, wo viele Strecken eingleisig sind oder im Mischbetrieb mit dem Regionalverkehr betrieben werden. Die Störanfälligkeit hat sich seit der Modernisierung der Stammstrecke und der Einführung des 10-Minuten-Taktes nicht verbessert. Das ist nicht mein subjektiver Eindruck als S-Bahn-Fahrer, sondern das Ergebnis einer Untersuchung der Pro-Bahn aus dem Jahre 2005.

Solange nicht gleichzeitig die Außenstrecken ausgebaut werden, nützt ein zweiter Tunnel wenig. Vor allem ist auch ein Express-Betrieb auf diesen Strecken gar nicht möglich, wie sich an den jetzt bekannten Betriebsplänen für den zweiten Tunnel zeigt. Und das sind leider die Mehrzahl der Strecken. Es ist schwer nachzuvollziehen, warum in dieser "prekären" Situation öffentlicher Finanzen die offiziellen Stellen so krampfhaft an dem gegenwärtigen, sündteuren Tunnelplan festhalten, wo es doch kostengünstigere und mindestens gleichwertige Alternativen gäbe.

Neben der schon völlig zerredeten, aber immer noch besseren Südumfahrung möchte ich hier auf die billigere Lösung City-Tunnel hinweisen. Darüber hinaus wäre eine dritte Lösung machbar, bei der die S-Bahn die schon vorhandene und nicht ausgelastete Ost-West-Verbindung des U4/5-Tunnels benutzt. Dies wäre die eleganteste und billigste Lösung. Technisch ist so ein bi-modaler Betrieb "S-Bahn über U-Bahn-Strecke" machbar und in anderen Städten bereits Realität. Für den normalen MVV-Nutzer und Steuerzahler ist es höchst unverständlich, warum in Zeiten knapper Kassen auf nicht finanzierbaren Prestige-Lösungen wie diesem Tunnel ("Größte Verkehrsbaustelle Deutschlands", wird da voll Stolz behauptet) beharrt wird.

Dr. Walter Heldmann, St. Gilgen, Österreich

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.245, Dienstag, den 24. Oktober 2006 , Seite 46

Fenster schließen ⓘ