

# PRO BAHN Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

An die  
Damen und Herren  
der Medien

**PRO BAHN  
Regionalverband Oberbayern e.V.**

Agnes-Bernauer-Platz 8  
80687 München  
Tel.: 089 / 53 00 31  
Fax: 089 / 53 75 66  
oberbayern@pro-bahn.de  
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 4. April 2017

## Medieninformation

### Zum morgigen Spatenstich für den 2. S-Bahn-Tunnel / Probleme absehbar

Sehr geehrte Damen und Herren,

„München steht mit dem 2. S-Bahn-Tunnel eine ärgerliche Dauerbaustelle ins Haus, die schlecht geplant ist, wenig Nutzen bringt, zu weiteren Kostensteigerungen führt und die Gefahr besteht, unfertig in Betrieb zu gehen und einen abgerissenen Hauptbahnhof als Torso zu hinterlassen“ so Andreas Barth, Münchner Sprecher des bundesweiten Fahrgastverbandes PRO BAHN angesichts der am Mittwoch zu erwartenden Lobhudeleien und des Selbstlobs der Politik. „Auch wenn das heute keiner hören will - es kann in 15-20 Jahren niemand überrascht sein, wenn dann 'plötzlich' der verkehrliche Nutzen sich negiert, die Kosten steigen, die Planungsfehler offen zu Tage treten. Die Probleme sind bekannt, auch wenn die oberste politische Ebene derzeit versucht sie zu ignorieren“ so der PRO BAHN-Sprecher weiter. „Wir sprechen die Probleme auch bewusst so klar an, damit nachher niemand sagen kann, dies hätte ja niemand wissen können“ so Barth weiter in Bezug auf den Tunnelblick der Handelnden.

Schlecht geplant sind beispielsweise die Wege am wichtigen Umsteigeknoten Laim, das Umsteigen zwischen den S-Bahn-Richtungen wird wesentlich länger als heute. Auch die Wege von und zu den Bussen sind dort unnötig lang. Am Hauptbahnhof wurden sogar die ursprüngliche Planungen von der Genehmigungsbehörde zurückgewiesen, da sie gefährdende Engstellen im Bereich der U-Bahn-Linien U4/5 erzeugt hätte und auch die MVG sich dagegen wehren musste.

Der Nutzen des zweiten Tunnels ist politisch hochgelobt aber faktisch sehr überschaubar. Im Rahmen des Express-S-Bahn-Konzepts sollen statt heute 30 Züge je Stunde künftig 33 Züge je Stunde fahren - gerade alle 20 Minuten eine S-Bahn mehr. Und gleichzeitig soll die Taktdichte auf etlichen Strecken vom 10-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt sinken. Eine Rechen-schwäche der Untersuchungsmethode hat hier zu einem 'positiven' Ergebnis geführt.

Hingegen hat der 2. Tunnel faktisch den Ausbau der S-Bahn über 15 Jahre lang ausgebremst. Gelder für den Ausbau der Außenstrecken wurde gestrichen. Das Sofortprogramm von Staats-regierung und Landtag von 2012 wurde bisher noch nicht ernstlich angegangen, knapp 5 Jahre scheinen für 'sofort' wohl zu kurz zu sein.

Die Kosten sind mit aktuell 3,8 Milliarden Euro seit der initialen Planung mit ursprünglich 500 Millionen Euro bereits jetzt explodiert, das Ende der Fahnenstange ist kostenmäßig dennoch

noch nicht erreicht.

Eng in die Baustellenplanung ist der Teilabriß des Hauptbahnhofs verwoben, dessen Wiederaufbau allerdings bisher eher eine theoretische Trockenübung ist. Hier entsteht das nächste Finanzierungsloch, das die Fahrgäste dann voraussichtlich mit einem unfertigem Bahnhof büßen müssen.

Garniert ist das ganze mit einer Ignoranz gegenüber Fakten, Kritik wird abgebügelt, Kritiker diffamiert. Anstelle einer ernsthaften Variantenuntersuchung wurde eine 'sonderpädagogische Maßnahme' (O-Ton Ex-Oberbürgermeister Ude) durchgeführt, deren Ergebnis dann wie gewünscht war.

Die wichtigsten Argumente zum zweiten S-Bahn-Tunnel hat PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/> veröffentlicht.

„Es bleibt zu hoffen, dass nachdem jetzt ja die Milliarden im Tunnel versenkt werden dürfen, wenigstens der sinnvolle Ausbau der Außenstrecken nicht weiter blockiert wird“ betont der PRO BAHN-Sprecher.

Verantwortlich und für Rückfragen der Redaktion:

PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Andreas Barth, stellv. Vorsitzender,  
<aba@muenchen.pro-bahn.de>