

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, 16. Oktober 2009

Medieninformation

Angriff auf den Südring nur Ablenkungsmanöver von den Tunnelproblemen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fahrgastverband PRO BAHN erinnert daran, dass die Probleme beim zweiten S-Bahn-Tunnel ausschließlich bei den Tunnelplanern liegen. „Bis heute liegt keine akzeptable genehmigungsfähige Planung für den gesamten Tunnel vor, östlich der Isar ist selbst die Trassenführung noch unklar“ so Andreas Barth, Sprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Im Frühjahr hat der Münchner Stadtrat beschlossen, die Planungen des Tunnels unvermindert weitergehen zu lassen, die Südringplanungen haben deshalb auch nicht die Tunnelplanungen verlangsamt. „Der Versuch jetzt von den gravierenden Mängeln bei der Tunnelplanung abzulenken wird nicht gelingen, die Auswahl einer schlechten Varianten auf dem Südring für den Vergleich wird keinen positiven Effekt für den Tiefunnel haben“ so Andreas Barth weiter.

Der PRO BAHN-Sprecher erinnert daran, daß Fakten nicht mittels politischer Erklärungen einfach aus der Welt beschossen werden können. Der Status beim zweiten Tunnel ist unverändert schlecht: Die Streckenführung steht nicht fest, die Finanzierung ist ungesichert, der Nutzen-Kosten-Faktor hält bisher keiner Überprüfung stand.

Die Situation beim zweiten S-Bahn-Tunnel erinnert den PRO BAHN-Sprecher an die anderer Großprojekte wie dem Transrapid: Der Abschluß einer Finanzierungsvereinbarung steht immer „in den nächsten Monaten“ an. Der Baubeginn ist stets nächstes bis übernächstes Jahr. Beide Zustände können viele Jahre unverändert anhalten. Wer es wagt, Kritik zu äußern, der wird mit „sonderpädagogischen Maßnahmen“ belegt. „Wenn dann noch so offen bei der Untersuchung von Alternativen eine schlechte Variante gewählt wird, indem zwei von drei Bahnhöfen weggelassen werden, dann sieht man die Panik bei den Projektverantwortlichen umso deutlicher“ betont Andreas Barth.

Der Freistaat Bayern plant seit 2001, einen zweiten S-Bahn-Tunnel in München zu bauen. Die Baukosten sind von 500 Millionen Euro auf 1700 Millionen Euro (offiziell) explodiert, die Zwischenhalte sind von sieben auf zwei gesunken.

Verantwortlich und für Rückfragen der Redaktion:

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