

Forum

MÜNCHENS STOCKENDE VERKEHRSPANUNG

Wien macht vor, wie es geht

svöllig verfahren%vom 9.Januar und die Schwierigkeiten der Münchner Verkehrsplanung:

Jagd auf eine Fata Morgana

Wie wohltuend, dass die SZ endlich einmal die Münchner Verkehrspolitik kritisch beleuchtet und sich nicht auf die Dauer-Akklamation des unseligen Tieftunnel-Projekts zurückzieht. sUnselig%deshalb, weil dieses überteure, sinnlose, für die Stadtstruktur schädliche Projekt seit nunmehr über 20 Jahren jede sinnvolle Erweiterung des öffentlichen Münchner Verkehrsnetzes blockiert. Leider macht sich der Autor die irreführende Terminologie der Tunnelbetreiber (szweite Stammstrecke%zu eigen: Eine zweite und dritte Stammstrecke gibt es bereits seit Beginn des Eisenbahn-Zeitalters in München (und damit länger als die sogenannte erste Stammstrecke): nämlich den Süd- und Nordring . nur werden leider beide für den Nah- und S-Bahnverkehr nicht genutzt. Noch immer steht ein sSchlecht-achten%aus den 90-er Jahren im Raum, mit dem absurden Schluss, ein 40 Meter tiefer Tunnel durch die gesamte Münchner Innenstadt sei günstiger als der Ausbau des Südrings für den S-Bahn-Betrieb.

Die Liste der durch die Tieftunnel-Propaganda und anderwärts blockierten kleinen Projekte ließe sich beliebig verlängern: Wo bleibt die Ertüchtigung der S-Bahn-Außenäste und der Flughafen-S-Bahn (alle haben trotz gegenteiliger Behauptungen mit dem Tieftunnel nichts zu tun!)? Wo die Verlängerungen der U-Bahn nach Pasing und nach Englschalking? Warum wird die Tram durch den Englischen Garten (viel vordringlicher und billiger als ein Autotunnel) nicht endlich gebaut? Statt einer U-Bahn in den Münchner Norden könnte die bestehende Tram durch die Barer Straße zur Münchner Freiheit verbunden werden und dann im Zwei- bis Drei-Minutenbetrieb verkehren. Man könnte die verheerenden Nachwirkungen der Tram-Vernichtungspolitik der 70-er bis 90-er Jahre revidieren und wichtige damals stillgelegte Strecken wiederbeleben, zum Beispiel durch die Kapuzinerstraße nach Obergiesing oder über die Theresienwiese zum Harras und weiter in den Münchner Südwesten, und und und...

Es wäre zu wünschen, dass die SZ vermehrt solche Projekte aufgreift (daraus könnte schnell ein skleiner Masterplan% entstehen) und den Druck auf die Stadtpolitiker erhöht, endlich mit kleinen Maßnahmen zu beginnen, statt weiter die Fata Morgana eines widersinnigen Großprojekts zu beschwören. Prof. Dr. Wolfgang Hesse, München

Autofeindlich

sUm es kurz zu machen: Das Auto ist, verglichen mit anderen Verkehrsmitteln, verhältnismäßig laut und dreckig, es braucht deutlich mehr Platz. Es kann und wird nicht verschwinden, aber es kann in einer wachsenden Stadt wie München nicht die Zukunft sein. Die Zukunft heißt: öffentlicher Nahverkehr, Fahrrad und zu Fuß gehen.% Endlich lässt die Münchner SZ die Maske fallen: Sie ist eine autofeindliche Zeitung, die gegen Autofahrer nur noch polemisieren kann, die Interessen der Autofahrer in keiner Weise widerspiegelt, sich nur noch der Zielgruppe der Radfahrer verpflichtet sieht und sich von einer objektiven Berichterstattung vollkommen verabschiedet hat.

Wo bleiben die Berichte über die Radlrambos? Die ohne Licht in der Nacht auf der Straße radeln, über die Idioten, die gegen die Fahrtrichtung radeln, über die, die glauben, aus einer moralischen Überlegenheit heraus sich ihre eigenen Verkehrsregeln basteln zu dürfen. Über die, die ohne jedes Unrechtsbewusstsein über rote Ampeln radeln. Wo bleibt der Bericht darüber, wie Radler in Kampfmontur Fußgänger jagen? Ich sage Ihnen: Radler begehen mindestens genauso viele Übertretungen, wie es Autofahrer tun. Aber wie oft kommt es vor, dass ein Autofahrer mit Absicht über rote Ampeln fährt, kein Licht anhat oder falsch durch Einbahnstraßen fährt? Fahrradfahrer tun das massenweise, aber solche Wahrheiten interessiert die Redaktion der SZ ja nicht mehr. Sie sollten mal darüber nachdenken, dass es auch Autofahrer gibt, die dieses Blatt lesen. Reporter wie Sie sind es, die einem das Lesen gründlich vermiesen.

Wo sind die Berichte über die verstaute Straßen, in denen nach dem Bau von Radstreifen sich nun die Autos stauen, aber einfach nicht weniger werden? Wo wird darüber berichtet, was es für die Anwohner bedeutet, wenn sie der Radstreifen wegen nun die Autokolonnen vor der Türe haben? Oder wenn die Autofahrer nun die Schleichwege durch die Nebenstraßen nehmen und den Stau umfahren, so dass die bizarre Situation eintritt, dass die Autos durch Wohngebiete fahren, während die Radler auf den Hauptstraßen unterwegs sind. Wäre es umgekehrt nicht sinnvoller? Wo ist mal ein Kommentar in diese Richtung? Bernd Peters, München

In Wien klappt das

Im SZ-Beitrag über die desaströse Münchener Verkehrspolitik heißt es, der MVV hatte 2014 gerade mal 680 Millionen Fahrgäste (inklusive Umland) und feiert sich für diesen Rekord! Zum Vergleich: Wiener Linien, nur innerhalb der Stadtgrenze, 2014: 931 Millionen, also ohne Umland schon 37 Prozent mehr als München! Wien ist zwar mies beim Radfahren, aber dafür haben mehr als 650000 Wiener eine Jahreskarte. Bei 1,8 Millionen Einwohnern, vom Baby bis zum Greis. Kinder/Schüler fahren ja sowieso gratis oder haben ein Jugendticket (65 Euro im Jahr für ganz Wien, Niederösterreich und Burgenland, selbstverständlich auch gültig in allen Fernzügen). Apropos Fernzüge: Seit Dezember ist der Wiener Flughafen nun auch ziemlich gut mit dem neuen Hauptbahnhof verbunden. Züge fahren jetzt ab Flughafen

bis nach Hamburg (ICE). Selbstverständlich gilt dann im ICE auch das Wiener S-Bahn-Ticket. Das gibt es doch nicht, dass da in München nix weiter geht! Martin Unger, Wien

So wird das nichts

Ihrem Artikel kann ich voll zustimmen, man hätte ihn aber als Kommentar bezeichnen müssen. Eigentlich ist alles noch viel schlimmer. Es geht nicht nur um den Finanzierungsstreit zwischen München, Freistaat und Bund. Das Dilemma ist, dass es im Grunde genommen keine einzige Partei gibt, welche für die zweite Stammstrecke einsteht. Freie Wähler und Grüne im Landtag lehnen die zweite Stammstrecke ab. Landtags- und Stadtrats-SPD und -CSU geben zwar vor, dass sie sich für die Stammstrecke einsetzen. Aber dabei handelt es sich nur um ein Lippenbekenntnis. Wenn den beiden Parteien wirklich am Bau der zweiten Stammstrecke gelegen wäre, hätten sie sich dafür einsetzen müssen, dass im Bundeshaushalt mehr Mittel für Investitionen in den Schienennahverkehr eingestellt werden. Aus den Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) finanziert der Bund solche Projekte mit 60 Prozent, den Rest finanziert das jeweilige Land. Diese Bundesmittel machen jedoch seit Jahren nur lächerliche 333 Millionen Euro jährlich für ganz Deutschland aus. 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

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 16. Januar 2016, Seite 107