

Süddeutsche. Zeitung
Abt. Leserbriefe, München-Teil
Hultschiner Str. 8

81677 München

SZ vom 20.4. 2017, Thomas Anlauf zum SZ-Verkehrsparlament: : §Neuartige Züge für die neue Röhre

Lieber Herr Anlauf, liebe SZ-Redakteure,

leider sind Sie in Ihrem Bericht mit keinem Wort auf die anschließende Diskussion eingegangen. Dies möchte ich mit meinem eigenen Bericht nachzuholen versuchen und bitte Sie um Veröffentlichung.

Die gestrige SZ-Veranstaltung hat aus meiner Sicht folgendes deutlich gemacht:

- Die Projekt-Verantwortlichen sind (aus welchen Gründen auch immer) in dieses Projekt hineingestolpert, sachliche Begründungen, Zweckmäßigkeit und Belange der Fahrgäste spielen kaum eine Rolle. Dass es neben dem Tieftunnel ("2. Stammstrecke") noch andere, wirklich drängende S-Bahn-Probleme zu lösen gibt, scheint bei der Staatsregierung langsam anzukommen. Immerhin hat Min. Herrmann dem Nordring einige Redepassagen gewidmet, der Südring kam dagegen nicht vor, wurde dann in der Diskussion aber als nicht ausgeschlossenes "add-on" hingestellt. Tatsächlich sollte es Maßnahmen geben, die VOR der Tieftunnel-Fertigstellung (2026 ??) zu ergreifen seien, die meisten seien mit ihm eng verknüpft - und dann sei noch eine große Menge Aufgaben NACHher zu erledigen (sprich: 2030 ++). Welche Projekte in welche Kategorie gehören: keine Aussage dazu.

- Eine abgestimmte und (einigermaßen) konsistente Gesamtplanung existiert definitiv NICHT. Der Moderator stellte die (treffende und bezeichnende) Frage: "Soll es irgendwann mal ein Konzept geben?" Dass z.B. der Tunnel Regionalzug-tauglich sein sollte, scheint man inzwischen gemerkt zu haben, "daran wird jetzt geplant" (Wort-Zitat Herrmann). Dass daraus bauliche und verkehrliche Konsequenzen folgen, welche die jetzige Planung womöglich über den Haufen werfen, wird ignoriert. Dem Einwand, dass das vorliegende Betriebskonzept (mit Mischverkehr, 15-Minuten-Takt, nur 10 % mehr Züge etc.) nicht praktikabel und daher zu revidieren ist, wurde nicht widersprochen (nochmals: "Daran wird jetzt geplant") - aber dass man in dieser Bedenkzeit tunlichst nicht weiter baut, sondern sich besser anderen, einfacheren, wichtigen Projekten widmet - davon war natürlich keine Rede. Die unter Verkehrsplanern (und nicht nur dort) gültige Binsen-Weisheit: "Erst denken - dann bauen" scheint in den verantwortlichen Kreisen noch nicht angekommen zu sein.

- Der Knackpunkt "Finanzierung" wurde ausgespart - bis auf die Bemerkung, dass der GVFG-Topf aus Berlin doch bitte vergrößert werden solle. Dagegen ging gerade kürzlich der Beschluss durch die Presse, dass dieser bis 2025 NICHT aufgestockt und danach womöglich sogar ganz gestrichen würde. Damit sind alle Projekte außerhalb des Tieftunnels ohne finanzielle Grundlage, d.h. leere Versprechungen.

Daraus sollte man nun die unweigerlichen Konsequenzen ziehen:

- Das Projekt "2. Stammstrecke" ist (trotz der langen, wechselvollen Vorgeschichte) unüberlegt und ohne belastbare Planung auf den Weg gebracht worden. Es liegt kein praktikables Betriebskonzept vor; 15-Minuten-Takt, Takt-/Liniengemisch, Mischverkehr mit "Expresszügen", Untauglichkeit für Regionalzüge, lange Umsteigewege für Fahrgäste etc. sind inakzeptabel. Die Nutzen-/Kosten-Berechnungen sind fragwürdig und machen eine Finanzierungs-Förderung unwahrscheinlich. Die Finanzierung steht auf tönernen Füßen und schließt andere, sinnvolle und notwendige Projekte über 30 Jahre aus. Ein abgestimmtes Gesamtkonzept für den Münchner Schnellbahn- und öffentlichen Nahverkehr gibt es zur Zeit nicht.

- Eine gründliche Revision der bestehenden Pläne, ihre Einordnung in ein (zu erstellendes) Gesamtkonzept sowie eine unabhängige Überprüfung der Nutzen-/ Kosten-Berechnungen sind unabdingbar. Bei den Planungen wäre eine breite Bürgerbeteiligung zu wünschen. Während der Revisionszeit weiter zu bauen ist unverantwortlich. Die so gewonnene Zeit kann sinnvoll genutzt werden, um dringende S-Bahn-Projekte sofort in Angriff zu nehmen und damit möglichst schnelle Abhilfe für die drängenden Probleme zu schaffen: Südring-Ausbau (zur Aufnahme zweier zusätzlicher Linien für den 10-Minuten-Takt), Ostring (für S-Bahn- Güterverkehr und Flughafen-Express), Außenstrecken (nach Dringlichkeit, Nordring (für 2 weitere Zusatz-Linien). Damit könnte München 2022-2025 ein hervorragendes S-Bahn-Netz haben, das mehr leistet als das gesamte Tieftunnel-Programm.

- Über den Tunnel kann man nach Planrevision neu befinden. Auf jeden Fall muss er Regionalzug-tauglich sein, S-Bahnen braucht es dort nicht, der 1. Tunnel leistet (mit Süd- und Nordring) mehr als genug. Vordringliche U- und Trambahn-Ausbauten gehören natürlich mit zum Sofortprogramm.

Mit freundlichen Grüßen

(Wolfgang Hesse)

--

Prof. Dr. Wolfgang Hesse