

Von: S7Ost.Nbb.Otn <S7Ost.Nbb.Otn@web.de>

Betreff: Leserbrief zu dem Artikel „Raus aufs Land“

Datum: 21. Oktober 2018 22:44:42 MESZ

An: forum@sueddeutsche.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Artikel „Raus aufs Land“ in der SZ vom 20./21. 10. 2018, S. 39, sende ich Ihnen den folgenden Leserbrief.

Die Annahme, dass bei den Verhandlungen zwischen CSU und FW die Finanzierung „wichtiger Münchner Projekte nicht befeuert“ wird, ist sicher berechtigt. Und teilweise auch wünschenswert, denn bei manchem der teuren Projekte ist der Nutzen nicht klar erkennbar - weder für München, noch für das städtische Umland oder gar ganz Bayern.

Als prominentestes Beispiel hierfür muss der 2. Stammstreckentunnel genannt werden. Sein wichtigster „Nutzen“ ist ein zweiter S-Bahn-Halt beim Münchner Rathaus. Für annähernd vier Milliarden Euro allerdings teuer erkaufte. Dabei ist dieses Bauwerk keinesfalls erforderlich, denn die Kapazität des bestehenden Systems ist noch lange nicht erschöpft. Sie könnte mit geringem Aufwand erheblich gesteigert werden: denn in der Hauptverkehrszeit fahren nur 25 % der Bahnen als Langzüge (bestehend aus drei Zügeinheiten) durch den Tunnel. Durch die Umstellung der übrigen Bahnen von Vollzügen (mit zwei Einheiten) ebenfalls auf Langzüge ergäbe sich hier eine Kapazitätserhöhung um 50 %, zu geringeren Kosten als ein 2. Tunnel.

Was der 2. Tunnel zu bringen verspricht, hat viele Umlandgemeinden auf die Palme gebracht: So droht z. B. der Ersatz von Verbindungen im 10-Minuten-Takt durch einen 15er Takt. Dabei sollte es doch klar sein, dass schon heute die Engpässe nicht in der Innenstadt liegen, sondern auf den Außenästen - und dass das künftige Wachstum nicht in der Innenstadt zu erwarten ist, sondern im Umland; ein neuer Bahnhof hinter dem Münchner Rathaus hilft da nichts. Noch haben die übrigen Regionen Bayerns nicht erkannt und dagegen protestiert, dass sie mit einem Verzicht auf ihre eigenen Verkehrs-Infrastruktur-Projekte den 2. Stammstreckentunnel subventionieren.

Bei Gründung des MVV (1972) haben die Planer der DB u. a. angemahnt, dass die Strecke Giesing-Kreuzstraße zweigleisig werden muss, um einen stabilen 20er Takt zu sichern. Heute ist sie, sogar im Stadtgebiet, noch immer eingleisig. Ein Ausbau hier würde aber der Stadt München direkt helfen

beim Lösen der Probleme aus dem PKW-Pendler-Verkehr.

Hier kann die neue Staatsregierung sich verdient machen. Denn die Finanzierung dieses Tunnels ist, trotz gegenteiliger Pressemeldungen, nicht in trockenen Tüchern. Gott sei Dank. Hier müssen noch die Parlamente in Bayern und im Bund zustimmen, sämtliche verfügbaren Finanzmittel über Jahre (und mehrere Legislaturperioden) in nur dieses Projekt fließen zu lassen.

Seit der ersten Kostenabschätzung für den 2. Stammstreckentunnel sind durch weitere Auflagen die Kosten gestiegen, durch „Abspecken“ des Vorhabens ist der Nutzen gesunken. Experten haben ermittelt, dass mittlerweile die Kosten den Nutzen übersteigen. Hier sollte die neue Staatsregierung bereit sein, die Berechnung des Kosten-Nutzen-Faktors zu aktualisieren und offen zu legen. Und ein Vergleich mit dem Südring würde zeigen: Dessen Ausbau ginge schneller, brächte mit den neu entstehenden Verknüpfungen zur U-Bahn mehr städtischen Nutzen und würde weniger kosten. Die eingesparten Mittel kämen den übrigen Regionen Bayerns zu gute, ohne der Stadt München zu schaden.

Jürgen Stanke

(für die Initiative S7Ost-plus)