

Dauerbaustelle Zweite Stammstrecke in München: Der Deutschen Bahn droht eine Mega-Strafe (AZ, 18.4.2024)

Kommentar von Thomas Kantke

Ich hatte am Montag im Rathaus noch einmal ein Gespräch mit Paul Bickelbacher, aber die Grüne Stadtratsfraktion bleibt bei ihrer Entscheidung für die Zweite Stammstrecke und für die U9 zu stimmen. Es wird auch keine Wiederinbetriebnahme der Straßenbahn in der Augustenstraße und Ludwigstraße, die die U9 überflüssig gemacht hätten, geben.

Die Entscheidung der Stadtratsfraktion der Grünen ist und bleibt eine katastrophale Fehlentscheidung zumal auch die Stadtkämmerei der LH Müncheneindringlich vor dem finanziellen Risiko bei der U9 gewarnt hat.

Wie bereits hinreichend oft nachgewiesen, kannibalisiert die Zweite Stammstrecke auch den Südring insofern, als das man - wenn man den Südring noch realisieren will - den Leuchtenbergring 8-gleisig und Berg am Laim 4-gleisig ausbauen müsste, wodurch die Kosten für den Südring auf 1,5 Milliarden € explodieren.

Da auch die ganzen Fahrplan- und Betriebskonzepte auf den Außenstrecken nicht funktionieren, wird München trotz Milliarden-Investitionen über die nächsten Jahrzehnte hinweg durch ein total unzuverlässiges S-Bahn-System leiden müssen.

Die Politik muss einfach begreifen, dass die Naturgesetze zu beachten sind.

Wie wir schon etliche Male vorhergesagt haben, wird auch das Lügengebäude Stuttgart 21 krachend zusammenbrechen.

Die Deutsche Bahn versucht ihr erneutes Scheitern zu vertuschen, wo es nur geht, aber im Sommer 2024 wird der große Knall bei Stuttgart 21 bekanntgegeben werden. Die Inbetriebnahme im Dezember 2025 platzt.

Weitere Planungsfehler bezüglich Stuttgart 21 hatten wir bereits vor Jahren dokumentiert: Zu geringe Kapazität zwischen Böblingen und der Rohrer Kurve, weswegen diese Strecke hätte viergleisig ausgebaut werden müssen.

Aufgrund der Streckenüberlastung zwischen Stuttgart Flughafen und Stuttgart Hbf hätte der Flughafenbahnhof viergleisig ausgebaut werden müssen.

Der Politik wird nichts anderes übrigbleiben, als eine Kombilösung unter Beibehaltung des bestehenden Kopfbahnhofes Stuttgart Hbf und unter Beibehaltung der Gäubahn zu realisieren, zumal der Integrale Taktfahrplan mit Stuttgart 21 nicht funktioniert.

Schade, mit so einer Politik wird die Unzufriedenheit in Deutschland ganz massiv steigern.

Wir haben alles gegeben, aber wenn die Politik auf die Durchsetzung solcher katastrophalen Fehlplanungen besteht, dann bleibt nichts anderes übrig als Schadensbegrenzung zu machen, was aber weitere Milliarden € Steuergelder kosten wird.

Fachlich ist so eine Politik der totale Irrsinn.

Grüße,
Thomas