

08.09.2011: Thomas Kantke: Nichtfinanzierbarkeit der Zweiten Stammstrecke

Die am Mittwoch, 07.09.2011 im SZ-Artikel "Nur 94 Millionen € für die Milliardenröhre" angesprochene Nichtfinanzierbarkeit der Zweiten Stammstrecke ist seit langem bekannt. Jahrelang haben Verkehrsexperten und Verkehrsplaner nicht nur auf das Planungsdesaster im Hinblick auf bauliche Mängel und Fehler bei Fahrplan- und Betriebskonzepten hingewiesen, sondern auch immer wieder auf die Nichtfinanzierbarkeit aufmerksam gemacht.

Nach dem Transrapiddesaster und der gescheiterten Olympiabewerbung ist die Zweite Stammstrecke nun bereits das dritte Großprojekt, bei dem die Bayerische Staatsregierung aufgrund der Ignorance von Sachzwängen ihre Niederlage eingestehen muss.

Die Bayerische Staatsregierung sollte unverzüglich sämtliche Planungen zur Zweiten Stammstrecke einstellen und stattdessen auf den Kurs einer intelligenten Verkehrsplanung einschwenken, die die Grundsätze "Organisation vor Elektronik vor Beton" einhält und die eisenbahnbetrieblichen Abhängigkeiten zwischen Infrastruktur, Fahrzeugen und Zugangebot, wie sie im Planungs-dreieck dargestellt sind, berücksichtigt. Anstelle der Zweiten Stammstrecke schlagen wir in einem Paket 5 Massnahmen vor, die den ÖPNV im Münchner Stadtgebiet bei weitem besser an die Verkehrsbedürfnisse anpassen und gegenüber der Zweiten Stammstrecke sogar in der Gesamtsumme zum halben Preis zu haben sind.

Diese 5 Massnahmen sind:

1. Realisierung des Projekts Teilausbau Südring incl. Großumbau des Ostbahnhofs für 600 Millionen €
2. Ertüchtigung der bestehenden Stammstrecke zur Verbesserung der Zugabfertigung (selbstöffnende Türen, zentral schliessende Türen durch Bahnsteigpersonal, automatisches Fahren und Bremsen AFB, Ausbau der LZB) für 100 Millionen €
3. Verlängerung der U5 Laimer Platz - Pasing für 270 Millionen €
4. Verlängerung der U4 Arabellapark - Engelschalking für 160 Millionen €
5. Bau einer Hochleistungsseilbahn Engelschalking - Riem - Messestadt West in der Bauart 3S-Bahn für 40 Millionen € mit einer Beförderungskapazität von 4200 Personen pro Stunde und Richtung.

Diese Massnahmen würden mit etwa 1170 Millionen € nur etwa die Hälfte der Zweiten Stammstrecke kosten und den ÖPNV in München bei weitem leistungsfähiger machen, als dies mit der Zweiten Stammstrecke möglich wäre. Die Massnahmen 1 und 2 würden den S-Bahnverkehr so leistungsfähig machen, dass - mit Ausnahme der beiden Linien Geltendorf - Erding und Freising - Kreuzstraße - im gesamten S-Bahnbereich München XXL der gewünschte 10-Minuten-Takt gefahren werden könnte.

Die Massnahmen 3, 4 und 5 würden neben der S-Bahnstammstrecke eine zweite sehr leistungsfähige West/Ost-Magistrale durch ganz München schaffen, die von Pasing über den Hauptbahnhof und Engelschalking bis zur Messestadt West reicht. Diese zweite Magistrale würden den Verkehr deutlich entzerrern. In Engelschalking würde dann ein neuer attraktiver Umsteigepunkt zwischen U-Bahn, S-Bahn und Seilbahn entstehen, der die Netzwirkung deutlich erhöhen würde und für den gesamten Münchner Nordosten die Reisezeit zum Flughafen bis zu 20 Minuten verkürzen würde.

Würde der Freistaat Bayern die von ihm für den zweiten Tunnel angesetzten 900 Millionen € für die oben genannten 5 Massnahmen umbuchen und der Bund die 94 Millionen € hierfür ebenfalls zur Verfügung stellen, dann müssten nur noch 176 Millionen € finanziert werden. Diesen Restbetrag zu finanzieren, wäre aber rechtlich kein Problem, weil die Landeshauptstadt München an der Finanzierung der beiden U-Bahnstrecken und der Seilbahn mit beteiligt wäre, da sowohl die U-Bahn als auch die Seilbahn städtische Verkehrsmittel sind.

Notwendig ist die politische Einsichtsfähigkeit beim ÖPNV-Ausbau allgemeine

Sachzwänge und Planungsgrundsätze zu akzeptieren. **Die Politiker sollten sich daran erinnern, dass ihr Arbeitgeber die Allgemeinheit ist** und ihre Aufgabe nicht darin besteht, sinnlose Prestigeprojekte ohne Nutzen zu realisieren, sondern zum Wohl der Allgemeinheit eine intelligente und vernünftige Verkehrsplanung zu implementieren, die die Anforderungen einer Informationsgesellschaft an eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur erfüllt. Eine schlechte Verkehrsplanung mit Betriebsstörungen und einem nicht marktgerechtem Infrastrukturausbau führt langfristig zu einem gewaltigen Standortnachteil.

Anders als von OB Ude behauptet, gibt es den Aufstand der Fahrgäste nicht deswegen, weil die Zweite Stammstrecke nicht realisiert wird, sondern deswegen, weil völlig falsch geplant wird und sowohl OB Ude als auch die Bayerische Staatsregierung sich über Jahre hinweg hartnäckig weigern allgemeingültige Sachzwänge der Verkehrsplanung anzuerkennen und alle Empfehlungen von Verkehrsexperten konsequent ignorieren. Es bleibt zu hoffen, dass noch 2011 die Entscheidung gegen die Zweite Stammstrecke fällt. Falls nicht, wird der Wähler vsl. in 2 Jahren eine Kurskorrektur in der Verkehrspolitik erzwingen und ggf. beratungsresistente Politiker abwählen.