

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
werte MitleserInnen,

nun sind beim Aschermittwoch vorgestern - meist weit außerhalb Münchens - genügend Themen im Bierhallen-Suff durchgeschwemmt worden, die auch dem großen Kasperltheater-Geschichtenschreiber Franz Graf von Pocci genug Stoff-Anregung für neue, also zeitgemäße Kasperltheater-Geschichten geboten hätten. Es gab aber leider nichts an Reden, die für einen solchen Bühnen-Titel als inhaltliche Grundlage taugen würden:

Kasperl Larifari auf der Suche nach der Antwort zur Frage "Wie geben wir 3.500.000.000,- Euro nicht aus?"

Also warten wir noch weiterhin auf die Ansage "Dieser zweite Stammstrecken-Tunnel unter der Münchner Innenstadt ist nicht baubar, weil von niemandem bezahlbar." und hoffen vorher erst einmal (wie alle Jahre zuvor auch schon) weiterhin auf den Abschluss der beiden noch fehlenden Planfeststellungs-Verfahren. Angeblich kann ja auch erst dann die DEUTSCHE BAHN AG wirklich konkret nachrechnen, was uns SteuerzahlerInnen dieser zweite Münchner Stammstrecken-Tunnel kosten soll.

Meine Wette darauf:

Wenn heuer die beiden immer noch fehlenden Planfeststellungsverfahren endlich vollständig in dicken Ordnern eingektet sein werden, kommt auch die DEUTSCHE BAHN AG nicht mehr umhin, die wahrscheinlich zu erwartenden Baukosten ordentlich nachzurechnen. Dann dürfte wohl hernach ein vorläufiger Betrag so um die 3.500.000.000,- Euro herum auf dem Papier stehen und daraufhin wird von allen beteiligten Verantwortlichen noch ein bisschen gschamig hin und her getan, wer sich in aller Öffentlichkeit hinstellen soll, um das Ende dieser Tunnel-Planung zu erklären.

Weil es aber in den vergangenen 15 Jahren immer nur darum ging, "Zuerst muss der zweite Stammstrecken-Tunnel gebaut werden und erst dann sehen wir weiter, was wir sonst noch so brauchen!", haben wir hier in München ab Ende 2015 / Anfang 2016 einfach gar nichts in der Hand, was nach einer ordentlichen ÖPNV-Ertüchtigung im Münchner S-Bahn-Netz aussieht: Keinen Südring, keine Trassen-Verbesserungen in den Außenbereichen, keinen Nordring - nur eine von Dienstlimousinen-Insassen total beschissen gemachte Verkehrspolitik.

Und wenn nicht einige ältere MünchnerInnen vor zwei Jahren bei den ersten Bürgerbeteiligungs-Workshops zur FIZ-Erweiterung von BMW im Münchner Norden mit den Planungs-Fachleuten darüber gesprochen hätten, dass es hier tatsächlich auch einen Eisenbahn-Nordring gibt, auf dem 1972 sogar eine Olympia-S-Bahn während der Spiele über den Ostbahnhof regelmäßig zur Olympia-Pressestadt gefahren ist, wäre selbst das vielleicht heute noch nicht so richtig auf dem Schirm "Zukunfts-Perspektive: ÖPNV-Ausbau in München". Wenn ich jetzt auch noch ganz schlicht daran denke, dass wir in München eh schon längst manches an hilfreichen Erleichterungen haben könnten, dann wären die Münchner S-Bahnen grundsätzlich als 3er-Langzüge schon einmal das Einfachste überhaupt gewesen. Aber dafür fehlte ja leider immer das Geld, . . .

Für die noch zu verhandelnden Planfeststellungs-Verfahren habe ich übrigens noch eine dringende Bitte an den Münchner Oberbürgermeister:

Mir wurde erzählt, es gäbe vom Amtsvorgänger Christian Ude quasi eine Art "seidenen Maulkorb" für die Herren von der Münchner Branddirektion, dass sie sich nicht mehr zu dem abgespeckten Sicherheits-Konzept des zweiten Stammstrecken-Tunnels äußern sollten.

Mit der geänderten Tunneltiefe von knapp 39 Metern bräuchte es jetzt nämlich keine eigenen Feuerlösch-Druckwasserleitungen mehr, die erst ab 40 Metern Tunneltiefe für die unterirdischen Bahnhöfe gesetzlich vorgeschrieben sind - das spart erst einmal eine mehrstellige Ausgaben-Position ein.

Im Brandfall müssten die Feuerwehreute dann aber die Schläuche von der Oberfläche über die Treppen (also die Rettungswege) nach unten rollen lassen - während die flüchtenden S-Bahn-Fahrgäste mehr oder weniger schnell nach oben gehen täten. Fluchtweg-Treppen aus 39 Meter Tiefe?

Das wäre in etwa mit einem 12-stöckigen Haus vergleichbar, in dem aber gemeinhin die Leute von von oben nach unten fliehen könnten.

Meine Bitte ist also hoffentlich verständlich: Die freie Rede und Beteiligung der Münchner Branddirektion zu den Planfeststellungs-Verfahren!

Zuletzt noch ein Wunsch: Sollte der neue Regionalbahnhof (und vielleicht auch S-Bahnhof) POCCISTRASSE eröffnet werden, würde ich mich über eine Einweihungs-Aufführung von "Dr. Döblingers geschmackvolles Kasperltheater" <http://www.dr-doeblingers-kasperltheater.de/> sehr freuen. Mit der Auswahl eines thematisch passenden Stücks haben wir freilich eh noch etwas Zeit, .
..

Allerweil zum Nachdenken aufmunternd,
mit den besten Grüßen aus dem Münchner Nordosten,
Herbert Gerhard Schön

Kontakt:

*Werkstatt für Ökodesign
und lebendige Kunst GbR
Inh.: Hege Wiedebusch
Herbert Gerhard Schön
www.wichtlbaamschui.de
Freischützstraße 104/V
81927 München
Tel. 089-951593*

Nicht nur für PolitikerInnen ist dieses Nachlese-Stück

*<http://www.brandeins.de/archiv/2014/genuss/jan-gehl-im-interview-die-menschen-in-bewegung-setzen/>
über den menschlichen Maßstab in der Stadtplanung interessant. Am 16. März 2014 wurde ein
neuer Münchner Stadtrat gewählt und für die kommende Amtszeit bis 2020 wird es noch wichtiger
sein - als bisher schon - die Münchner Stadtpolitik (und ebenso die Münchner Stadtverwaltung)
aufmerksam bürgerschaftlich zu begleiten. Besonders wichtig für diese aufmerksame
bürgerschaftliche Begleitung sind rechtzeitig gestellte Fragen - beispielsweise: Ois zuabaun?*