

Herrn Ministerpräsidenten
Horst Seehofer - persönlich -
Bayerische Staatskanzlei
Franz-Josef Strauß-Ring 1

80535 München

Münchner Verkehrspolitik ó Appell für realistische, zeitnahe Optionen

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

am 24.5. und am 19.8. 2016 hatte ich Ihnen zum Thema S-Bahn-Ausbau München geschrieben. Am 20.9. teilte man mir mit, dass mein Anliegen an das Innenministerium weitergeleitet sei. Inzwischen wächst aufgrund jüngster Presseberichte bei mir, bei meinen Kollegen vom „Münchner Forum“ und vielen besorgten Bürgern der Stadt und Region die Befürchtung, dass eine Beschlussfassung zugunsten des geplanten Tieftunnels (sog. „2. Stammstrecke“) kurz bevorsteht.

Dazu möchte ich nochmals vor den zu erwartenden schädlichen Folgen für das Münchner Schnellbahnnetz, die Münchner Innenstadt sowie für die vielen betroffenen Pendler und ÖV-Nutzer in Stadt und Land warnen und bitte Sie eindringlich, zu Ihrer Verantwortung für das Landeswohl und im Besonderen das Wohl der Bürger in der Stadt und Region München zu stehen und alles zu tun, um die z.T. unerträgliche Situation im Münchner Nahverkehr durch ein Sofortprogramm zu verbessern. Dazu gehören vorrangig das Aussetzen des Tieftunnel-Projekts und die Umleitung der vorgesehenen Mittel in effektivere und kurzfristigere Projekte wie z.B. Ausbauten des Süd- und Nordrings für den S-Bahnbetrieb.

Im Einzelnen sprechen folgende Gründe für diese Umorientierung:

- Das öffentlich propagierte Tieftunnel-Vorhaben bringt für den öffentlichen Verkehr in München keinen erkennbaren Nutzen, sondern es sind davon eher schädliche Auswirkungen zu erwarten.
- Zudem würde es binnen der nächsten 10 Jahre keine einzige Verbesserung, sondern nur un-absehbare Belastungen für Anwohner und Verkehrsteilnehmer mit sich bringen.
- Kein einziger Punkt in Stadt und Region München würde zusätzlich für den ÖV erschlossen - alle 3 vorgesehenen Stationen gibt es bereits auf der vorhandenen Stammstrecke.
- Es würde keine neue Umsteigebeziehung geschaffen, sondern vielmehr würden bestehende gute Verbindungen z.T. verschlechtert - durch überlange Stationsabstände und tiefliegende Stationen.
- Das Fahrplankonzept mit seinem Gemisch aus verschiedenen Taktzeiten (15/30 bzw. 20/40) sowie von Express- und Normalzügen ist sowohl für die Fahrgäste als auch die Betriebs-abwicklung undurchschaubar, hochkomplex, störanfällig und kaum praktikabel.
- Die Kosten des Vorhabens steigen ständig - von 500 Mio. im Planungsjahr 1994, 1,5 Mrd. € im Jahr 2010 auf jetzt 3,1 Mrd. €: Nach allen Erfahrungen mit derartigen Großprojekten werden sie weiter (auf das 1,5 ó 2-fache) steigen.
- Damit ist ein Kosten/ Nutzen-Verhältnis zu erwarten, das nicht nur weit unter 1, sondern wegen der Reisezeitverlängerungen sogar im negativen Bereich liegt.
- Sensible und hochfrequentierte Punkte im Planungsabschnitt (wie Maximiliansanlagen,

Ausstiegsschächte in Haidhausen, Orleansplatz) würden ebenso wie Brennpunkte im Stadtzentrum (Hauptbahnhof, Marienhof) durch mindestens 10-jährige Baumaßnahmen (Sperrungen, Lärm, Feinstaub, Schadstoffemissionen durch Baustellenverkehr, Verkehrsstaus etc.) massiv betroffen.

- Dringend notwendige, seit Jahrzehnten überfällige Maßnahmen, die der besseren Stadt- und Verkehrserschließung dienen, würden weiter blockiert und auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben. Damit ist die Chance zur dezentralen Stadtentwicklung auf Jahrzehnte hinaus vertan.
- Zum **Sofortprogramm** gehören der Ausbau des Südrings mit neuen S/U-Verknüpfungspunkten Heimeranplatz, Poccistr., Kolumbusplatz, die Verlängerungen der U-Bahn-Linien nach Pasing und Englschalking sowie die Realisierung der seit Langem geplanten Tramstrecken (Nordtangente durch den Englischen Garten, Westtangente).
- Eine **2. Ausbaustufe** umfasst den Ausbau des S-Bahn-Nödrings mit vielen neuen Erschließungsfunktionen und Verknüpfungspunkten im Münchner Norden und Nordosten. Davon könnten viele im Norden ansässige Unternehmen und Gewerbebetriebe profitieren, an erster Stelle BMW mit seinem Forschungszentrum FIZ.
- Die Nutzung der Ringe für den öffentlichen Verkehr schafft viele neue Tangentialverbindungen, entlastet das Stadtzentrum und legt die Basis für neue Subzentren an den neuen Verknüpfungspunkten (z.B. Poccistr., Untergiesing, Moosach, Schwabing Nord, Freimann, Unterföhring, Englschalking).
- Die Münchner Bevölkerung wird seit vielen Jahren durch eine einseitige Tieftunnel-Propaganda irregeführt. Deshalb fordern wir eine kritische Überprüfung und Revision der beiden fragwürdigen Gutachten aus den Jahren 2001 und 2009, die als Grundlage für bisherige Beschlüsse und Projektvorbereitungen dienten und zu dem absurden Schluss kamen, ein Tieftunnel durch die Innenstadt sei günstiger als der Ausbau des bestehenden, schon jetzt (d.h. ohne Ausbau) als Ausweichstrecke bei Betriebsstörungen bestens bewährten Südrings.

In diesem Zusammenhang möchte ich nochmals auf meinen diesbezüglichen Artikel hinweisen, der kürzlich in den Standpunkten, dem offiziellen Organ des Münchner Forums veröffentlicht wurde. Der link dazu lautet:

http://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2016/08/Standpunkte_08-09_2016.pdf

Ich hoffe sehr, dass Sie und Ihre zuständigen Fachleute mitwirken können, unserer Stadt ein ähnliches Schicksal wie der Nachbar-Landeshauptstadt Stuttgart (vgl. www.umstieg-21.de) zu ersparen und stattdessen zukunftsweisenden Lösungen für die Münchner Verkehrsprobleme den Weg bereiten.

Für eine Weiterleitung dieses Briefes an die zuständigen Fachressorts bin ich Ihnen dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

(Wolfgang Hesse)

--

Prof. Dr. Wolfgang Hesse