

Thomas Kantke:

Ergänzender Kommentar aus Münchner Sicht zum Interview von Arno Luik

Das Problem ist, dass der Stadtrat der LH München im April beschlossen hat, die Zweite Stammstrecke in Form eines Tieftunnels zu bauen und dabei das Vorhaltebauwerk der U9 am Hauptbahnhof mit zu errichten.

Die Stadtkämmerei hat eindringlich vor diesem neuen Milliardenloch U9 gewarnt, aber der Stadtrat der LH München hat sämtliche Warnungen in den Wind geschlagen.

Die U9 ist derselbe Unfug wie die Zweite Stammstrecke nur um 90 Grad gedreht.

Unsere Vorschläge mit dem Ausbau des Odeonsplatz (Diagonaler Querschlag mit einem zweiten Fußgängertunnel zwischen der U3/U6 und der U4/U5) und eines leistungsfähigeren Signalsystems auf den jetzigen U-Bahn-Strecken wurden alle ignoriert.

Ohne Hirn und ohne Verstand werden in der Münchner Innenstadt zweistellige Milliardenbeträge in den Sand gesetzt und eine gigantische Betonorgie veranstaltet.

Was Stuttgart anbetrifft, jagt intern eine Krisensitzung die nächste. Der Eröffnungstermin Dezember 2025 für Stuttgart 21 wird nie zu halten sein.

Das neue Signalsystem ETCS 2 kann in Stuttgart auch nicht rechtzeitig fertiggestellt werden.

Weil zudem der neue Bahnhof Stuttgart 21 überlastet ist, werden etliche Regionalzüge, die heute noch im Kopfbahnhof Stuttgart halten, künftig an Stuttgart vorbeigeführt werden und nur noch in Bad Canstatt halten, was gegenüber dem heutigen Zustand eine drastische Verschlechterung ist.

Mir ist völlig unbegreiflich wie man nach den Desastererfahrungen in Stuttgart jetzt in München dieselben Fehler mehrfach wiederholen will.

Was mich sehr betrübt ist, dass die Zweite Stammstrecke nun auch beim Südring zu einer großen Kostenexplosion führen wird. Wir wollten zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring den Südring einfädeln. Dadurch, dass nun dort die Tunnelrampen für die Zweite Stammstrecke gebaut werden, ist das nun nicht mehr möglich, sodass der Südring nun zwischen Leuchtenbergring und Berg am Laim eingefädelt werden muss.

Das hat drastische Kostenexplosionen zur Folge: Jetzt muss der Leuchtenbergring nicht nur 6- sondern sogar 8-gleisig ausgeführt werden. Zudem muss Berg am Laim von 2 auf 4 Gleise erweitert werden.

Massive Brückenbauwerke sind jetzt auch noch zwischen Leuchtenbergring und Berg am Laim erforderlich. Nun geht es nicht nur um die Einfädung des Südrings sondern auch darum, dass zwischen Leuchtenbergring und Berg am Laim weitere Überwerfungsbauwerke errichtet werden müssen, damit man vom Südring aus in das BW Steinhausen fahren kann und zudem vom Südring aus die Strecke Richtung Daglfing erreichbar ist. Letzteres ist besonders relevant, da die Strecke von und nach Daglfing erst am Leuchtenbergring einfädelt und nicht in Berg am Laim.

Wir gehen selbst bei einem Teilausbau des Südrings mittlerweile von einer Kostenexplosion auf 1,5 Milliarden € aus, d.h. der Tieftunnel hat zusätzliche ganz massive negative externe Effekte.

Kürzlich war ich in Österreich und die dortigen Eisenbahner sind fassungslos, wie

chaotisch es mittlerweile in Deutschland bei der Bahn zugeht.

So entsteht eben ganz massive Politikerverdrossenheit, wenn eine politische Kaste mit Brachialgewalt gewaltige Fehlentscheidungen zum Schaden der Allgemeinheit - koste es, was es wolle - durchdrückt.