

Thema

## Vorrang für München

### Peter Kirchhoff würde dem Ballungsraum Priorität geben

15 Jahre lang hatte Peter Kirchhoff an der TU München den Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung inne - bis zu seiner Emeritierung im Jahr 2002. Er lebt in Erding.

SZ: Herr Kirchhoff, aller Orten werden neue Straßen gebaut. Braucht es die denn oder wäre es nicht wichtiger, die bestehenden in Schuss zu halten?

Kirchhoff: Unbedingt. Wir werden uns noch wundern, wie viel der Unterhalt der Straßen kostet. Alles, was wir in den vergangenen 20, 30 Jahren gebaut haben, kommt langsam in ein Alter, in dem man wieder Geld reinstecken muss. Das ist der Öffentlichkeit gar nicht richtig bewusst. Aber manches Neue braucht man trotzdem, um das Straßennetz abzurunden. Auch wenn ich gegen die A94 im Isental gekämpft habe - die Autobahn an sich ist dringend notwendig. Wir müssen das Chiemedreieck vernünftig anschließen. Die Autobahn muss aber nicht unbedingt durch das Isental führen.

Jenseits des Großraums München leiden große Teile des Landes unter Bevölkerungsschwund. Werden da auch Straßen zurückgebaut werden müssen?

Das wird wegen der hohen Wartungskosten sicher ein Thema werden. Wenn ein Haus zu erhalten zu teuer wird, reißt man es ab. Das wird man auch mit Straßen machen müssen oder mit der Eisenbahn. Mir ist das regionale Bahnnetz noch viel zu groß, vieles könnte man auch mit dem Bus erledigen. Hoffentlich stirbt irgendwann die Auffassung der Landräte, dass jede noch so verrostete Schiene einen infrastrukturellen Wert darstellt, von dem man sich nicht trennen möchte. Weit wichtiger ist mir aber, dass wegen des Rückgang der Nahversorgung des ländlichen Raums ein guter Busverkehr angeboten wird. Nur so kann die Mobilität der Bevölkerung aufrecht erhalten werden.

Und wann wird das Thema? In zehn, 20 oder 50 Jahren?

Ich erlebe das alles nicht mehr, aber es wird bald losgehen. Wir haben ja schon jetzt in strengen Wintern das Problem, dass die Straßen Löcher bekommen. Und das kann man nicht regeln, indem man da einfach das Verkehrsschild 'Straßenschäden' hinstellt.

Anders herum: Wenn Sie eine Milliarde für Verkehrspolitik in Bayern ausgeben könnten, wofür nähmen Sie sie her?

Ich würde München und seinem Umland einen gewissen Vorrang geben, weil die Probleme hier größer sind, aber auch an andere Gebiete denken. Im Ballungsraum München wächst die Bevölkerung weiter. Deswegen muss die Verbesserung der S-Bahn eine gewisse Priorität haben. Ich gehöre nicht zu denen, die sofort nach der zweiten Stammstrecke rufen. Es besteht die große Gefahr, dass die Bahn alle vier von sich streckt und alle Probleme damit begründet, dass es die zweite Stammstrecke nicht gibt. Der Freistaat muss der Bahn Druck machen, dass sie die S-Bahn erst betrieblich auf den Stand der Technik bringt.

Wie konkret?

Das Signalsystem in der Stammstrecke ist noch nicht optimal. Ich würde dort auch Bahnsteigtüren anbringen, um Unfälle zu vermeiden, die ein großer Störfaktor sind. Die S-Bahnen müssten auf der Stammstrecke automatisch fahren, um das Optimale herauszuholen; denn bislang fahren die Fahrer ausgesprochen vorsichtig in die Bahnhöfe ein, was angesichts der Unfallrisiken verständlich ist. Bei einem optimalen Betriebsablauf bin ich überzeugt, dass man dann auch 42 Züge in der Stunde durchbringt, was erforderlich ist, um alle Linien im Zehn-Minuten-Takt verkehren zu lassen. Man muss auch vorbeugende Wartung betreiben und nicht erst reagieren, wenn es Störungen gibt. Wenn das die Luftfahrt täte, läge jede Woche ein Flieger am Boden.

Für den Verkehr im Großraum ist also die S-Bahn vorrangig?

Ja. Ich will nicht in Abrede stellen, dass man die zweite Stammstrecke braucht. Nur wird die ja frühestens in zehn Jahren verfügbar sein, da sollte man zuerst einmal die anderen Möglichkeiten nutzen. Selbstverständlich wird es auch weiter Autoverkehr geben - alles andere wäre utopisch. Da muss man, wie gesagt, abrunden: den Mittleren Ring leistungsfähiger machen, die Einfahrten der Autobahnen in die Stadt verbessern.

Interview: Kassian Stroh

**Peter Kirchhoff, 75, hat viele Expertisen zur Verkehrspolitik im Großraum München erstellt. Auch das Bundesverkehrsministerium hat er beraten - etwa als Mitglied dessen Wissenschaftlichen Beirats. Foto: privat**

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 10. September 2012, Seite 46