

Hallo!

Der entscheidende Punkt wurde von der Redaktion nicht erwähnt: 2000 war die U-Bahn nach Pasing deshalb rentabel, weil 2000 kein zweiter S-Bahn-Tunnel geplant war; erst nachdem man ab 2001 parallel zur U-Bahn Pasing die Zweite Stammstrecke S-Bahn München plante, fiel die U-Bahn nach Pasing als negativer Synergieeffekt unter 1,00, d.h. das Problem ist, dass die U-Bahn nach Pasing deshalb unter die Rentabilitätsgrenze von 1,00 gefallen ist, weil man die Zweite Stammstrecke der S-Bahn in Form eines Tieftunnels errichtet.

Ideal wäre es gewesen, wenn man den S-Bahn-Südring UND die U-Bahn nach Pasing gebaut hätte. Im Jahr 2000 war auch deshalb die gesamte U-Bahn-Strecke nach Pasing im Nutzen-Kosten-Indikator über 1,00 weil 2000 der Ausbau des S-Bahn-Südrings geplant war und zusammen mit dem S-Bahn-Südring perfekt harmonisiert hätte.

Dummerweise wurde dann 2001 von OB Ude und Verkehrsminister Wiesheu das Katastrophenprojekt Zweite Stammstrecke S-Bahn München in Form eines Tunnels aus dem Hut gezaubert.

Dieses Projekt ist so extrem schlecht, dass es - unabhängig davon, dass der zweite S-Bahn-Tunnel im Nutzen Kosten-Indikator sogar unter 0,00 liegt - zusätzlich die U-Bahn nach Pasing in der Wirtschaftlichkeitsberechnung kaputtmacht.

Bedauerlicherweise macht der zweite S-Bahn-Tunnel nun auch noch den S-Bahn-Südring kaputt, weil der Südring jetzt nicht mehr zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring eingeschleift werden kann, da dort jetzt drei Tunnelrampen für die Zweite Stammstrecke errichtet werden. Um den Südring zur Zweiten Stammstrecke jetzt noch zu bauen, müsste man den Leuchtenbergring für die S-Bahn achtgleisig ausbauen und zusätzlich Berg am Laim viergleisig. Auch in Laim werden für die Südringausschleifung nunmehr zwei zusätzliche Überwerfungsbauwerke notwendig werden.

Der Schaden der Zweiten Stammstrecke ist aber noch viel größer. Wir brauchen künftig für den Fernverkehr (ICE/IC/TGV/RJ) einen Fernverkehrstunnel in West/Ost-Richtung. Aber die Zweite Stammstrecke kann - anders als der S-Bahn-Tunnel in Leipzig - nicht von den Fernzügen genutzt werden, da die Bahnsteige viel zu kurz sind, die falsche Höhe haben und das Lichtraumprofil nicht übereinstimmt, sodass für den Fernbahntunnel in München ein weiteres Bauwerk errichtet werden muss. Da aber die Zweite Stammstrecke nunmehr den Weg versperrt, wird deshalb auch der Fernbahntunnel in München mindestens doppelt so teuer werden.

Fazit: Die Zweite Stammstrecke ist so ein unglaubliches Katastrophenbauwerk, dass es nicht nur mit 14 G€ ein riesiges Finanzloch hinterlassen wird, sondern darüber hinaus sowohl bei der U-Bahn nach Pasing zu einer Kostenexplosion geführt hat, als auch die Kosten für den Südring auf 1500 Millionen € verdreifachen wird.

Auch wird zusätzlich ein eigener Fernbahntunnel erforderlich sein, der durch die Zweite Stammstrecke auch doppelt so teuer werden wird wie geplant.

Wer den Bahnfahrern und den Steuerzahlern maximalen Schaden zufügen will, hätte es nicht besser machen könnten:

Jahrzehntelange Bauverzögerungen, Kostenexplosionen bei allen Bauwerken und

jahrzehntelanges S-Bahn-Chaos.

Damit ist der Schaden der Zweiten Stammstrecke noch wesentlich größer als bei Stuttgart 21, obwohl es alles andere als leicht war, das Katastrophenbauwerk Stuttgart 21 in negativer Hinsicht noch zu übertreffen. Aber das Kunststück ist den Münchnern tatsächlich gelungen.

Das Verhalten der Politiker erinnert mich an das Verhalten eines trotzigem dreijährigen Kleinkindes, das nicht einsehen will, dass man nicht vom 5. Stock springen kann. Erst dann, wenn es wirklich vom 5. Stock abspringt und sich unten beim Aufprall alle Knochen bricht, sieht es ein, dass das keine gute Idee war, aus dem 5. Stock zu springen.

Wäre Deutschland nicht so eine Bananenrepublik, dann würden die politisch Verantwortlichen dafür vor Gericht gestellt werden, doch bislang gab es nicht eine einzige Anklage, obwohl wir der Staatsanwaltschaft München 1 alle Unterlagen übermittelt haben.

Vorgestern am Mittwoch war ich in Innsbruck auf der Seilbahnmesse InterAlpin und habe mich dort wieder mit den Österreichischen Planern über unser Planungschaos in Deutschland unterhalten. Die Österreicher können es überhaupt nicht verstehen, dass Deutschland überhaupt nichts mehr auf die Reihe bekommt. Dort beobachtet man das Planungschaos in Deutschland mit Fassungslosigkeit. Das Problem für Österreich ist, dass es sowohl im Korridorverkehr Innsbruck - Kufstein (- Kiefersfelden - Rosenheimer Schleife - Freilassing -) Salzburg - Linz - Wien als auch im künftigen Korridorverkehr Bregenz - Memmingen/Kempten - Buchloe - München - Mühldorf - Burghausen - Linz - Wien auf Deutschland angewiesen ist, weil Deutschland geographisch gesehen den innerösterreichischen Korridorverkehr unterbricht. Zwar könnte sich Österreich von Deutschland unabhängig machen und theoretisch einen 50 km langen Arlberg Basistunnel zwischen Bludenz und Landeck bauen sowie weitere riesige Tunnelbauwerke auf der Salzburg-Tiroler-Bahn Wörgl - Kitzbühel - Zell am See - Bischofshofen - Salzburg, aber diese riesigen Tunnels wären so extrem teuer, dass es bei weitem günstiger wäre, wenn Deutschland für den innerösterreichischen Verkehr endlich einmal seine Eisenbahn auf Vordermann brächte.

Grüße,  
Thomas