



Bürgerversammlung am 4. Februar 2010 im Hofbräukeller um 19:00 Uhr

Beitrag zur 2. S-Bahn-Stammstrecke von Ingeborg Michelfeit
für die Bürgerinitiative S-Bahntunnel Haidhausen

Begrüßung

Guten Abend Herr Bürgermeister,
liebe Mitbürgerinnen und Bürger des
Widerstandsnestes Haidhausen,
sehr geehrte Damen und Herren,

Regionalkonferenz

Wen kümmern Argumente ?
Das frage ich mich spätestens seit der
Regionalkonferenz am 28.1. im Rathaus
mit Minister Martin **Zeil** und OB Christian **Ude**.

OB Ude

Dass unser **Stadtoberhaupt** hervorragende
journalistische Fähigkeiten hat, zweifelsohne ein
geschickter Komödiant und kluger Märchenerzähler ist
wissen wir längst,
aber verbale Aufgeschlossenheit mit gleichzeitiger
Verhaltensstarre bringt ein Mehrgenerationen-
Verkehrskonzept nicht weiter.



Experten

Vergessen hat der OB - oder hat er es vielleicht verschlafen, dass die von ihm immer wieder bemühten Hobbyplaner und Modelleisenbahner wesentlich zur Verabschiedung des ungeliebten Transrapids beigetragen haben.

Deren Gutachten und Empfehlungen spielten eine nicht untergeordnete Rolle.

Damals waren die Verkehrsplaner Viereggs und Rössler professionell genug und ...willkommen.

Der Sozialdemokrat an der **Stadtspitze** lässt **jetzt** keine der zahlreichen Gelegenheiten aus, ihre Kompetenz in Frage zu stellen.

Verkehrsingenieure und Wirtschaftsfachleute werden ebenfalls diffamiert.



Haidhausen

Über die kleinkarierten Haidhauser Aufständischen beklagt er sich und nimmt jede Chance wahr, ihr **NEIN** zum **TUNNEL** ! auf Kirchturmpolitik zurückzuführen.

Umfeld

Würde diese Behauptung zutreffen, müssten alle Tunnelgegner und das sind mehr als Befürworter, im Verdrussviertel rechts der Isar wohnen. Stadtviertel-Sympathie ist jedoch sicher nicht der Grund, dass Verkehrs- und Fahrgastverbände, Bund Naturschutz und ein großes politisches Umfeld den parallelen Innenstadt-Tunnel ablehnen.

C S U

Der christsoziale Landtagsabgeordnete Eberhard Rotter hat anlässlich des SZ-Forums am 30.06.2009 klargestellt, dass auf Prestigeprojekte verzichtet werden soll und nicht weiter von Wachstum ausgegangen werden kann.



Prioritäten müssen mehr Haltepunkte sowie das Einbinden neuer Gebiete sein, die sowohl Nachfrage und Zufriedenheit der Kunden erhöhen.

Die Leute wollen nicht zusehen wie der Zug an ihnen vorbeifährt.

Metropolregion

Ein weiser Standpunkt, der auch in der Metropolregion München berücksichtigt werden sollte.

Denn die Basis der Planung ist schon heute Schnee von gestern.

Verbraucher und der ÖPNV

Zum Beispiel wird auch dem zukünftigen

Verbraucherverhalten im Hinblick auf den ÖPNV viel zu wenig Beachtung geschenkt.

Eine Verkaufsflächenreduzierung im City-Bereich ist auf lange Sicht vorprogrammiert. Das traditionelle Warenhaus steht auf dem Prüfstand.



Jetzt, meine Damen und Herren passt das
„sternförmige Konzept mit Zentrum Marienplatz“
vielleicht **noch**.

In Zukunft aber ist eine Innenstadtquerung auf dem
Weg zum Einkaufen oder Arbeitsplatz eher ein
Umweg.

Die Tunnellüge

...und weil Aufklärung in vielen Fällen Manipulation
bedeutet, muss jetzt aufgeräumt werden mit der
Tunnel-Lüge, die uns gebetsmühlenartig oder aus der
jahrzehntelangen Gewohnheit heraus die Bürger für
dumm zu verkaufen, aufgetischt wird.

Nr. 1

Der Ausbau der Außenäste macht erst nach dem Bau
des zweiten Tunnels Sinn, weil die Störfälle aus dem
Nadelöhr in die Peripherie geschleppt werden.

Wahrheit

Das Gegenteil ist der Fall und das beweist nicht nur
die Störfallstatistik.



Nr. 2

Alle S-Bahn-Fahrgäste wollen in die City !

Da wirft sich schon die Frage auf,

ja wo liegt denn die City:

Sind Karlsplatz/Stachus und Isartor

keine S-Bahn-Haltepunkte in der City ?

Der 2. S-Bahn-Tunnel lässt sie nämlich buchstäblich
links liegen.

Wahrheit

Alle die in die City wollen, werden das auch weiterhin
können.

Nr. 3

Der Zweite S-Bahn-Tunnel sei der "beste Bypass".

Wahrheit

Der Zweite S-Bahn-Tunnel dient lediglich dazu, dass
der S-Bahn-Betrieb im Störfall zwischen Laim und
Ostbahnhof keine Unterbrechung erfährt, nicht anders,
als dies beim S-Bahn-Südring der Fall wäre.



Einen mindestens 1,6 Milliarden Euro teuren Tunnel für den Ausnahmefall, nämlich als Umleitungsstrecke zu bauen, stellt eine gigantische Fehlleitung von Steuergeldern dar.

Deshalb meine Damen und Herren, fordern wir den Blick auf ein Gesamtkonzept zu richten das uns vor dieser finanz- und verkehrspolitischen Sünde bewahrt.

Die in jeder Hinsicht perfekte Lösung wird es nie geben, aber der Tunnel ist die schlechteste und schließt obendrein auch eine zeitnahe Verbesserung für die Fahrgäste aus.