

Forum

MÜNCHNER STADTVERKEHR

Clever die Ressourcen nutzen Ë dann geht was

svöllig verfahren%vom 9.Januar und die Münchner Verkehrs-Großprojekte, bei denen wenig vorangeht:

Bypass . besser und billiger

Es müsste doch möglich sein, nach Jahren der Diskussion um allerlei Unsinn wie Transrapid und zweite Stammstrecke, die Stadt zu vernünftigem Handeln zu zwingen. Die direkte Verbindung S-Bahnhof Laim . Poccistraße (auf bestehenden Gleisen!) bringt die S Bahn zu zwei U-Bahn-Knoten, die Stammstrecke wird um sechs Zugpaare entlastet. Es gibt weniger Stau im bestehenden Tunnel und ein sicheres Ventil bei den allfälligen Sperrungen. Die Brücke über die Poccistraße muss sowieso dringend renoviert werden. Es braucht Bahnsteige für die sechs bestehenden Gleise der Bahn und ein Sperrengeschoss für die mal kommende U 9. Lässt man ein paar Regionalzüge durchlaufen, wie Salzburg-Augsburg oder ähnliches, den Eurocity-Verkehr Wien-Frankfurt, die auch dort halten könnten, ist der Hauptbahnhof entlastet und muss nicht zur Rendite-/Einkaufs- Immobilie der Deutschen Bahn umgebaut werden.

Wien hat den Bahnhof Meidling gebaut, das perfekte Vorbild für eine sinnvolle Verknüpfung im Münchner U- und S-Bahnnetz. Das alles schon ist besser als ein zweiter Tunnel, vor allem: Es kostet lediglich ein weiteres Gleis beziehungsweise eine weitere Bahnsteigkante in Laim und ein paar Weichen, die Gleise am Großmarkt bieten genug Platz.

Pasing hat gar kein S-Bahn- oder Kapazitäts-Problem, das beginnt erst am Anfang der Bündelung aller Linien in Laim und braucht keine U-Bahn (doppelte Fahrzeit der U Bahn = ein paar Millionen unnütz ausgegeben). Die Stadtwerke halten die U 9 für dringend notwendig, bleiben als Kosten an der Poccistraße lediglich die Bahnsteige und die Zugänge, und alles weitere findet sich, wie zum Beispiel ein drittes Gleis über die bestehende Isarbrücke zum Kolumbusplatz. Michael Krüger, München

Schon wieder eine Seifenblase

Viele wichtige und notwendige, im Grundsatz längst beschlossene Maßnahmen zum ÖPNV sind seit langem liegen geblieben; so auch der Vollausbau der Sendlinger Spange, die Sie leider in Ihrem Bericht nicht erwähnen. Für diese, auch für einen Störfall wichtige Verbindung der S-Bahn zum Heimeranplatz sind bereits vor zehn Jahren die Planfeststellungsunterlagen fertiggestellt gewesen. Wieder war es die Stammstrecke, die zu einem jähen Stopp bis heute geführt hat. Viele Argumente in Ihrem Bericht teile ich, nicht jedoch Ihre Aussagen zur Tram-Westtangente. Rechnet man zur derzeitigen Kostenschätzung die sUmweltverbundröhre%beim Laimer Bahnhof hinzu, so kommt man bei der derzeitigen, noch nicht ausgereiften Planung auf einen Gesamtpreis von 150 bis 200 Millionen Euro. Die Tram-Westtangente ist weder schnell noch kostengünstig umzusetzen. Alfred Nagel, München

S-Bahn zur Poccistraße

Inzwischen muss die Stammstrecke sehr häufig geplanterweise für Bau- oder Renovierungsmaßnahmen gesperrt werden, und die Landeshauptstadt München leistet sich den sLuxus%wegen 600000 Euro auf die Option zu verzichten, die Haltestelle Poccistraße S-Bahn-tauglich zu machen. Schilda lässt grüßen. Ingrid Stadler, München

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 18. Januar 2016, Seite 32