

Standpunkte

1/ 2009

Online-Magazin des Münchner Forums e.V.

ISSN 1861-3004



Schellingstraße 65, 80799 München
(0 8 9 282076, www@muenchner-forum.de)

Redaktionsschluss dieser Ausgabe:
09.01.2009 Redaktion: Gernot Brauer

Sehr geehrte Damen und Herren,

das begonnene Jahr bringt wieder einen ganzen Strauß an Themen, von denen wir einige gleich zu Jahresbeginn aufgreifen oder fortschreiben. Zu Beginn unserer heutigen Ausgabe lesen Sie Berichte über den gefährdeten **Ensembleschutz** der historischen Münchner Ortskerne, dieses Mal am Beispiel Sendling, und über die **Nachverdichtung** Münchner Stadtteile am Beispiel des **Hasenberg** und von **Neuperlach** (diese Thematik werden wir im Februar fortsetzen).

Weiter lesen Sie Informationen zu genehmigten Bebauungsplänen in **Thalkirchen** und **Giesing**, über ein Gewofag-Projekt in **Gern** sowie einen Bericht zur generellen Lage auf dem **Mietwohnungsmarkt**.

Dann erinnern wir einerseits an die Planung des Dresdner Verkehrsingenieurs Stefan Baumgartner zum **Südring** und stellen andererseits weitergehende Überlegungen zu dieser Bahnstrecke vor. Sie wird die Stadt als mögliche Alternative zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke als Tunnel mit Sicherheit noch ausführlich beschäftigen. Zur Planung des zweiten S-Bahn-Tunnels selbst gibt es anscheinend noch gar nichts Neues: Wir haben nachgefragt, aber keine Informationen bekommen.

Ebenfalls in dieser Ausgabe berichten wir über den Abschluss des Münchner **Verkehrsmanagement**-Projektes *arrive* und über einen Vorstoß zu **Bahnsteigtüren** in München.

Sie sehen also: Das neue Jahr beginnt wie das alte zu Ende gegangen ist: mit einer Fülle an Nachrichten und Projekten. Wir stellen diese Projekte zur Diskussion und bitten Sie wie immer um Ihre Meinung.

Auch in dieser Ausgabe bringen wir wieder **Leserbriefe**, am Schluss ausnahmsweise auch eine Bitte um Unterstützung.

Vielleicht fühlen Sie sich angesprochen, sich in die Debatte um Themen einzuklinken, die das Münchner Forum aufgreift und auch künftig aufgreifen wird. Ihre Anrufe, Emails oder Zuschriften sind wie immer ebenso willkommen wie die Mitwirkung in unseren Arbeitskreisen.

Mit freundlichen Grüßen
Wolfgang Czisch,
Vorsitzender des Programmausschusses

INHALT:

Ensembleschutz-Streichung:
**„Das Ganze ist mehr als die
Addition seiner Teile“** 2

Nachverdichtung in München:
**Hasenberg und Neuperlach –
typische Quartiere ihrer Zeit** 5

Thalkirchen und Welfenstraße:
Neue Bebauungspläne 9

In Gern baut die gemeinnützige
Gewofag Eigentumswohnungen:
**Das Heiliggeistspital bekommt
geldige Nachbarn** 10

Mietwohnungsbau in München:
**2009 könnte ein Jahr des Miet-
wohnungsbaus werden** 12

2. S-Bahn-Stammstrecke:
**Kommt der S-Bahn-Südring?
Noch ist alles offen** 14

Stadtrat Kronawitter fordert
Bahnsteigtüren in München
18

München ein „Mekka des Ver-
kehrsmanagements“:
Effizienter Verkehr nützt allen
19

Zur Ausstellung in d. Pinakothek:
Wollen wir die *Patchwork City*?
Noch viele Ideen von gestern
21

Terminhinweise
Leserbriefe
Können Sie bitte helfen? 22

IMPRESSUM

Münchner Forum e.V.
Schellingstr. 65, 80799 München
verantwortlich: U. Ammermann

Namentlich gezeichnete Texte drücken stets die Meinung des Verfassers aus, keine offizielle Forums-Meinung. Aussagen können gern wörtlich oder sinngemäß zitiert werden, aber nur mit Quellenangabe. Falls Sie unsere Standpunkte nicht mehr erhalten möchten, genügt ein Mail an info@muenchner-forum.de

Wie stark wackelt das 2. S-Bahn-Stammstrecken-Projekt als Innenstadt-Tunnel?

Kommt der S-Bahn-Südring doch? Noch immer ist alles offen

Seit 2001 wird an einer leistungsfähigen zweiten S-Bahn-Strecke quer durch München geplant. Damals hatten sich Stadt, Freistaat und Bahn auf die Tunnelvariante geeinigt, weil sie nahezu ebenso viel kosten sollte wie ein Ausbau des Südrings, nämlich 583 Millionen Euro gegenüber 522 Millionen für den komplizierter zu befahrenden Südring. Dieser zehn Prozent Preisunterschied, hieß es damals, würden durch betriebliche Vorteile der Tunnellösung mehr als wettgemacht. 2003 wurde jedoch schon von 900 Millionen gesprochen, zwei Jahre später von 1,7 Milliarden. Ein Grund für die Kostenexplosion: Der ursprünglich etwa 20 Meter tief geplante Tunnel sollte nun rund 40 Meter tief liegen. Die Münchner Grünen favorisieren deshalb seit langem den Südring. Was wirklich geschehen wird, ist nach wie vor offen.

Die Gemengelage ist heikel: Von der endgültigen Entscheidung über den S-Bahn-Ausbau hängt nicht nur die Gestaltung des Marienhofs ab – bekanntlich hat die Stadt ihn erst einmal provisorisch begrünt, nachdem die ursprüngliche Zeitplanung für den S-Bahn-Bau längst Makulatur ist. Auch der Neubau des Hauptbahnhofs und mit ihm der Umbau des Bahnhofsareals bis hin zum Stachus liegt auf Eis, so lange die Frage offen ist, wo die zweite S-Bahn-Stammstrecke verlaufen soll.

Mittlerweile gibt es so viele Varianten und Untervarianten, Mehr- und Minderpreise, einkalkulierte und heraus gerechnete Posten, dass selbst Experten Mühe haben, das Puzzle noch auseinander zu halten. Kurz zur Erinnerung:

Außer von 2. Stammstrecke und Südring war von einem Dutzend weiterer Varianten die Rede:

- von einer Südring-Sparlösung, die diese Strecke weitgehend so lässt, wie sie ist,
- von zwei zusätzlichen Gleisen für die heutigen S-Bahnhöfe Hauptbahnhof und Marienplatz,
- vom Südring im Richtungsbetrieb, wozu er nur östlich der Isar ausgebaut werden müsste,
- vom Südring im Linienbetrieb, wozu er durchgehend viergleisig zu werden hätte,
- von einer neuen zweiten Stammstrecke über die Maxvorstadt statt über den Marienhof,
- von einer Stammstrecke ab Hauptbahnhof nicht zum Ostbahnhof, sondern nach Norden,
- von einem sogenannten Ypsilon-Tunnel sowohl zur Maxvorstadt wie auch nach Norden,
- von einem Wechsel einiger S-Bahn-Außenäste auf U-Bahn-Betrieb; das würde die Zahl der S-Bahnen kappen und das Kapazitätsproblem auf der jetzigen Stammstrecke gleich mit.

Verwirrend genug? Mittlerweile sind weitere Komplikationen sichtbar geworden, die zwar durchaus auch Chancen enthalten, das Bild aber immer unübersichtlicher machen:

- Nach dem Transrapid-Aus steht die Entscheidung über die Flughafenanbindung an. Die Stadt will dazu einen Tunnel für die S8 und den parallelen Güterverkehr. Es geht aber auch anders.
- Künftige Express-S-Bahnen und bestehende Regionalzüge müssen zu einem für den Fahrgast durchschaubaren Gesamtsystem (gleiche Bahnsteige, vertaktete Fahrpläne) verknüpft werden. Das liegt noch fern. So lange es nicht geschieht, steht der S-Bahn-Ausbau nur auf einem Bein.
- Es geht auch um die Fernbahn. In München kreuzen sich zwei europäische Bahn-Magistralen, eine Nord-Süd- und eine Ost-West-Strecke (wir berichteten in Ausgabe 4.2008). Werden diese Fernstrecken einbezogen, ist mit Fördermitteln aus Berlin (Bundesverkehrswegeplan) und aus Brüssel (EU-Mittel) zu rechnen.
- Als Konsequenz lassen sich Ausgabenposten für die Fernbahn, für den Regionalverkehr, für die S-Bahn und die U-Bahn so beliebig miteinander verknüpfen und gegeneinander ausspielen (nur ein Beispiel: Wem wird welcher Teil des Ostbahnhof-Umbaus zugerechnet?), dass Sachargumente dabei leicht ins Abseits geraten.

- Klar ist jedenfalls: Die Voraussetzung für die Entscheidung von Stadt, Freistaat und Bahn für den zweiten Stammstreckentunnel beruht auf Prämissen, die längst nicht mehr gelten. Zwar sind in dieses Projekt bereits Millionen an Planungs- und Genehmigungsaufwand geflossen. Aber das macht es nicht besser. Der gesamte Komplex gehört noch einmal auf den Prüfstand.
- Klar erscheint auch, „dass ein Konzept für den Ausbau des Eisenbahn-Südrings mit einer Planungstiefe, die einen fundierten Vergleich mit der Planung ‚Zweiter S-BahnTunnel‘ zulässt, bislang noch nicht vorgelegt wurde.“ (Rössler/Viereck am 19. August 2008). Auch was die Tunnelösung nach ihrer mehrfachen Umplanung nun tatsächlich kosten soll, weiß nahezu niemand.

Wir haben die Bahn als Maßnahmenträger um Auskunft gebeten. Ihre Antwort dauerte lange und war dann sehr kurz: Es gebe nichts Neues, man habe nichts weiter zu sagen.

Der Südring kann jede vierte S-Bahn aufnehmen, ohne den Fernverkehr zu bedrängen

Was gibt es als Alternative zu einem Tunnel? Für den Südring hatte der aus dem Raum München stammende Verkehrswissenschaftler Stefan Baumgartner von der TU Dresden schon 2006 eine Alternativplanung entworfen. 2007 hatte er weitergehende Untersuchungen vorgelegt. Sie zeigten: Der Südring vermeidet Planungsschwächen einer Tunnel-Stammstrecke, bewältigt den Mischbetrieb von S-Bahn und Fernbahn und kostet nur ein Drittel des Tunnels. Weil diese Planung weiterhin mit zur Debatte steht, bringen wir unseren Bericht aus Nummer 8/2007 hier noch einmal.

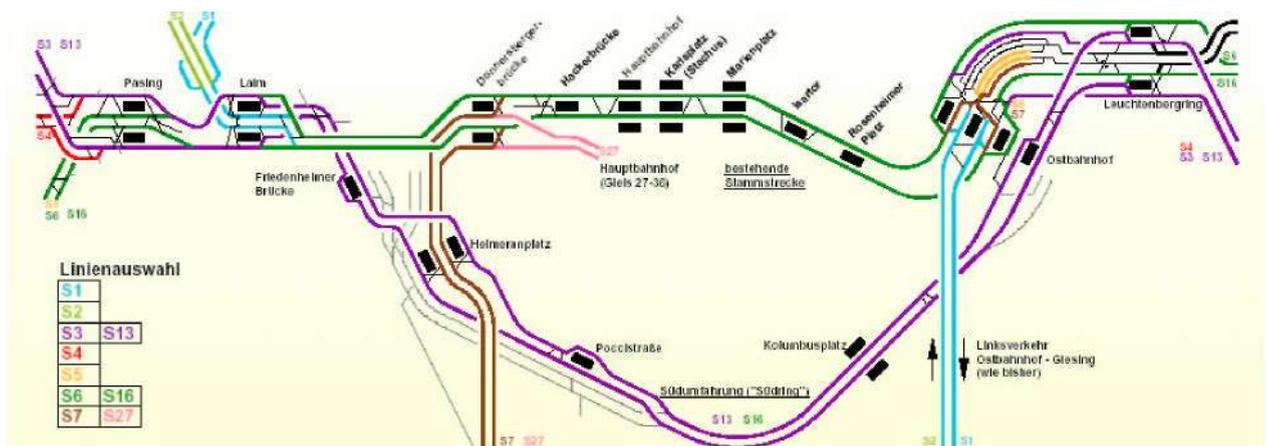
Stefan Baumgartner hat seine Pläne 2007 so stark weiterentwickelt, dass er gut begründen kann, warum der Südring besser und obendrein weitaus billiger ist. Der angehende Verkehrsingenieur hat ein System erdacht, das auf allen stadtnahen S-Bahn-Trassen den 10-Minuten-Takt zulässt, jede vierte S-Bahn aber statt durch den bestehenden Tunnel über den Südring führt (das entspricht exakt dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen) und dem Fernverkehr trotzdem so viel Raum lässt, dass der Südring kein neues Nadelöhr wird. Geht es nach ihm, braucht die Bahn zwar ein paar neue Gleisüberführungen, um den S-Bahn- und den Fernverkehr auf dem Südring sowie zwischen Heimeranplatz und Friedenheimer Brücke auseinander- und anderswo wieder ineinander zu fädeln. Alle diese Bauwerke ließen sich aber auf dem Gelände der Bahn realisieren; die Stadt bräuchte keinen Grund abzugeben und würde auch nicht weiter verbaut. Zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof würden ein paar zusätzliche Gleise gebraucht, und auch sie könnten auf Bahngrund verlegt werden. Im Ostbahnhof würde die S-Bahn künftig acht statt jetzt fünf Gleise bekommen und die Fernbahn dafür nur noch fünf – da der Bahnhof Pasing bei deutlich mehr Fernverkehr ebenfalls mit fünf Fernbahngleisen auskommt, ist das nach Baumgartners Ansicht kein wirkliches Problem.

Seine pffiffige Idee: Jeweils im Westen und Osten, nämlich am Leuchtenbergring und in Pasing, kommen Züge gleichzeitig an und fahren dann in unterschiedliche Richtungen weiter, der eine über den Marienplatz im vorhandenen Tunnel, der andere über den Südring. Dieses Prinzip ist von der U-Bahn (Scheidplatz, Innsbrucker Ring) bekannt und bewährt. Auch die Bahn hat dieses System der doppelten Korrespondenz bereits realisiert, und zwar bei einem IC in Köln Hbf und in Dortmund Hbf. Ein Zug fährt über Duisburg und Essen, der andere über Wuppertal und Hagen. Und so soll das bei der Münchner S-Bahn aussehen: In Pasing fahren jeweils ein S-Bahnzug aus Richtung Mammendorf und einer aus Richtung Tutzing gleichzeitig am selben Bahnsteig ein, so dass die Fahrgäste zwischen beiden S-Bahnen umsteigen können. Nach dieser Korrespondenz fährt nun zuerst der in Richtung Hauptbahnhof verkehrende S-Bahnzug ab. Anschließend folgt 100 Sekunden später der in Richtung Südring fahrende S-Bahnzug, der bis Laim dasselbe Gleis benutzt. In Laim korrespondiert die S-Bahn zum Südring erneut; diesmal mit der aus Freising bzw. vom Flughafen kommenden S1, so dass auch deren Fahrgäste einen Direktanschluss zum Südring haben. Diese Korrespondenz mit der S1 hat Baumgartner gewählt, um den Fahrgästen aus dem Münchner Südwesten eine 15 Minuten schnellere An-/Abreise zum/ vom Flughafen zu ermöglichen. Während die S1 zum Hauptbahnhof weiterfährt, zweigt die Südring-S-Bahn kreuzungsfrei in Richtung Heimeranplatz ab. Dort korrespondiert sie zum dritten Mal; diesmal besteht ein Direktanschluss in Richtung Solln (S7/S27). Fahrgäste der S1, die die Korrespondenzen in

Laim und am Heimeranplatz nutzen, gewinnen nach seinen Berechnungen gegenüber dem heutigen Fahrplan 15 Minuten Reisezeit pro Richtung. Nachdem die Südring-S-Bahn die neuen S-Bahnhöfe Poccistraße und Kolombusplatz sowie den Ostbahnhof passiert hat, trifft sie am Leuchtenbergring erneut auf die S-Bahn, mit der sie bereits in Pasing korrespondiert hat. Nach dieser Korrespondenz am Leuchtenbergring setzt eine S-Bahn die Fahrt in Richtung Dagfing – Flughafen und die andere in Richtung Berg am Laim – Ebersberg fort. Diese vierte Korrespondenz ermöglicht den im Bereich des Südrings zusteigenden Fahrgästen gegenüber dem heutigen Fahrplan eine Zeitersparnis von knapp 10 Minuten. In der Gegenrichtung verlaufen alle Korrespondenzen symmetrisch, so dass dort den Fahrgästen ebenfalls alle soeben genannten Umsteigeoptionen offen stehen. Weiter ist es Baumgartner und seinem Team gelungen, in Deisenhofen einen ganztägigen Anschluss zwischen Solln (S27) und Sauerlach / Otterfing einzuplanen. Durch den ganztägigen 10-Minuten-Takt zwischen Ostbahnhof und Deisenhofen ist auch der Übereckan-anschluss zwischen Solln und dem Hachinger Tal sichergestellt.

Zwei Minuten „Luft“ im Fahrplan spielen eine wichtige Rolle – das beugt Verspätungen vor

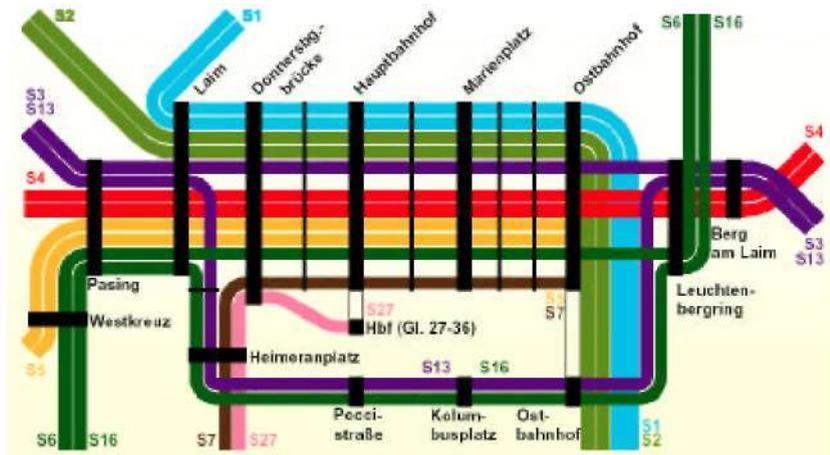
Zwei Minuten spielen auch im Mischbetrieb von S-Bahnen und Fernzügen auf dem Südring eine wichtige Rolle. Diese 120 Sekunden können S-Bahnen nämlich nach Baumgartner Fahrplankonzept auf der Strecke über den Südring wieder einholen, sollten sie einmal wegen eines verspäteten Fernzuges zwei Minuten später als geplant abfahren müssen. Der Takt kommt also nicht aus dem Takt.



Weil die Mehrzahl der S-Bahnen nach seiner Überzeugung schon aufgrund des vorhersehbaren Fahrgastaufkommens auch künftig durch den vorhandenen Tunnel fahren muss, sollen nur 6 der 18 stündlichen Züge auf dem Südring (pro Fahrtrichtung) S-Bahnen sein. 18 Züge pro Stunde – das sind mehr als drei Minuten pro Zug. In der Nähe von Zürich hat Baumgartner eine Strecke gefunden, auf der die Schweizer Bundesbahnen schon jetzt Intercity-Züge, Regionalzüge und S-Bahnen im Mischbetrieb im zweieinhalb-Minuten-Takt fahren lassen. Sie wollen ihn auf zwei Minuten verdichten. „Was die Schweizer können, wird doch die Deutsche Bahn auch hinkriegen“, sagte Baumgartner bei der Präsentation seiner Planungsergebnisse am 19. Juli. Zwischen jedem S-Bahn-Zug auf dem Südring könnten zwei Regional- oder Fernzüge verkehren, und dann habe die Strecke immer noch 20-25 Prozent Kapazitätsreserve – selbst ohne Linienzugbeeinflussung und moderne Signaltechnik, mit denen man die Kapazität nochmals anheben könne. Baumgartner, der sein Konzept zusammen mit den Grünen Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz ausgearbeitet hat, hält einen teuren und das Stadtbild beeinträchtigenden Vollausbau des Südrings auf durchgehend vier Gleise nicht für nötig. Entscheidend sei, dass S-Bahnen und Fernverkehr kreuzungsfrei ineinander verwoben und wieder auseinandersortiert werden könnten. Das sei mit seinem Konzept gewährleistet – anders übrigens als bei den Ausbauplänen der Bahn, die trotz des Milliarden teuren zweiten Tunnels im Bahnhof Leuchtenbergring Überkreuz-Fahrten unterschiedlicher Züge vorgesehen hat.

Da die nur zweigleisige Strecke am Kolombusplatz kreuzungsfrei an das übrige viergleisige Netz angebunden werden soll, seien mögliche Sicherheitsbedenken behoben, und die Kapazität rei-

che auch langfristig aus. Baumgartners Projekt geht nämlich nicht nur vom momentanen Verkehrsaufkommen der Münchner S-Bahn mit ihren derzeit wochentäglich 780.000 Fahrgästen aus, wobei der am stärksten belastete Abschnitt zwischen Hackerbrücke und Karlsplatz/Stachus von etwa 220.000 Fahrgästen benutzt wird. Sein Konzept rechnet mit einer Steigerung um mehr als einem Viertel, so dass im Jahr 2020 etwa eine Million Fahrgäste wochentags die Münchner S-Bahn benutzen könnten. Damit würde sie vom Verkehrsaufkommen an die Münchner U-Bahn heranreichen, die bereits heute wochentags mehr als eine Million Fahrgäste befördert.



Baumgartners Südringkonzept enthält auch Vorsorge für Notfälle (auf die wir hier nicht eingehen) und detaillierte Angaben zum Fahrplan, zum Betriebsablauf, zur Technik und zu anderen organisatorischen Fragen. All das zeigt: Der S-Bahn-Südring ist mehr als nur eine Idee. Er ist eine reale Möglichkeit, die maximal ein Drittel des Tunnels kostet und auch noch schneller zu verwirklichen ist. Es scheint sich zu lohnen,

sie ernsthaft als Alternative in Erwägung zu ziehen. Das sieht auch das Planungsbüro Rössler/Viereck grundsätzlich so. Es hat im Sommer 2008 in einem Überblick dargestellt, was mit dem Südring geschehen sollte:

- Der S-Bahnhof Laim braucht künftig vier Gleise. Dort zweigt der Südring kreuzungsfrei ab.
- Auch der S-Bahnhof Heimeranplatz müsste viergleisig werden. Zwei Gleise bekäme die S-Bahn, die beiden anderen der Regional- und der Güterverkehr.
- Neu gebaut würde der Bahnhof Pöckstraße für S-Bahnen und Regionalzüge (U-Bahn-Anschluss).
- Im Stadtteil Untere Au wäre der Südring für mehr Tempo und weniger Lärm umzubauen. Dazu sind neue Isarbrücken nötig – aus Beton sind sie längst nicht so laut wie aus Eisen.
- Neu entstünde auch der Bahnhof Columbusplatz (U-Bahn-Anschluss).
- Vom Columbusplatz bis zum Ostbahnhof bliebe der Südring zweigleisig.
- Die Ostbahnhofsgleise 6 bis 14 würden für den Richtungsbetrieb umgebaut.
- Zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring müsste ein sogenanntes Überwerfungsbauwerk entstehen, damit sich S- und Regionalbahnen, Fern- und Güterzüge nicht kreuzen müssen.

Ein Vorzug des Südring-Konzepts: Es muss nicht wie der Tunnel in einem Rutsch realisiert werden; vielmehr kann das in jeweils finanzierbaren Stufen geschehen. Jede Stufe bringt Verbesserungen. Die reine S-Bahn-Fahrzeit auf dem Südring wird kaum länger sein als durch den Tunnel. Zwar würden die Züge auf dem Südring einmal mehr halten als im Tunnel, dafür aber auf der Strecke wesentlich schneller fahren können als unter der Erde. Wegen der optimalen Verknüpfung mit allen U-Bahnen ergeben sich besonders für Umsteiger auf dem Südring zum Teil deutlich schnellere Wege. Und sogar die Fernzüge über den Südring können dann ein wenig schneller werden.

Der wahrscheinlich entscheidende Vorteil aber liegt bei den Kosten. Neue Berechnungen des Büros Rössler/Viereck sprechen nach dem Preisstand von 2006 von 368 Millionen Euro – alles in allem. Für den Tunnel wurden nach dem Preisstand ebenfalls von 2006 Kosten von rund 1,6 Milliarden Euro errechnet, also mehr als das Vierfache. In zwischen sind die Preise um rund 11 Prozent gestiegen; wie weit sie in zehn Jahren Bauzeit weiter klettern werden, mag niemand voraussagen. Nun muss der Südring in den nächsten Jahren ohnehin saniert werden. Rechnet man diese unvermeidlichen Kosten aus dem S-Bahn-Projekt Südring heraus, dann bleiben 220 Millionen Euro originärer Kosten für dieses Projekt. Es ist demnach nicht nur viermal, sondern um mehr als das Siebenfache günstiger als das Tunnelprojekt.

Inzwischen hat das Büro Vieregg-Rössler auch den nach bisheriger Überlegung zweigleisig bleibenden Ast des Südrings vom Columbusplatz bis zum Ostbahnhof genauer unter die Lupe genommen. Ihn viergleisig auszubauen würde nochmals rund 30 Millionen Euro erfordern – eine Summe, die zusätzlich zu investieren sich nach Viereggs Ansicht grundsätzlich lohnt, um eine auch langfristig belastungssichere Lösung zu bekommen. „Der Charme dies Konzepts“, erklärte der Ingenieur auf Anfrage, „liegt unseres Erachtens darin, dass sich der Südringausbau in etlichen Stufen umsetzen lässt. Keine Stufe bedingt zwingend die nächste. Aber jede bringt eine echte Verbesserung.“ Fallen die Würfel also für dieses wesentlich leichter zu finanzierende Projekt – gerade jetzt in der weltweiten Finanzierungs- und Wirtschaftskrise – dann lassen sich andere, ebenfalls überlegenswerte Projekte viel leichter mit diskutieren. Gernot Brauer

Viel Zukunftsmusik für das Bahnnetz – Es gibt auch Sicherheitsprobleme zu lösen:

Stadtrat Kronawitter fordert Bahnsteigtüren auch für München

In etlichen Metropolen ist das der Alltag: Wenn ein Zug einfährt, müssen die Fahrgäste hinter Glaswänden warten, bis die Bahn steht. Erst dann gehen zusammen mit den Zugtüren auch die Bahnsteigtüren auf. So kann niemand mehr vom fahrenden Zug erwischt werden, weder versehentlich noch womöglich in selbstmörderischer Absicht. In Singapore gibt es das schon lange, in London in neueren Bahnhöfen. Jetzt rüstet Paris nach. Folgt als nächste Stadt München?

September 2008: Ein Betrunkener stürzt im U-Bahnhof Fraunhoferstraße vor einen Zug. Er verliert ein Bein. Oktober: In der Nürnberger U-Bahn büßt eine Frau ihr Leben ein, trotz eines Scanners, der die Gleise abtastet. Gegen spontane Aktionen, etwa bei Selbstmordabsichten, ist der Fahrer machtlos. Am Neujahrstag stürzte eine Frau im Bahnhof Laim ins Gleisbett, kam aber mit dem Leben davon. Sechzehnmal im Jahr, also alle drei Wochen, setzt in der Münchner U-Bahn jedoch jemand seinem Leben ein Ende. In den letzten zwanzig Jahren haben in München weit über dreihundert Menschen versucht, sich in der U-Bahn das Leben zu nehmen. Ein Drittel aller U-Bahn-Fahrer ist früher oder später mit einem Suizid konfrontiert. In den letzten zwanzig Jahren fielen deswegen so viele U-Bahnfahrten aus, dass dies rechnerisch über 2800 Tage ergäbe.



So sehen die neuen Bahnsteigtüren der Pariser Metro-Linie 13 aus.

Darüber will die Münchner CSU nicht länger zur Tagesordnung übergehen. Sie fordert Bahnsteigtüren und ist damit im Stadtrat erst einmal auf Zustimmung gestoßen. Anfang Dezember ging ein entsprechender Antrag von Forumsmitglied Dr. Georg Kronawitter (http://www.ris-muenchen.de/R11/R11/ris_antrag_detail.jsp?risid=1496807) einstimmig durch. Als die Quintessenz bezeichnete er, „dass sich solche automatischen Türsysteme auch bei konventionell betriebenen U-Bahnlinien mehrfach ‚lohnen‘. Man muss auch nicht flächendeckend nachrüsten, sondern kann sich auf neuralgische, hochfrequentierte Stationen beschränken.“ Kronawitter arbeitet darauf hin, Bahnsteigtüren außer in der U-Bahn auch für zentrale

Bild: eurotransport

S-Bahnhöfe zu bekommen.

GBr