

## Briefe an den Münchner Teil

### Keine zweite Röhre notwendig, sondern ein Verkehrs-Netz

Eine S-Bahn mit vielen Jahren Verspätung / SZ vom 3. Dezember

Man kann nur hoffen, dass die Verzögerungen bei der zweiten Stammstrecke noch einmal zum Nachdenken über den (Un-)Sinn dieses Projektes führen. Und den Bürgern der Region ist zu raten, bei der anstehenden Kommunal- und Kreiswahl bei den Gruppierungen ihr Kreuz zu machen, die sich wirklich für eine Verbesserung der regionalen Vernetzung einsetzen, und zwar auch für eine Kostenbeteiligung. Die so genannte zweite Stammstrecke ist angesichts der knappen Finanzen unsinnig, da sie nur die bestehende Situation verstärkt, nämlich die Ausrichtung der ganzen Region auf Hauptbahnhof und Marienplatz. Sie ist nicht einmal eine richtige Stammstrecke, die würde nämlich bis Laim oder Pasing reichen! Auch in Zukunft wird jede Störung etwa zwischen Laim und Donnersbergerbrücke das gesamte Netz lahm legen. Da nützt die zweite Röhre gar nichts!

Was München und die Region endlich brauchen, ist ein Verkehrs-Netz, wie es in anderen Metropolen selbstverständlich ist. Die Röhren-Milliarden wären besser angelegt für eine Fortführung der U 5 Laimer Platz bis Pasing, für eine Schnell-Verlängerung der U 6, Klinikum bis ins Würmtal, für eine heue S-Bahn-Linie aus dem Westen über Pasing unter Umgehung von Laim in die S-I-Trasse mit den dann schon bestehenden U-Bahn-Verknüpfungen in Moosach und Feldmoching und weiter zum Flughafen. Das würde auch dem gesamten Westen mehr nutzen als der Transrapid, zu dem man erst zum Hauptbahnhof und dort umständlich umsteigen müsste.

Besser angelegt für eine permanente Linie aus dem Westen über Pasing zum Heimeranplatz und Harras mit den schon bestehenden U-Bahn-Verknüpfungen, für einen wirklichen 10-Minuten-

Takt der westlichen S-Bahnen, indem zum Beispiel jede zweite S-Bahn in die vorgenannten neuen S-Bahn-Verknüpfungen geleitet wird. Welche Parteien werden sich ein solches Konzept auf ihre Fahnen heften? Hans Herde, Gauting

Angesichts der hohen Kosten und sonstigen Schwierigkeiten bei der Realisierung des zweiten S-Bahn-Tunnels erscheint es mir völlig unverständlich, warum mögliche Alternativen nicht diskutiert werden - jedenfalls hat man davon in der Öffentlichkeit nichts gehört. Man könnte den Zehn-Minuten-Takt, ja sogar einen Fünf-Minuten-Takt auf den Außenstrecken mit relativ geringen Kosten - jedenfalls alls gering im Vergleich zu den zwei Milliarden für den Tunnel - realisieren! Wie das gehen soll? Man muss sich nur von der in München scheinbar sankrosankten Vorstellung lösen, dass jede S-Bahn auch unbedingt einmal mitten durch die Innenstadt fahren muss.

Was wäre so schlimm daran, wenn jede zweite S-Bahn, die aus dem Umland kommt, am Ostbahnhof, in Pasing oder am Hauptbahnhof enden würde? Wer unbedingt zum Marienplatz will, kann sich ja anhand des Fahrplans die durchgehende Bahn aussuchen. Wer aber ohnehin z.B. am Ostbahnhof in U-Bahn, Bus oder Tram wechselt, dem ist es egal, ob „sein“ Zug in den Tunnel eintaucht oder nicht. Analog gilt dies für Pasing oder Hauptbahnhof. Am Hauptbahnhof ist der Anschluss an die U-Bahn-Linien schon vorhanden, und eine Verlängerung der U5 vom Laimer Platz bis Pasing würde auch die westlichen Außenstrecken gut ans überrige Schnellbahnnetz anbinden.

Kann es sein, dass man solche Alternativen nur deshalb nicht (mehr) ins Auge fasst, weil man damit zugeben würde,

dass man die teuren (!) Planungskosten für die teure (!) Tunnelvariante sinnlos in den Sand gesetzt hätte?

Herbert Rein,  
Dipl.-Ing. Bauwesen, Verkehrsplaner, Haar

Die Fertigstellung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke erst 2022 und die immer höheren Kosten haben uns schon lange beschäftigt und werden uns in den nächsten Jahren noch laufend begleiten, ohne Hoffnung auf irgendeine Besserung unseres Münchner Netzes der öffentlichen Verkehrsmittel.

Doch vielleicht hilft eine alte Idee, die schnell verwirklicht werden kann, billiger und nah am Menschen ist: die Shuttle-S-Bahn zwischen Pasing und Ostbahnhof quer durch die Stadt. Am Hauptbahnhof enden auch die Schnellzüge an einem Kopfbahnhof. Warum soll dies für die S-Bahnen nicht auch in Pasing und am Ostbahnhof möglich sein. Die S-Bahnen kämen pünktlich alle zehn Minuten vom Umland an, und ebenerdig gelangt man zur bereits wartenden Shuttle-S-Bahn, die alle zwei Minuten durch den vorhandenen Tunnel durch die City braust. Dies könnte über vier Bahngleise und exakt ohne Verzögerungen irgendwelcher Art ablaufen und gleiches umgekehrt. Die U-Bahn könnte ein Geschoss tiefer queren, lind alle kämen sicherlich genauso schnell an ihr Ziel, als wenn sie in das Zentrum fahren und dort irgendwo in eine U-Bahn, Tram oder Bus umsteigen müssten.

Und die Fernzüge wären am durchgehenden Gleis außen bei dieser Kombination und hätten ebenfalls schnellen Zugang zu allen Stadtbahnen. Vielleicht doch eine Überlegung wert.

Architekt Rüdiger Zielinski, München