

Forum

MÜNCHENS NAHVERKEHRSNETZ DER ZUKUNFT

Stammstrecke oder nicht Stammstrecke, das bleibt die Frage

§Das Netz der Zukunft%vom 15.Juli und §Auf ganz anderen Gleisen%vom 8.Juli:

Baut die U-Bahn aus!

Man kann dem Münchner Stadtrat nur gratulieren zu seiner Entscheidung, den U-Bahn-Ausbau voranzutreiben. Hoffentlich bedeutet das das Ende der zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Es ist einfach unsinnig, alle Fahrgäste in die Innenstadt zu schicken, nur damit sie an den Stammstreckenknottenpunkten umsteigen, um wieder aus der Innenstadt rauszufahren. Viel sinnvoller ist es natürlich, die U-Bahnen bereits in den Außenbezirken an die S-Bahnlinien anzuschließen, um die Fahrgäste der überlasteten Stammstrecke fernzuhalten. Die Idee mit den Verlängerungen nach Pasing, Engelschalking et cetera sind genau der richtige Weg. Wie wäre es außerdem mit einer U6-Abzweigung ab Studentenstadt zur Flughafen-S-Bahn nach Unterföhring zu den Fernsehanstalten und mit einer westlichen Verlängerung der U1 oder U2 zur Station Karlsfeld (MAN und MTU), wo jeweils Tausende Menschen arbeiten? Boris Koller, München

Baut den zweiten Tunnel!

Dem Leser wird suggeriert, es gäbe §realistische Alternativprojekte%zur Stammstrecke. Tatsächlich ist dies aber nicht der Fall:

Für den Südring liegt weder eine ausgereifte Planung vor, noch gibt es dafür Baurecht. Erfahrungsgemäß muss man hierfür einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren veranschlagen. Rechnet man noch die eigentliche Bauzeit hinzu, wird man sich wohl in Richtung 30 Jahre bewegen, bis dieser fertiggestellt wäre. Ein Bauwerk, das erst in 30 Jahren fertig wäre, ist also in Wahrheit keine §realistische Alternative%sondern nichts als eine Fata Morgana. Oder wollen Sie den täglich Hunderttausenden Pendlern allen Ernstes als §realistische Alternative%anbieten, sie sollen noch 30 Jahre in überfüllten, stecken gebliebenen S-Bahnen sitzen?

Auch die weitere §Alternative%Kombibahn ist in Wirklichkeit keine, weil sie der Betreiber MVG nicht will und sie somit nicht bauen wird.

Die nächste §Alternative%den bestehenden Tunnel aufzurüsten, scheidet ebenfalls aus, weil laut Deutscher Bahn die Aufrüstung technisch nicht möglich ist und sie daher nicht realisiert wird. Und selbst, wenn die Behauptung der Tunnelgegner zuträfe, dass mit einer Aufrüstung drei Züge je Stunde mehr durch den Tunnel fahren könnten, dann sind diese paar Prozent mehr Leistungssteigerung im alten Tunnel auch nicht mehr als ein Tropfen auf dem heißen Stein. Sie sind aber offenkundig keine Alternative gegenüber einem zusätzlichen Tunnel, denn dieser bringt 100 Prozent Steigerung gegenüber der bisherigen einen Röhre . und die braucht es auch, um die steigenden Fahrgastzahlen zu bewältigen.

Auch bei den weiteren §Alternativen%Außenäste und so weiter, wird doch deutlich, dass diese bestenfalls punktuelle Verbesserungen liefern können. Aber genau darum geht es: Wir wissen, dass punktuelle Verbesserungen hier keine Lösungen sind, weil sie die Leistungsfähigkeit nicht liefern können, die ein zukunftsweisendes öffentliches Nahverkehrsnetz für die weiter steigenden Einwohnerzahlen benötigt.

Somit bleibt als einzige wirkliche Lösung nur die Stammstrecke.

Natürlich kostet diese Geld. Aber sie bietet etwas, was alle anderen Lösungen nicht bieten können: Erstens, dass Hunderttausende Pendler wieder ohne tägliches Gedränge und Zugausfälle fahren können, und zweitens, dass Zigtausende Bürger zusätzlich vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umsteigen können und damit unsere Stadt von Stau, Abgasen und Lärm entlasten. Somit ist die Stammstrecke die ökologischste Lösung und diejenige, die die höchste Lebensqualität liefert.

Also braucht es jetzt Mut, Tatkraft und Weitsicht, um dies zu erreichen . so, wie es damals die Gründerväter von U-Bahn und S-Bahn wie zum Beispiel Hans-Jochen Vogel hatten. Und nicht Verzagtheit und Verrennen in Scheinalternativen beziehungsweise Flickschusterei. Christian Buchner, München

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 20. Juli 2015, Seite 43