

Sehr geehrte Damen und Herren

Dieser Artikel in der SZ erfordert unbedingt eine Gegendarstellung:

<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/verkehrsprojekte-in-muenchen-planung-nach-bauchgefuehl-1.2268565>

Dass Pasing der am besten erschlossene Stadtteil sein soll, ist mehr als fraglich:

1. Die Regionalzüge, welche in Pasing halten, dürfen nicht gezählt werden, denn bei diesen gilt der MVV-Tarif ja gar nicht (wenn man in Pasing einsteigt). Siehe:

<http://www.tz.de/muenchen/stadt/regionalzuege-seltsamen-plaene-1426279.html>. Die Regionalzüge in Pasing sind übrigens bereits voll und der Starnberger Flügelbahnhof ist wegen der langen Umsteigewege sowohl zur U-Bahn als auch zu den Fernverkehrszügen äusserst unattraktiv. Ausserdem fehlt im Münchner Hauptbahnhof eine Unterführung zwischen den beiden Flügelbahnhöfen mit Zugängen zu allen Bahnsteigen. Zudem machen die Regionalzüge oftmals vor der Einfahrt einen langen Stopp, um Kreuzungen abzuwarten.

2. Pasing ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, viel wichtiger als der Ostbahnhof. Am Ostbahnhof halten 7 S-Bahnlinien und die U5. Ab Pasing verkehren vier S-Bahnaussenäste (Tutzing, Herrsching, Geltendorf, Mammendorf), drei Regionalzuglinien (Garmisch, Buchloe, Augsburg) und noch ICE- und IC-Linien. Dagegen hat es ab Ostbahnhof nur zwei Regionalzuglinien (Rosenheim und Mühldorf) und der Ostbahnhof ist kein ICE- oder IC-Haltepunkt

3. Die Verknüpfung der U-Bahn mit dem S-Bahn-Netz ist am Osten, Süden und Nordwesten wesentlich besser als im Westen. Die S4 Ost ist bereits in Trudering mit der U2 verknüpft, die S2 und S7 in Giesing sogar mit zwei U-Bahnlinien (U2 und U7). Die aufkommensschwache S7 ist sogar mit vier U-Bahnlinien verknüpft (Siemenswerke U3, Harras U6, Heimeranplatz U4/U5). Die S1 Freising/Flughafen ist ebenfalls mit 2 U-Bahnlinien verknüpft (Feldmoching U2, Moosach U3). Dagegen stehen alle westlichen S-Bahnaussenäste (ausser der S1 West und S7 West) ohne frühzeitige Verknüpfung zum U-Bahnnetz da (ausser in der Innenstadt).

4. Der Abschnitt Pasing-Laim wird von rund 72'000 Fahrgästen pro Tag und Richtung benützt, der Abschnitt Ostbahnhof-Rosenheimer Platz von 78305. Jedoch verkehren ab Ostbahnhof in den Hauptverkehrszeiten 30 Züge pro Tag und Richtung, ab Pasing nur 18 Züge (leider habe ich keine neueren Fahrgastzahlen als Herbst 1998). Damit sind die Züge ab Pasing um 53% (!) stärker ausgelastet als die Züge ab Ostbahnhof. Dies zeigt, dass ein U-Bahnanschluss von Pasing dringend ist.

5. Weshalb die U5 bis Pasing nicht rentieren sollte, ist mir deshalb ein Rätsel. Durch die Verlängerung der U5 bis Pasing entstehen wesentlich schnellere und bequemere Verbindungen zu sämtlichen Stationen entlang der U5 (mit Ausnahme der Stationen Hauptbahnhof, Karlsplatz und Ostbahnhof).

Ich bitte daher die Fahrgastverbände, die Politiker aus dem Münchner West und die Verkehrspolitiker unbedingt eine Replik zu diesem Artikel zu verfassen.

MfG

Ralf Wiedenmann

Präsident IG Tösstallinie