

Zweiter S-Bahn-Tiefunnel: Mit Volldampf ins Milliardengrab!

Teil 2: Mittendurch und drumherum

von Dr. Clemens Pingel

Die extrem kontroverse Diskussion um den Sinn und Unsinn eines – parallel zur ersten Stammstrecke verlaufenden – zweiten Tieftunnels (vgl. dazu **MitLinks, Ausgabe 59**) wurde überlagert von Reihe von Wortmeldungen zum weiteren Ausbau des Schienennetzes im Großraum München; einen ersten groben Überblick über „**realistische Planungen und wiederkehrende Hirnspinste**“ gibt die SZ in einem ganzseitigen Beitrag am 24. Februar 2016, der bezeichnenderweise mit „Drüber, drunter, außenrum“ überschrieben ist. So werden – über die von „verschiedenen Umwelt-, Verkehrs- und Fahrgastverbänden Ende der Neuzigerjahre entwickelte **Stadt-Umland-Bahn (SUB)** hinaus – u. a. folgende Szenarien beschrieben:

- „Weiter im Untergrund“ mit **U-Bahn-Verlängerungen**, z.B. U5 vom Laimer Platz über Pasing bis nach Freiham sowie vom Arbellapark nach Englschalking und weiter als Seilbahn über den S-Bahnhof Riem „durch die Luft zur Messe“;
- „Verbindung im Süden“ mit dem **S-Bahn-Südring** als zweiter Stammstrecke (anstelle des zweiten Tieftunnels), der von den Jusos im Münchner Westen bereits in den Siebzigerjahren und von den städtischen Planern der Stadt in den Neunzigerjahren in die Diskussion gebracht wurde;
- ein **S-Bahn-Nordring**, angeblich von den Grünen „vor langer Zeit erfunden“, könnte das geplante BMW-Forschungszentrum ans Schnellbahnnetz anbinden sowie
- „**ein kompletter S-Bahn-Ring**“ ähnlich dem seit 1877 bestehenden Berliner S-Bahn-Ring, seit „mindestens zwei Jahrzehnten“ diskutiert und „vor Kurzem“ vom VCD wieder ins Gespräch gebracht.

Zwei ausgewählte Vorschläge zur Einbindung **des Eisenbahn-Süd- bzw. Nordrings in das bestehende S-Bahn-Netz**, sollen im Folgenden ebenso dokumentiert werden, wie die – teilweise harsche – **Kritik aus dem Kreis der Tunnelgegner*innen**, die sich nicht nur auf bauliche und betriebliche Aspekte bezog, sondern auch strategisch-taktische Überlegungen zum Gegenstand hatte.

Das Nordring-Konzept der Freien Wähler

Im Februar 2016 berichtete **Ulrich Lobinger im Münchner Merkur** von einer „Initiative der Freien Wähler“ für ein **neues Konzept für (die) S-Bahn**; Als Ergänzung zur zweiten Stammstrecke, dessen Nutzen als „gering“ eingeschätzt werde, solle eine **S-Bahn-Ringlinie** gebaut werden. Im Rahmen einer Pressekonferenz schlägt der Landtagsabgeordnete **Michael Piazolo** vor, den durch den Münchner Norden verlaufenden und derzeit dem Güterverkehr vorbehaltenen **Nordring zusätzlich für die S-Bahn zu nutzen**. Die Güterzuggleise seien bereits während der Spiele 1972 zur Anbindung der damaligen Station „Olympiastadion“ für die S-Bahn genutzt worden, so Piazolo weiter.

„Der Nordring würde von Pasing über einen neuen Bahnhof Berduxstraße nach Moosach führen, weiter über die Lasallestraße, Lerchenau, Knorrstraße, Ingolstädter Straße, Freimann bis nach Oberföhring und dort weiter auf der S8-Trasse über Johanneskirchen, Englschalking und Daglfing nach Berg am Laim. 14 Bahnhöfe würden auf dem Nordring liegen, die meisten existieren bereits, ebenfalls viele Gleise, weshalb die Kosten mit geschätzt 500 Millionen Euro relativ gering wären. Das geplante Fahrgastaufkommen des S-Bahn-Nordrings betrüge rund 70.000 Personen täglich. Die Zahlen hat das Münchner Planungsbüro Viereg-

Rößler ausgerechnet, das im Auftrag der Freien Wähler ein Grobkonzept für den S-Bahn-Nordring erstellt hat“, schreibt Lobinger.

Die neue Trasse würde aus Sicht Piazolos einen Makel des Münchner S-Bahn-Netzes beseitigen. Dieses sei sternförmig auf die Innenstadt ausgerichtet, Querverbindungen, wie sie in anderen europäischen Großstädten üblich seien, gäbe es bislang keine. *„Wir brauchen deshalb den Einstieg in ein Ringsystem“, fordert Piazolo.* An den Bau eines Südrings glaubt der FW-Abgeordnete nicht mehr, die Debatte darüber sei „politisch vergiftet“.

Piazolo betonte – so berichtet die Süddeutsche Zeitung – *„dass die Nord-Variante nicht nur einen hohen, den Straßenverkehr entlastenden Nutzen sowie ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis verspräche. Es wäre auch für die Stadtentwicklung insgesamt positiv, wenn in München Stadtplanung und ÖPNV-Ausbau stärker Hand in Hand gingen“.* Piazolo könne sich deshalb gut vorstellen, dass diese Vorschläge in der Bevölkerung und bei Wirtschaftsunternehmen dankbar aufgenommen werden. Dies gelte besonders für den Autobauer BMW und dessen Ausbaupläne für 10 000 neue Arbeitsplätze im Münchner Norden. *„Mit meiner Konzeptstudie möchte ich diesen Impuls nun als konkreten Denkanstoß in die politische Debatte einbringen, um das Thema voranzutreiben“*, so Piazolo im besagten SZ-Artikel.

Das (um den Südring) erweiterte S-Bahn-Ringkonzept der Freien Wähler

Im Herbst des selben Jahres titelt die **Süddeutsche Zeitung** zur allgemeinen Verwunderung ein weiteres Mal **„Freie Wähler fordern S-Bahn-Ring“**. In seinem Beitrag vom 12.10. zitiert **Christoph Koopmann** wiederum den Landtagsabgeordneten **Michael Piazolo**: *„Alle Probleme wird der zweite S-Bahn-Tunnel nicht lösen können“*. Zwar entlaste die zusätzliche Stammstrecke das Netz, doch weil sie parallel zur bestehenden Trasse laufen soll, konzentriere sich dann weiterhin alles auf das Stadtzentrum; (vgl. dazu **Bild 1**).

Im Unterschied zum oben beschriebenen **Nordring** will Piazolo nun einen **geschlossenen Bahnring um die Innenstadt**, *„um selbige vor einem ‚Verkehrsinfarkt‘ zu schützen und zugleich die Stadtteile nicht außen vor zu lassen. Denn München wächst und wächst, laut Prognosen auf 1,7 Millionen Einwohner bis zum Jahr 2030. Vor allem im Norden und Osten der Stadt soll immer mehr Wohnraum erschlossen werden“*.

Deshalb habe Piazolo die Mobilitäts-Wissenschaftler **Simon Herzog** und **Dennis Atabay** von der TU München damit beauftragt, ein Konzept für eine Ringbahn auszuarbeiten - "als Denkanstoß, nicht als Machbarkeitsstudie", wie Piazolo hervorhebt. **Im Wesentlichen geht es bei diesem Denk-anstoß darum, bereits bestehende Trassen rund um das Zentrum zu einem S-Bahn-Ring zu verbinden.**

Wie beim oben skizzierten „Frühjahrskonzept“ soll hierfür eine bestehende Strecke, nämlich die Güterzug-Trasse von der Kreuzung Landshuter Allee / Triebstraße in östlicher Richtung bis zum Heizkraftwerk der Stadtwerke München in Unterführung – genutzt werden. Dann solle die Ringbahn unter anderem über Johanneskirchen die Strecke befahren, auf der heute schon die S 8 verkehrt, d.h. über den Leuchtenbergring zum Ostbahnhof. **Auch der sogenannte Südring zwischen Ostbahnhof und Heimeranplatz werde bereits bei Störungen oder als Umleitung während Bauarbeiten für die S-Bahn genutzt**, so Piazolo laut SZ weiter; (vgl. dazu **Bild 2**). **„Was bisher fehlt, ist der Lückenschluss zwischen Süd- und Nordring auf westlicher Seite“**, ergänzt Simon Herzog.

„Dafür haben sich die Wissenschaftler einen weiteren Tunnel ausgedacht: Kurz vor dem Heimeranplatz soll die S-Bahn in einer Röhre unter der Landshuter Allee abtauchen, die bis zur Querung mit der Dachauer Straße reichen würde. Dann soll es laut SZ-Bericht *„überirdisch weitergehen bis zum sogenannten ‚Olympiakreuz‘ am westlichen Ende des Nordrings“*; (siehe dazu nochmals **Bild 2**). *„So würden wir alle boomenden Wohngebiete rund um die Innenstadt*

erschließen und hätten neue Anbindungen für große Arbeitgeber wie BMW, SWM und Knorr-Bremse", wird Simon Herzog zitiert.

Betrachte man den Verlauf der Ringstrecke, falle sofort auf: Er entspricht fast genau dem Verlauf des Mittleren Rings. "Natürlich wollen wir damit auch erreichen, dass mehr Leute vom Auto auf die Bahnen umsteigen", sagt der Abgeordnete Piazzolo. Mit der S-Bahn ließen sich Strecken entlang des Rings einfach schneller und stressfreier zurücklegen als im Auto. Nebenbei würde die Ringbahn aus Piazzolos Sicht noch weitere Perspektiven eröffnen. "Es ist denkbar, dass ab dem Knotenpunkt Olympiakreuz S-Bahnen und Schnellzüge parallel zur A 92 zum Flughafen fahren." Für die Strecke bräuchte man dann nur elf statt 46 Minuten, vom Hauptbahnhof zum Airport nur noch 19 statt 41.

Stellungnahme des AAN: Gute Ergänzung zum S-Bahn-Konzept "Plan A"

Bereits am nächsten Tag, dem 13. Oktober 2016 meldet sich der **Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum (AAN)** zu Wort und begrüßt den Vorschlag der Freien Wähler als „gute Ergänzung zum Plan A der Umweltverbände“ vom Januar 2012, da Plan A keine Aussagen zum S-Bahn-Nordring enthalte, sonst aber nach wie vor aktuell sei. Und weiter heißt es in der Stellungnahme: „Von den erforderlichen Streckenausbauten her ergeben sich erhebliche Synergieeffekte: In beiden Fällen ist der Vollausbau des Südrings erforderlich (4-gleisig, so nicht explizit in Plan A beschrieben) sowie der Ausbau der Strecke Zamdorf-Johanneskirchen“ mit dem zusätzlichen Effekt, dass der Südring von Güterzügen entlastet werden könne. Ebenso sei zu begrüßen, dass auch auf die geplanten Neubaugebiete reagiert und somit der ÖPNV in Abhängigkeit von der Stadtentwicklung betrachtet werde.

Aus Sicht des AAN sollten „die für den 10-Minuten-Takt erforderlichen S-Bahnen auf den bestehenden Tunnel und den Südring verteilt werden (wie in Plan A beschrieben)“; dafür sei natürlich ein Ausbau der Außenstrecken erforderlich. Die Bedienung des Nordrings könne dann durch zusätzliche Linien erfolgen. Ob und wie z.B. durch die Nordring-S-Bahnen Verbindungen nach Pasing (Anschluß zum Regionalverkehr) und Dachau hergestellt werden sollten oder ob auch alternative Streckenführungen zur Anbindung des Gebiets der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) im Nordosten Münchens sinnvoll seien, müsse noch geklärt werden.

Auch sei z.B. denkbar, den Ring anfangs über Heimeranplatz – Laim – Moosach zu schließen und den Tunnel in der Landshuter Alle später zu bauen. „Wesentlich aber ist, dass in allen Fällen die o.g. Ausbaumaßnahmen (d.h. Südring und Zamdorf-Johanneskirchen) abgeschlossen sind“, die aber – und das sei der große Vorteil – schrittweise realisiert werden könnten. Insofern ergänzten sich beide Konzepte „sehr gut“.

Das S-Bahn-Ringkonzept von Wolfgang Hesse

In der **August/September-Ausgabe der „Standpunkte“**, dem Online-Magazin des Münchner Forums, erscheint unter der Überschrift „**S-Bahn-Ringe und weiträumiges ÖV-Netz statt Tief-tunnel-Korridor**“ ein Bericht von **Wolfgang Hesse** über einen eintägigen Workshop am 2. Juli 2016, zu dem die Bayerische Ingenieurekammer-Bau und das Münchner Forum unter dem Titel „Gesamtnetz Schnellbahnen München 2050 – Konzept für Stadt und Region“ eingeladen hatten. „Von den ca. 30 Teilnehmern aus Verbänden, Planungsbüros, verschiedenen Initiativen der Bürgerschaft wurden Verkehrskonzepte, Handlungsempfehlungen und Prioritäten für die Entwicklung des Münchner Schnellbahn-Netzes in den kommenden Jahrzehnten diskutiert“. Im ersten Teil seines Berichtes skizziert Hesse anschaulich die Historie, die zum Projekt eines mehr als 40 Meter tief liegenden Bahntunnels durch die Münchner Innenstadt führte und kommt zu dem Schluss, dass dieses Projekt seit nunmehr fast 20 Jahren jeden sinnvollen und vernünftigen Ausbau des S-Bahnnetzes blockiert; (siehe dazu den **Kasten unten**). Dringend notwendige, seit langem überfällige Maßnahmen, die der besseren Verkehrserschließung dienen, würden weiter auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben.

Prof. Wolfgang Hesse über den Workshop am 2.7.16 in den „Standpunkten“ 08/09 2016:

Ungeteilte Einigkeit bestand bei allen Teilnehmern (des Workshops; Anm. d. Verf.) – wie auch sonst in Stadt und Region – darüber, „dass das Münchner Schnellbahnnetz mehr als 40 Jahre nach seiner Einrichtung an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stößt und dringend einer Sanierung und eines großzügigen Ausbaus bedarf, um den Verkehrsanforderungen einer dynamisch gewachsenen und weiter wachsenden Metropolregion zu genügen“.

Im Mittelpunkt steht dabei das Münchner S-Bahn-Netz. Die 1972 in Betrieb genommene (1.) Stammstrecke zwischen Haupt- und Ostbahnhof verbindet sieben Außenäste im Westen mit fünf Ästen im Osten und bildet somit das Rückgrat, aber auch einen empfindlichen Schwachpunkt im Gesamtnetz. So wirkt sich jede Störung zwangsläufig auf das gesamte Netz aus. Außerdem ist die Kapazität dieser Strecke mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung voll ausgereizt und lässt eine Verdichtung der Zugfolge auf einen 10-Minuten-Takt nicht zu. **Eine zweite Stammstrecke für die S-Bahn ist also unverzichtbar. Nur wie soll sie geführt werden, wo soll sie verlaufen?** (Herv. d. Verf.).

Hier kommen weitere Betrachtungen zur Stadtentwicklung ins Spiel. Für eine Metropole mit nunmehr fast 1,5 Millionen Einwohnern passt das kleinstädtische Korsett einer monozentrischen Sternstruktur nicht mehr – sie braucht eine polyzentrische Struktur mit Subzentren und Tangentialverbindungen, die vorzugsweise ringförmig ausgelegt sind. In München hat man diese Erkenntnis bereits in den 1970er Jahren gewonnen, sie aber nur bei Straßenbauprojekten (z.B. beim Ausbau des Altstadt-, Mittleren und des Autobahnringes) umgesetzt.

Dabei bieten die vorhandenen Bahnstrecken in München geradezu ideale Möglichkeiten, auch für den öffentlichen Verkehr Ring- und Tangentialstrecken einzurichten und das Zentrum nachhaltig von unnötigen Verkehrsströmen zu befreien. So führt der Bahn-Südring durch dicht bebauten Stadtgebiet und kreuzt an drei Punkten die radial verlaufenden U-Bahnlinien: am Heimeranplatz (U5), Poccistr. (U3, U6) und Kolombusplatz (U1, U2). An diesen Punkten kann man mit vergleichsweise geringem Aufwand Kreuzungsbahnhöfe errichten und die Schnellbahnen mit kürzesten Umsteigewegen verknüpfen – ein S-Bahnhof Heimeranplatz besteht sogar bereits. Im westlichen Teil ist die Strecke bereits viergleisig ausgebaut bzw. trassiert, nur im östlichen Teil müsste sie mittelfristig auf 4 Gleise erweitert werden. Für die kurzfristige Aufnahme des Betriebs mit zwei Linien, die zusammen einen 10-Minuten-Takt bilden, würde die vorhandene Infrastruktur zunächst ausreichen; (vgl. die Vorschläge des Planungsbüros BKS, <http://www.sbahn2030.de/>).

Dieser einfache und schlüssige Plan stammt bereits aus den 1970er Jahren und wurde Anfang der 1990er Jahre mit einer weiteren Idee konfrontiert – nämlich parallel zur bestehenden Stammstrecke eine zweite Röhre als „Bypass“ und zur Entlastung zu bauen. In vergleichenden, bei fairer Betrachtung schwer nachvollziehbaren Untersuchungen (1990 und 2009) wurden die Risiken und Schwächen dieses Vorhabens weitgehend ausgeblendet und die Südring-Alternative mit überzogenen Kosten und Anforderungen schlechtgerechnet; (vgl. BUND Naturschutz in Bayern, <http://s145523694.online.de/index.php?id=404&L=0>).

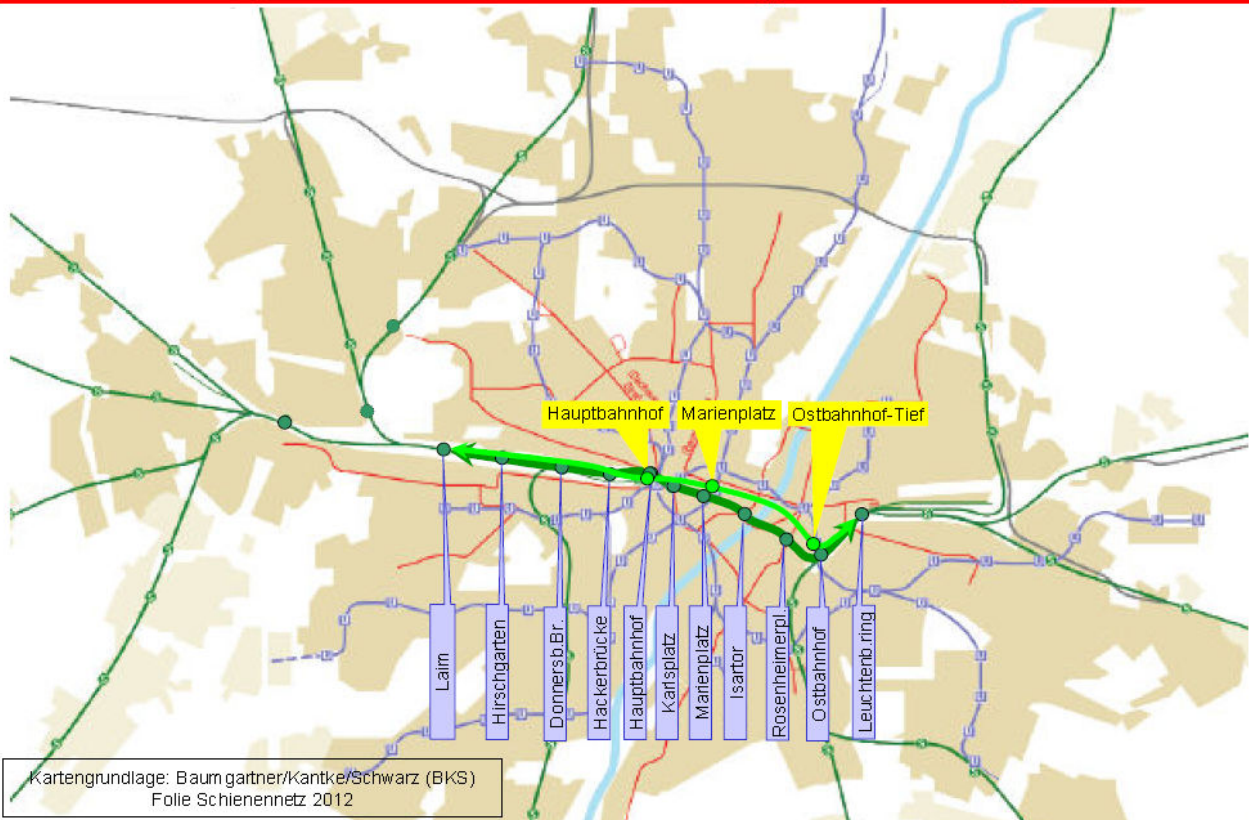
„Zu diesen Maßnahmen gehören neben dem **vordringlichen Ausbau des ... Südrings die Ertüchtigung mehrerer Außenäste** sowie der **Ausbau des Nordrings** mit vielen neuen Erschließungspotentialen und Verknüpfungspunkten im Münchner Norden und Nordosten. Der von der Augsburgener Strecke bei Olching abzweigende, nördlich und östlich um die Stadt herumführende Eisenbahnring ist durchweg zweigleisig ausgebaut und wird in seinem nördlichen Teil nur von Güterzügen befahren – obwohl dort schon 1972 Express-S-Bahnen zum Olympiastadion verkehrten. Er führt durch weitgehend erschlossenes Industrie- und Gewerbegebiet mit großen dort ansässigen Betrieben wie BMW, Knorr-Bremse, Krauss-Maffei etc. Im Norden trifft er auf radial verlaufende U-Bahn-Linien an Punkten, wo Kreuzungs- und Umsteigebahnhöfe bereits bestehen oder zu errichten wären: Moosach (U3) – Eggarten/Lassallestr. (U1) – Knorrstr. (U2) –

Freimann Süd (U6). Dazu kommen Haltepunkte in Lerchenau, am Euro-Industriepark und in Unterföhring Südwest vor dem zu errichtenden Abzweig zur Flughafen-Linie. Im Münchner Osten würden die neuen Linien von dem bereits geplanten viergleisigen Ausbau des bestehenden Ostrings profitieren und mit der zu verlängernden U4 in Engelschalking einen weiteren Verknüpfungspunkt schaffen“.

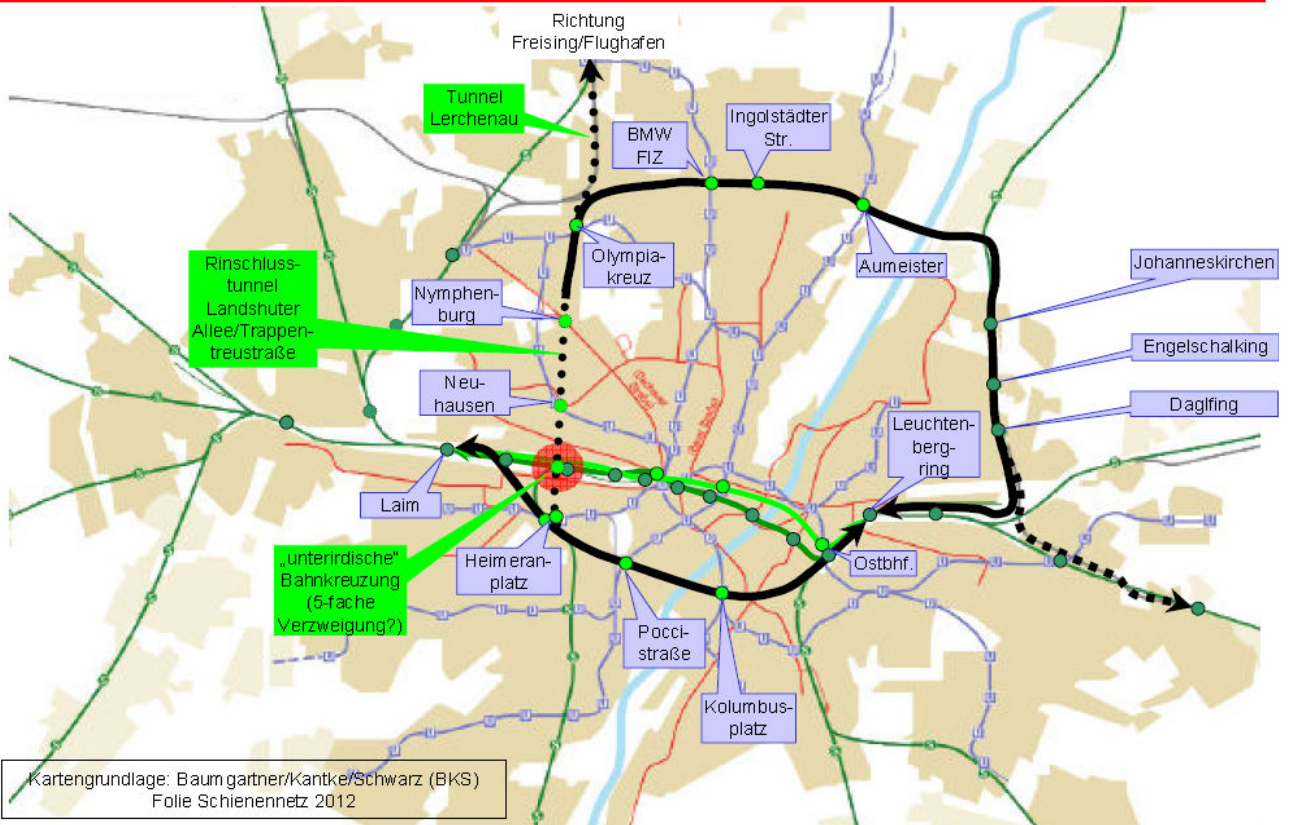
Und weiter: „Dieses Netz wäre durch einige U-Bahn-Verlängerungen zu ergänzen, die der Verknüpfung mit der S-Bahn, aber auch der Erschließung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete dienen. Dazu gehören vorrangig die U5 nach Pasing (die auch die wichtige Bypass-Funktion für die 1. Stammstrecke zur Innenstadt zu übernehmen hat), die U1-Nord zur Fasanerie, die U4 nach Engelschalking (und möglicherweise weiter nach Osten), die U1-Süd nach Harlaching (und womöglich über oder unter der Isar hindurch nach Solln) und die U6 nach Martinsried und Planegg“.

Das so entstehende Schnellbahnnetz ist in **Bild 3** dargestellt. Das dazugehörige Betriebskonzept beschreibt Hesse wie folgt: „Befährt man alle Außenäste mit jeweils zwei Linien, von denen eine auf der bestehenden Strecke durch die Innenstadt, die zweite wahlweise über den Süd- oder Nordring führt, so ergibt sich ein 10-Minuten-Takt auf allen Außenästen (der nicht immer in dieser Dichte bis zu allen Endpunkten führen muss) sowie ein (durchschnittlicher) 6- bis 7-Minuten-Takt auf den beiden Ringen. Die Innenstadt-Linien tragen (weiterhin) die Nummern S1 bis S7 und entsprechen weitgehend dem bestehenden Angebot, die Ringlinien sind neu und tragen die Nummern S11 bis S18. Selbstverständlich können die verschiedenen Linienäste aufgrund spezieller Bedürfnisse und betrieblicher Anforderungen auch anders miteinander verbunden werden.“

Erste Stammstrecke mit zweitem (parallelem) Tieftunnel



S-Bahn-Ringkonzept mit Tunnel Landshuter Allee, FW 2016

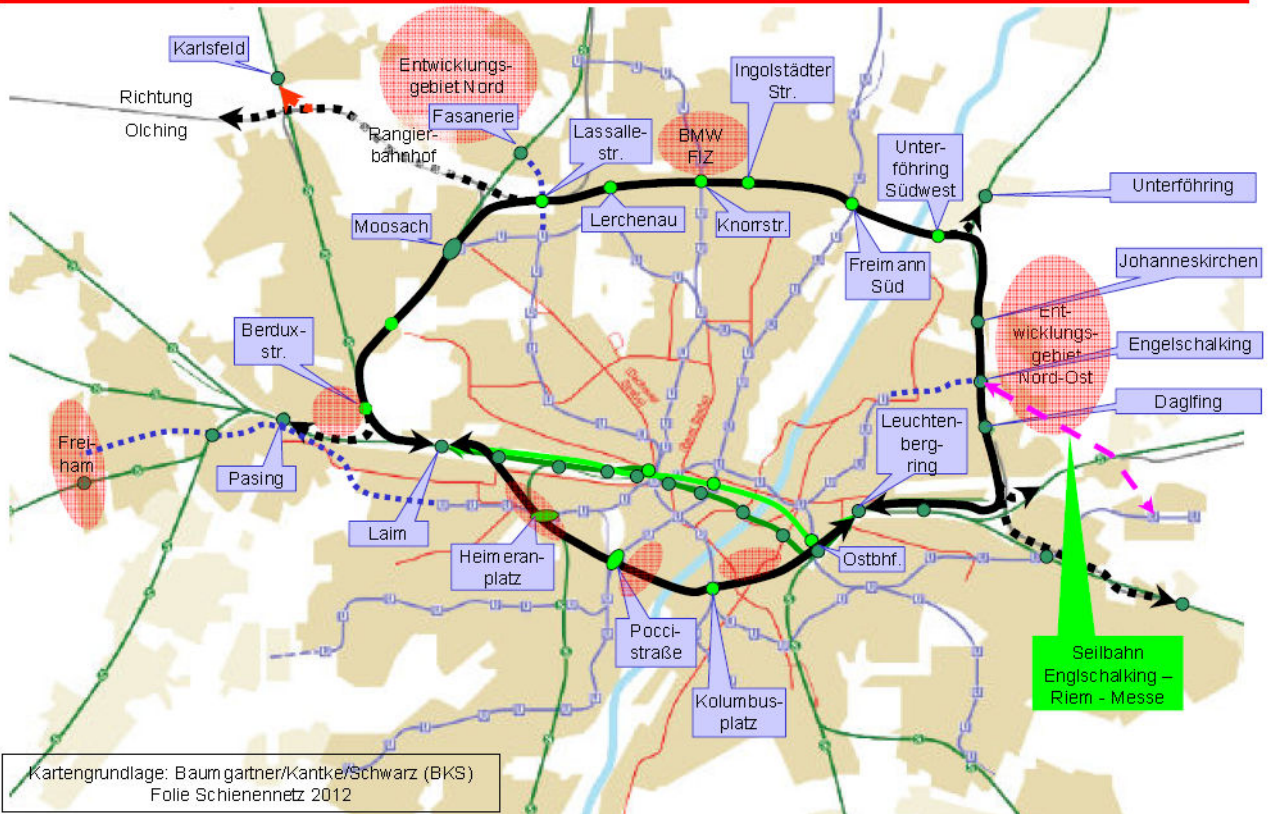


C. Pingel, DIE LINKE

„Drumherum und mittendurch?“

Bild 2

Geschlossener S-Bahn-Ring aus Süd- und Nordring



C. Pingel, DIE LINKE

„Drumherum und mittendurch?“

Bild 3

... und dazu noch ein „City-Tunnel“ für den Regionalverkehr?

Es bleibe noch die Frage offen – schreibt Hesse in seinem Beitrag – wie die weitere, über den S-Bahnbereich hinausgehende Region um München durch den Schienenverkehr besser erschlossen werden könne. Unbestreitbar sei für diesen Außenbereich in nächster Zukunft mit einem hohen Bevölkerungszuwachs und entsprechend erhöhtem Verkehrsbedarf zu rechnen. Die vorhandenen Bahnlinien, z.B. nach Augsburg, Ingolstadt, Landshut, Mühldorf, Rosenheim und Weilheim deckten diesen Bedarf durch getaktete Regionalzüge zwar teilweise ab, müssten aber mit höherer Frequenz und mehr Stationen (im Außenbereich) betrieben werden und „*könnten von einer (Tunnel-)Direktverbindung durch die Innenstadt tatsächlich profitieren*“. Die jetzt geplante Tief-tunnelstrecke dürfte dafür aber wenig geeignet sein wegen (a) des problematischen Mischverkehrs mit den S-Bahnen, (b) unterschiedlicher Bahnsteighöhen, (c) der durch die außerordentliche Tiefe erschwerten Zugänge und – last not least – (d) Ausfall des für den Regionalverkehr eminent wichtigen Knotenpunkts Ostbahnhof, der ja nur weit entfernt unter dem Orleansplatz bedient würde.

Und weiter heißt es: „*Hier bietet sich mittelfristig als intelligentere Lösung der sogenannte **City-tunnel** an. Er würde **an der Hauptbahnhof-Südseite in halbtiefer Lage** beginnen, sich durch die südliche Innenstadt mit einem möglichen „City-Bahnhof“ in der Nähe des Sendlinger Tors fortsetzen, die Isar zwischen Reichenbach- und Corneliusbrücke unterqueren und beim Tassiloplatz in den bestehenden Südring einmünden. Eine solche zweigleisige, ausschließlich dem Regional- und möglicherweise dem Fernverkehr vorbehaltene Strecke wäre vermutlich wesentlich leichter und billiger zu realisieren als ein S-Bahn-Tunnel und würde vor allem ganz neue Verkehrsräume und -beziehungen erschließen*“.

Fazit bei Hesse: „*Zusammen mit den Tram- und U-Bahnnetzen bilden somit S- und R-Bahn ein leistungsfähiges flächendeckendes, 4-stufiges ÖV-Verkehrssystem, das den Anforderungen der kommenden Jahrzehnte gerecht wird und München mit seiner Region vor den Schäden eines weiter wachsenden Autoverkehrs bewahren kann. Nun sind die politisch Verantwortlichen gehalten, die richtigen Prioritäten zu setzen und mit dem vordringlichen Ausbau der Ringstruktur dem Münchner öffentlichen Verkehr den Weg in die Zukunft zu ebnen*“.

Zwei kritische Leserbriefe in den „Standpunkten“ 10/16

Die Reaktionen auf das oben skizzierten Ringbahnkonzept, insbesondere aber auf den von Hesse vorgeschlagenen **City-Tunnel (für den Regional- und Fernverkehr)** lassen nicht lange auf sich warten: bereits in der Oktober-Ausgabe der „Standpunkte“ meldeten sich mit **Dieter Kubisch** (vom Bund Naturschutz in Bayern) und **Thomas Krauss** zwei Leser zu Wort, deren Kritik sich gleichermaßen auf folgende Punkte bezog; (siehe dazu auch **Kasten auf Seite 13**):

- die offenkundig unwirtschaftliche Verlängerung der U1 vom Olympia-Einkaufszentrum in Richtung S-Bahnhof Fasanerie bzw. vom Mangfallplatz in Richtung Harlaching;
- der an unterschiedlichen Bahnsteighöhen scheiternde Vorschlag zur Einbindung der Regionalbahn in das S-Bahn-Netz und nicht zuletzt
- der „völlig unverständliche“ Rückgriff auf den **Citytunnel vom Hauptbahnhof zum Ostbahnhof** (anstelle des abgelehnten zweiten S-Bahn-Tiefunnels) mit dem Ziel einer „sinnlosen) Durchbindung der Regional- und Fernbahnen, die derzeit am Hauptbahnhof enden oder „Kopf machen“.

Insgesamt hält es Dieter Kubisch (und sinngemäß auch Thomas Krauss) „... **derzeit (für) wenig förderlich, wenn die in München aktiven Verkehrsverbände und Initiativen mit immer neuen, unrealistischen Vorschlägen an die Öffentlichkeit treten und damit ein zersplittertes und teilweise sogar widersprüchliches Bild abgeben, während die Protagonisten des verkehrlich**

unsinnigen und nicht oder nur auf Kosten wesentlich sinnvollerer Projekte finanzierbaren S-Bahn-Tieftunnels an der Umsetzung ihres Vorhabens zielstrebig weiterarbeiten. Wir brauchen nach Stuttgart 21 ... kein weiteres Milliardengrab in München! Den zweiten Tief-tunnel zu verhindern, muss unser Ziel sein und nicht jeden Monat - auf gut bayrisch - „eine neue Sau durchs Dorf treiben“. In diesem Sinne wäre es sehr schön, wenn auch das Münchner Forum voll hinter dem gemeinsam erarbeiteten „Plan A“ stünde und diesen nicht in Frage stellte.“

Stellungnahmen von Karl-Heinz Rößler und Stefan Baumgartner

Mitte Oktober erreicht die Tunnelgegner*innen eine eMail von **Karl-Heinz Rößler** (Vieregg-Rößler GmbH), dem „Erfinder“ des eingangs beschriebenen Nordring-Vorschlags der Freien Wähler, in der er erwartungsgemäß **Zustimmung zum nahezu identischen Ringbahn-Konzept Hesse** (Nordring im Bestandsnetz) signalisiert (geringere Kosten, sofortige Realisierbarkeit in Stufen) und sich zugleich vom **erweiterten Ringbahn-Konzept (mit dem sog. Ringschlusstunnel Landshuter Allee / Trappentreustraße)** distanziert.

So schreibt Rößler in seiner eMail: *„Überraschenderweise plädieren die beiden Ringbahn-Autoren (Herzog und Atabay; Anm. d. Verf.) für eine weitgehend im Tunnel verlaufende, vollkommen neue Nord-Süd-Strecke vom ehemaligen Olympia-Bahnhof über (die) Donnersbergerbrücke bis (zum) Heimeranplatz, also unterirdisch unter der Landshuter Allee und der Trappentreustraße, während sie in den anderen Abschnitten ihres S-Bahn-Ringes durchaus den Ausbau der bestehenden oberirdischen Strecken bzw. deren Mitnutzung durch S-Bahn-Züge vorschlagen: Güterzug-Nordring, Oststrecke Johanneskirchen - Daglfing - Ostbahnhof und Eisenbahn-Südring. Dagegen lehnen sie eine Streckenführung des Ringes über Neulustheim - Moosach, was eigentlich naheliegend ist, kategorisch ab“.* Hierauf folgt eine **umfassende Kritik am sog. Ringschlusstunnel**, die sich im Wesentlichen auf den baulichen Aufwand, bau- und betriebstechnische Probleme einer geplanten Mischnutzung des Tunnels (durch Ringbahn-Züge plus Regional- und Fernzüge) sowie auf das vorgesehene unterirdische Eisenbahnkreuz unter der Donnersbergerbrücke bezieht; (siehe dazu **Kasten auf Seite 14**).

Rößlers Fazit: *„Der vorgeschlagene Tunnel unter der Landshuter Allee plus Trappentreustraße hat gegenüber der heutigen ausbaufähigen Trasse über Neulustheim - Moosach in jeder Hinsicht nur Nachteile, von den extrem hohen Kosten ganz zu schweigen. Das Ringbahn-Konzept ist auf diesen Tunnel im Prinzip überhaupt nicht angewiesen. Vielmehr wird dieser unnötige und unbezahlbare Tunnel dieser an sich guten Idee vermutlich den Todesstoß versetzen“.*

Am 20. Oktober meldet sich **Stefan Baumgartner** – neben Thomas Kantke einer der „Urväter“ des Plans A – mit einer ähnlichen Kritik am **Ringschlusstunnel** (im erweiterten Ringbahnkonzept der Freien Wähler) zur Wort und gibt zu bedenken, dass ein solcher **Tunnel Landshuter Allee / Trappentreustraße** die Realisierung des Zweiten S-Bahn-Tunnels" – den man ja eigentlich verhindern wolle – zwingend voraussetze. Darüber hinaus übt Baumgartner **grundsätzliche Kritik an allen Vorschlägen zu einem "S-Bahn-Nordring"**, die sich stichwortartig wie folgt zusammenfassen lässt:

- ein „mindestens **minutengenauer Fahrplangentwurf** ...“ fehlt, d.h. mögliche fahrplantechnische Konfliktpunkte, die u.U. einen zusätzlichen Infrastrukturaufwand (und damit auch höhere Investitionskosten) erfordern, werden nicht sichtbar;
- eine direkte **Verknüpfung S-Bahn-Nordring / U2** ist aus baulichen Gründen und aufgrund zu großer Bahnsteiglängsneigungen **nicht möglich**; dies mindert den zu erwartenden Nutzen des Projektes;

Leserbrief von Dieter Kubisch (Bund Naturschutz Bayern) in den „Standpunkten“ 10/16

Als interessierter Leser besonders der den ÖPNV betreffenden Artikel Ihrer Veröffentlichung Standpunkte und als Mitglied des Landesarbeitskreises Verkehr des BUND Naturschutz in Bayern e.V. war ich über den Artikel „S-Bahn-Ringe und weitläufiges ÖPNV Netz statt Tieftunnel-Korridor“ teilweise schon sehr überrascht.

Beim S-Bahn-Nordring, der ja auch seit Jahrzehnten schon diskutiert wird, sind die Probleme jedoch etwas gravierender, da die Stadt München an allen Kreuzungspunkten mit U-Bahn-strecken die U-Bahnhöfe so gelegt hat, dass kein Übergang zum Nordring vorhanden ist. Dort müssten daher erst neue U-Bahnhöfe unter laufendem Betrieb als Kreuzungsbahnhöfe errichtet werden. All diese Themen wurden im Rahmen der Untersuchungen eines Stadt-Umlandbahn-Systems von MVV und MVG bereits eingehend untersucht. Trotzdem sollte man auch einen S-Bahn-Nordring weiter im Auge behalten.

Beim Vorschlag, auch **die Regionalbahnen in das Münchner S-Bahn-System einzubinden** wird völlig außer acht gelassen, dass durch die zwar technisch völlig unsinnige, aber leider so festgelegte Differenzierung der **Bahnsteighöhen auf 55 cm und 76 cm für Regionalbahnen sowie 96 cm für S-Bahnen** ein Mischverkehr unter Berücksichtigung der Vorgaben des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes BGG künftig kaum mehr möglich ist. Abschreckendes Beispiel waren in den letzten Jahren Streckensperrungen der S1 in Moosach mit Umleitung von Regionalzügen. Teilweise wurden dabei Regionalzüge mit einer Einstiegshöhe von 55 cm an den Hochbahnsteigen mit 96 cm in Feldmoching eingesetzt. Die dort auftretende Stufe von 41 cm war selbst für jüngere und gesunde Fahrgäste kaum zu überwinden. Die Überbrückung der Höhendifferenz von ca. 20 cm durch Auffahrrampen, die vom Triebfahrzeugführer bedient werden müssen, lassen jeden Fahrplan zusammenbrechen und würden nur zu einer weiteren Destabilisierung des gesamten SPNV-Netzes führen.

Weiters ist mir die **verkehrlich nicht nachvollziehbare Verlängerung der U1 bis zum S-Bahnhof Fasanerie** aufgefallen. Diese Strecke erschließt lediglich eine nicht bebaubare Ausgleichsfläche nördlich des Ludwigsfelder Güterbahnhofs und die nur sehr geringe Bebauung rund um den S-Bahnhof Fasanerie. Da heute die Kosten für den Bau eines Kilometers U-Bahn bei mindestens 80 Mio. € liegen und beide benachbarten S-Bahnhöfe Feldmoching und Moosach bereits mit der U-Bahn verknüpft sind, gibt es sicher wichtigere Ausbauprojekte als die Verlängerung der U1. Auch die Verlängerung der U1 am anderen Ende bis Harlaching wurde im Rahmen der vertieften Untersuchungen zur Stadt-Umland-Bahn bereits eingehend untersucht und als völlig unwirtschaftlich und daher auch nicht finanzierbar verworfen.

Völlig unverständlich ist mir jedoch der Rückgriff auf den beim Projekt München 21 in aller planerischen Tiefe untersuchten **Citytunnel vom Hauptbahnhof zum Ostbahnhof**. Schon die damalige Untersuchung hatte ergeben, dass dieser Tunnel wegen der vorhandenen U-Bahn-Tunnel nur unter größten Problemen und daher mit maximalen Baukosten zu erstellen wäre. Auch die Aussage, dieser Tunnel könne an der Hbf-Südseite in halbtiefer Lage errichtet werden, ist so nicht haltbar. Dort befindet sich bereits im Geschoß -2 der Tunnel der U 4/5, die unterfahren werden muss. Am Sendlinger Tor müsste die U 1/2 in Tieflage -3 unterfahren werden. Nach der Isarunterquerung schon am Tassiloplatz das Niveau des östlichen Isar-Hochufers zu erreichen, dürfte extreme Anforderungen an das einzusetzende Zugmaterial stellen, wodurch eine einfache Durchbindung von Zügen zwischen Ost- und Hauptbahnhof gar nicht möglich ist.

Dagegen fehlt mir in Ihrem Artikel die derzeit sogar wieder vom MVV forcierte Idee einer **Stadt-Umland-Bahn als Tangentialverbindung am Rand zwischen Stadt München und dem Umland**, damit endlich nicht mehr alle tangentialen Verkehrsbeziehungen nur mit dem Auto bewerkstelligt, sondern auf einen leistungsfähigen und schnellen SPNV verlagert werden können.

Kritik von Karl-Heinz Rößler am „Ringschlusstunnel“ im Vorschlag der Freien Wähler

- (1) Der Tunnel unter der Landshuter Allee plus Trappentreustraße wird im wesentlichen damit begründet, dass bei einer Trassenführung über Neulustheim und Moosach die Züge der neuen Linie "auf bestehenden, stark ausgelasteten Gleisen verkehren. Für eine enge Taktung und einen stabilen Fahrplan wäre wahrscheinlich eine Erweiterung des Gleisbereiches nötig, was auf einige Raumwiderstände stößt" [Seite 3 des Ringbahn-Papers]. Doch hier in diesem bereits 3-gleisigen Teilstück genügt ein einziges zusätzliches Gleis, so dass es in Zukunft im Abschnitt Neulustheim - Moosach jeweils ein separates Gleispaar für alle S-Bahn-Züge und für die Regional- und Fernzüge incl. vereinzelter Güterzüge geben wird - letztere werden in Zukunft ohnedies fast vollständig über den dann 4-gleisigen Abschnitt Johanneskirchen - Daglfing fahren. Der Platz für dieses eine zusätzliche Gleis ist zwischen Neulustheim und Moosach bekanntlich vorhanden.
- (2) Der Tunnel unter der Landshuter Allee plus Trappentreustraße erhöht die Baukosten massiv, verglichen mit dem genannten relativ geringen Ausbau der vollständig oberirdischen Strecke über Neulustheim - Moosach.
- (3) Der Tunnel unter der Landshuter Allee führt zu erheblichen bautechnischen Problemen in Kombination mit dem hier geplanten Straßentunnel, der Tunnel unter der Trappentreustraße muss neben dem bereits vorhandenen Tunnel des Mittleren Rings inmitten dichter Bebauung gegraben werden.
- (4) Der Tunnel unter der Landshuter Allee plus Trappentreustraße stellt im Vergleich zur leicht umwegigen Trassenführung über Neulustheim - Moosach, wenn überhaupt, nur eine marginale Fahrzeitverkürzung für die Ringbahnzüge und für alle Regional- und Fernzüge von/zum Münchner Flughafen und von/nach Landshut dar. Denn dieser Umweg lässt sich - bei einem entsprechenden Umbau der heutigen Gleise - durchgehend mit 140 km/h befahren, der Tunnel hingegen erlaubt sicherlich nur eine weitaus niedrigere Geschwindigkeit.
- (5) Im Gegensatz zu der hinsichtlich der Fahrzeit irrelevanten "Abkürzung" mit Hilfe des Tunnels unter der Landshuter Allee plus Trappentreustraße verlängert sich die Fahrzeit in der Relation Pasing - Nordring erheblich, da für alle Züge dieser Relation bei der Fahrt durch den Tunnel nun ein neuer Umweg entsteht.
- (6) Im Tunnel unter der Landshuter Allee werden drei S-Bahn-Stationen liegen, nämlich Neuhausen, Nymphenburg und Donnersbergerbrücke. Wenn auf den Tunnelgleisen auch Regional- und Fernzüge fahren sollen, wie von den Autoren der Ringbahn-Studie angedacht, so würden auf diesen drei Tunnelstationen, die von den Nicht-S-Bahn-Zügen ohne Halt zu durchfahren wären, gravierende Luftdruck- und Sicherheitsprobleme entstehen. Deshalb müssten die Tunnelbahnhöfe zusätzlich zu den beiden Bahnsteiggleisen noch mit zwei Durchfahrgleisen ausgestattet sein, wobei diese beiden bahnsteiglosen Gleise in separaten Tunnels abseits der Bahnsteige liegen müssten. Zusätzliche Baukosten wären die Folge.
- (7) Die Mischnutzung des Abschnitts nördlich der Donnerbergerbrücke bis Olympiakreuz durch Ringbahn-Züge plus Regional- und Fernzüge führt zu einer sehr hohen Zahl an Zügen, die zudem einen extrem heterogenen Betrieb darstellen, was Geschwindigkeiten und Zwischenhalte betrifft. Gegenseitige Behinderungen der Stop-and-go-S-Bahn-Züge sowie der ohne Halt fahrenden Regional- und Fernzüge dürften an der Tagesordnung sein, also ein instabiler, verspätungsanfälliger Betrieb mit einem möglicherweise wenig attraktiven, weil zu "dünnem" S-Bahn-Takt.
- (8) Der Tunnel unter der Landshuter Allee soll nördlich Donnerbergerbrücke eine vermutlich 5-fache Streckenverzweigung erhalten ...; alle Gleise dieses Verzweigungsbereichs müssten kreuzungsfrei über- bzw. untereinander verlaufen, und dies an einer Stelle, wo der zweite S-Bahn-Tunnel vorgesehen ist, was bautechnisch äußerst anspruchsvoll und somit auch ein Kostentreiber ersten Ranges wäre.

- eine direkte **Verknüpfung S-Bahn-Nordring / U6** ist wegen zu großer Bahnsteiglängsneigung im Zuge der U6 vermutlich nicht genehmigungsfähig; auch dies mindert den zu erwartenden Nutzen des Projektes;
- die zu erwartenden **Fahrgastzahlen** für den S-Bahn-Nordring werden **über-** und die Investitionskosten **unterschätzt**; beides vermindert den Nutzen-/Kostenfaktor.

Eine „**Verknüpfung der städtebaulichen Entwicklung im Münchner Norden mit dem "S-Bahn-Nordring"**“ sieht Baumgartner skeptisch. Weiter weist er darauf hin, dass der Eisenbahn-Nordring ... künftig alle Güterzüge aufnehmen (sollte), die München in West-Ost-Richtung queren; hierfür sei auch der **4-gleisige Ausbau der Strecke Daglfing – Johanneskirchen** notwendig, der zudem eine Taktverdichtung der S8-Ost ermögliche.

Baumgartners Fazit: **„Unter gegenwärtigen und auf absehbare Zeit gültigen Rahmenbedingungen ist bisher jedoch kein einziger Vorschlag für eine S-Bahn auf dem Eisenbahn-Nordring München bekannt, bei dem eine volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit zu erwarten wäre“**. Außerdem habe der „Plan A“ ebenso wie das weitergehenden Folgekonzept „sbahn-2030.de“ nachgewiesen, „dass für einen 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Außenästen nur der S-Bahn-Südring notwendig ist“, nicht jedoch ein zusätzlicher Nordring.

Baumgartners Stellungnahme schließt mit einem Appell an das eigene Lager

„Die Debatte um Alternativen zum bisher geplanten Ausbau der S-Bahn München steht ebenso vor dem Scheideweg wie die Debatte um die Amtsplanung. Es wäre daher dringend und mit Nachdruck anzuraten, sich nur auf den zweiten S-Bahn-Tunnel (Tieftunnel') bzw. die alternative S-Bahn-Südumfahrung (S-Bahn-Südring') sowie auf den großen Ausbaubedarf an den S-Bahn-Außenästen zu konzentrieren“. Dafür führt er im Einzelnen folgende Argumente ins Feld:

- „Der ‚Plan A‘ mit S-Bahn-Südumfahrung und 10-Minuten-Takt auf allen Außenästen ist ein sehr gutes Fundament; sbahn2030.de stellte eine aktualisierte und sehr detaillierte ingenieurtechnische netzweite Ausarbeitung dar unter Berücksichtigung planrechtlicher Widerstände z.B. in Untergiesing (daher zunächst ein ‚Teilausbau Südring‘);
- ‚S-Bahn-Nordring‘ ‚Tunnel Landshuter Allee‘, ‚Zweissystem-S/U-Bahn München‘ oder Doppelstock-S-Bahnen für München sind rational betrachtet ... ein ebensolches Kartenhaus wie der Vorschlag einer ‚U9 Münchner Freiheit – Hbf – Implerstraße‘ oder einer ‚U26 Kieferngarten – Am Hart‘ von anderer Seite ...;
- Ein ‚S-Bahn-Nordring‘ war ... im AK Schienenverkehr, z.B. beim 1. Workshop im April 2016, ebenso wenig konsensfähig wie die U5 nach Pasing; letztere wäre durchaus die einzige betrieblich und technisch von der S-Bahn unabhängige zusätzliche West-Ost-Stammstrecke, was noch nicht einheitlich so gesehen wird, und im Vergleich mit einem ‚S-Bahn-Nordring‘ sehr wohl volkswirtschaftlich vernünftig“.

Allen o.g. Vorschlägen fehlten grundsätzlich sowohl **bahntechnisch korrekte Beförderungszeitberechnungen**, mit welchen maßgeblich beim Nutzen argumentiert werde, als auch wenigstens **minutengenaue Fahrplanvorschläge**, die den wirklich nötigen Infrastrukturaufwand und damit die Kostenseite überprüfen ließen. Voraussetzung jedes „seriösen“, in „entscheidungs-relevanten Fachkreisen“ akzeptierten Konzeptvorschlags sei ein **mit hinreichender Genauigkeit „durchgerechnetes Betriebs- und Infrastrukturkonzept.“**

Versprechungen und letzte Wort- und Pressemeldungen

Am 27. Oktober 2016, zwei Tage nach der Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Freistaat und der Deutschen Bahn zur Finanzierung des zweiten Tieftunnels, meldet die **Süddeutsche Zeitung**: „Nord- und Südring bleiben ein Thema – Staatsregierung will S-Bahn weiter ausbauen, MVV fordert Masterplan“. Obwohl der zweite Tunnel gebaut werde, „... sollen aber andere Projekte für die Münchner S-Bahn nicht aufgegeben werden. Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann kündigte an, auch Überlegungen für einen Nordring oder einen zusätzlichen Haltepunkt am Südring bei der U-Bahn-Station Poccistraße ‚weiter voranzubringen‘ Ende des Jahres (2016 ?) solle es ein Gesamtkonzept für den Verkehrsausbau in der Region München geben, in dem auch der Nordring ein Thema sein werde. Dem Nordring gehe aber eine langjährige Planungsphase voraus; er sei ‚fast so kompliziert wie der Tunnel‘, sagte Herrmann laut SZ.

Und weiter heißt es in dem Artikel: „Einen **Masterplan für die Münchner S-Bahn** fordert ‚jetzt erst recht‘ MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag. Mit der Entscheidung für die zweite Stammstrecke sei ‚die wichtigste Entscheidung‘ getroffen; nun brauche es aber einen konkreten Maßnahmenkatalog, wie die **Außenäste der S-Bahn** im Umland verbessert werden können. Langfristig müssten eingleisige Abschnitte ausgebaut, Takte verbessert und neue Tangentialverbindungen geschaffen werden“.

Am 22.12.16, einen Tag nach der „**Durchfinanzierungserklärung**“, mit der der Freistaat der Bahn offiziell erklärt, dass die **Gesamtfinanzierung des Tunnels gesichert** ist, verkündet die Süddeutsche Zeitung die „**Große Lösung für die S-Bahn**“ und dass der Freistaat auch den **Ausbau von Nordring und Sendlinger Spange**“ plane. „*Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) kündigte an, gemeinsam mit der Deutschen Bahn ein Gesamtkonzept für den Bahnknoten München zu erarbeiten, bei dem der S-Bahn-Nordring und die Sendlinger Spange im Süden eine Rolle spielen sollen. Auch der neue **Regionalzughalt Poccistraße** und eine **S-Bahn-Verbindung zum Messegelände** sollen Thema sein. ‚Die Sendlinger Spange wollen wir noch vor der zweiten Stammstrecke realisiert sehen, damit bei Betriebsstörungen wenigstens ein paar Züge über den Südring fahren‘, kündigte Herrmann ... an. Beim Nordring wollte er sich nicht auf einen konkreten Zeitrahmen festlegen. Es soll eine finanziell belastbare Prioritätenliste entstehen. In einem halben Jahr werde es ein weiteres Treffen geben*“.

Das neue Jahr wird (am 7./8. Januar) eingeläutet von einem SZ-Artikel über die Große Rathauskoalition „Zwei Teile und das Ganze“ in dem es heißt: „Reiter will außerdem parallel zum zweiten S-Bahn-Tunnel den Ausbau von Nord- und Südtunnel prüfen lassen“. Man müsse ja nicht das eine tun und das andere lassen, wird er zitiert. Immerhin pendelten täglich mehr als 50.000 Menschen in die Stadt. „Wir brauchen eine umweltfreundliche Mobilität.“

Ebenfalls im Januar d.J. veröffentlicht das Münchner Forum sein Arbeitsprogramm für das laufende Jahr. Darin positioniert sich der Arbeitskreis Schienenverkehr (AKS) wie folgt: „**Mit dem Ausbau einer 2. S-Bahnstammstrecke über den Südring und einer 3. Stammstrecke auf dem Nordring mit Tangenten nach Dachau und zur Messe in Riem sehen wir auch eine **Durchmesserlinie als direkten Tunnel zum Ostbahnhof für die Regional- und Fernbahnen****; (Herv. d. Verf.).

Eine Auswahl weiterer interessanter **SZ-Schlagzeilen** zum Thema „Ausbau des S-Bahn-Netzes“ findet sich in der folgenden Übersicht, die mit dem offiziellen Baubeginn des zweiten Tieftunnels – dem sog. „ersten Spatenstich“ – am 5. April 2017 endet:

- 16.2.17 „Die S-Bahn anders denken – Nordring könnte Entlastung bringen, sagen die Freien Wähler“;
- 17.2.17 „Auf Werbetour – Innenminister Herrmann verteidigt den Bau der zweiten Stammstrecke und beruhigt wegen des Ausbaus der Außenäste“;
- 23.3.17 „CSU will einen Bahnring um München“

Bei dieser Meldung bezieht sich die Süddeutsche Zeitung auf einen **Antrag der CSU-Stadtratsfraktion** vom Vortag, nach dem „die Realisierbarkeit einer Ringbahn entlang bestehender Bahntrassen und Straßen“ geprüft und mögliche Flächen hierfür freigehalten“ werden sollen. Hierzu erscheint am 30.3. ein **Leserbrief von Wolfram Liebscher** (Vorsitzender des VCD München), der daran erinnert, dass die CSU den Südring jahrelang vehement abgelehnt hatte. In einem weiteren Leserbrief (am selben Tag) „lobt“ **Wolfgang Hesse** (Münchner Forum) die Initiative der CSU, weist jedoch darauf hin, dass sie „leider reichlich spät“ komme und immer noch die „falschen Prioritäten“ setze. *„Hätte man doch rechtzeitig auf die Warner (darunter auch Parteifreund Georg Kronawitter) gehört, dann hätten wir am 5.4.2017 keinen Spatenstich für einen nutzlosen, sinnfreien und superteuren Pharaonen-Tieftunnel, sondern vielleicht schon die Eröffnung des Nordrings für die S-Bahn – den Südring hatte man ja schon vor 30 Jahren geplant und man hätte ihn längst für einen Bruchteil der Kosten haben können. Nun versuchen die CSU-Stadträte aus der Not eine Tugend zu machen, Nord- und Südring zu verbinden und uns auf 2050 zu verträsten, wenn wegen der geplünderten Nahverkehrs-Töpfe vielleicht mal wieder Geld für München da ist“.*

31.3.17 „Die Zukunft der S-Bahn – Höherer Takt, zweigleisige Strecken, verlängerte Linien: Die Landräte wollen den Nahverkehr in München und dem Umland verbessern“:

„Die Liste ist ganz schön lang“, kommentiert **Andreas Schubert** in seinem Kommentar zu diesem Artikel: *„53 einzelne Punkte listen die Landräte aus den acht MVV-Landkreisen unter der Rubrik ‚wichtige Ausbaumaßnahmen‘ auf; dazu kommen 26 ‚wichtige Verbesserungen‘ im Betriebskonzept. Die Forderungen reichen von neuen Strecken bis hin zu dichteren Takten. Und auch nachts sollten S-Bahnen möglichst im Stundentakt fahren.“*

4.4.17 „Wege aus der Staufalle – Kommunalpolitiker aus Ismaning, Unterföhring und München fordern den Nordring für die S-Bahn“

5.4.17 „S-Bahn auf dem Nordring – Eine Machbarkeitsstudie lotet aus, ob auf dem 30 Kilometer langen Gütergleis auch Personenverkehr möglich ist. Die neue Tangentialverbindung könnte die geplante Wohngebiete entlang der Strecke umweltfreundlich anbinden.“

Nach derart vielversprechenden Ankündigungen darf man gespannt sein, welche Ausbauprojekte und Maßnahmen nach der zu erwartenden Plünderung sämtlicher Finanzierungstöcke für den öffentlichen Nahverkehr in naher Zukunft tatsächlich in Angriff genommen werden und wann sie den Fahrgästen endlich zur Verfügung stehen. Über diese und andere Fragen wollen wir im Rahmen der **Veranstaltung „Mobil in München“ am 3. Mai** im Unionsbräu ausführlich diskutieren.