

# Nahverkehrs-Fragen

AZ-Leser über Transrapid, Maex und die zweite Stammstrecke

„Nein zum Transrapid“ (AZ 6./7.5.) / „Persönliche Eitelkeit vor politischem Sachverstand?“ (AZ 3.5.)

■ Geiz ist geil! Mehr bekommen und weniger zahlen! Was mittlerweile zum Lebensmotto geworden ist, scheint nun auch in der Münchner Verkehrspolitik angekommen zu sein – mit dem geplanten „Münchner Airport-Express“ (Maex).

Neben einer sehr schnellen Verbindung könnte München



So könnte es aussehen: Die Computer-Simulation zeigt den Transrapid, der eventuell Münchens Flughafen und Hauptbahnhof verbinden soll. Foto: BMG

Verbindung könnte München ein bis jetzt brachliegendes Gelände im Nordosten für städtebauliche Zwecke nutzen und – was eigentlich noch viel mehr zählt – die Anwohner entlang der S8 bekämen endlich den Lärmschutz. Das Ganze soll nur etwa 600 Mio kosten – bei weitem weniger als der Transrapid. Wer kann dazu schon Nein sagen (wir sind doch nicht blöd!)? Doch einige Politiker können das offensichtlich sehr wohl, ohne ihre Entscheidung schlüssig begründen zu können.

Einziges Vorteil des Transrapids sind wenige Minuten Zeitgewinn! Für jemanden, der mit dem Zug am Hauptbahnhof ankommt, also sowie so schon ein paar Stunden unterwegs ist, scheint dieses Feilschen um Minuten nicht nachvollziehbar.

Und für alle Münchner wäre der Maex durch zusätzliche Haltestellen die ohnehin schnellere Alternative. Einziger Haken: Fährt die Express-S-Bahn durch die zweite Röhre, wäre der Ostbahnhof abgehängt. Ließe man sie jedoch durch die bestehende Stammstrecke rauschen, würde neben dem Ostbahnhof die ganze City von dieser immer noch

schnellen Verbindung profitieren.

*Barbara Wünsche,  
Green City e.V., per E-Mail*

■ Zuerst wird das Parkleitsystem bis ins Lächerliche hinausgezögert, später der zweite S-Bahn-Tunnel boykottiert und der Transrapid. Herr Ude will angeblich eine Express-S-Bahn und wirft dem Gegenprojekt Unfinanzierbarkeit vor (hat aber selber kein Finanzierungskonzept).

Dabei war noch jede Milliardeninvestition der Garant für Arbeitsplätze und Wohlstand.

Aus Sturheit werden Lärm, Feinstaub- und Umweltbelastung in Kauf genommen.

*Thomas Penker,  
München, per E-Mail*

■ Hätte es beim Bau der ersten Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth nicht mutige und starke Politiker gegeben, würden wir wahrscheinlich noch heute ohne dieses inzwischen alltägliche und fast „altertümliche“ Verkehrsmittel dastehen. Die Argumente, die seinerzeit gegen den Bau der Eisenbahn aufgeführt wurden, sind fast identisch mit de-

nen gegen den Transrapid (z.B. Lärmbelästigung).

Hoffentlich kommt der Transrapid baldigst! Wobei ich natürlich auch eine längere Strecke, so wie ursprünglich geplant (Hamburg – Berlin und eventuell weiter bis Budapest), vernünftiger fände.

*Gustav Oberdörfer, München,  
per E-Mail*

■ Die Münchner S-Bahn wurde ein Opfer ihres Erfolgs. Genannt seien hier nur die von Anfang an zu geringe Fahrzeugzahl, die „Landflucht“ von Einwohnern und die an sich wünschenswerten Netzerweiterungen.

Kapazitätssteigerungen sind aber möglich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass die S-Bahn heute noch nicht einmal zu einem Standard verkehrt, der bei der Berliner S-Bahn schon vor dem 2. Weltkrieg üblich war ((90-Sekunden-Takt). Darüber hinaus sind die Möglichkeiten des derzeitigen Störungsmanagements sehr begrenzt. Hier ist über Nachrüstungen nachzudenken! Stimmen gegen die zweite Röhre werden auch da-

durch erzeugt, dass so gut wie nichts über das Betriebskonzept bekannt ist. Auf jeden Fall wird es zusätzliche Umsteigevorgänge geben, und das ist im Berufsverkehr nicht besonders prickelnd.

*Uwe Gagsch, per E-Mail*

■ Die SPD-Landtagsabgeordnete Adelheid Rupp unterstellt ihrem Kollegen von den Grünen mangelnden Sachverstand bei Verkehrsfragen. Martin Runge war nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre rund zehn Jahre am Institut für Verkehrswirtschaft und öffentliche Wirtschaft und am Institut für internationale Wirtschaftsräume der Universität München beschäftigt. Nicht nur in seinen zehn Jahren im Landtag hat er sich einen Ruf als Verkehrsexperte erworben.

Es ist fast zum Verzweifeln, wie im Zusammenspiel von (Bau-)Industrie und – im besten Fall – ahnungslosen Politikern Milliarden Steuergelder fehlinvestiert werden (sollen). Da können unabhängige Experten noch so gute Konzepte entwickeln.

*Martin Schloßbauer,  
München, per E-Mail*

■ Um eine Mehrheit zum Bau einer neuen Stammstrecke zu bekommen, mussten die Kosten reduziert werden. Zu diesem Zweck wurde die ursprünglich vorgesehene Anzahl von Haltepunkten in der Röhre halbiert – und damit der Nutzen für zukünftige Fahrgäste enorm gemindert. Zu Recht fragt Herr Runge nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser abgespeckten Version.

*Gerhard Breitruck,  
Eichenau*

■ Martin Runge hat eingefleischte CSU-Wähler aus meinem Bekanntenkreis überzeugt. Es geht nicht darum, möglichst blind hinter dem jeweiligen Fahnderl herzurenen, sondern die Lösungen zu finden, die unserem Gemeinwesen am zuträglichsten sind.

Mir sind zwölf Vorschläge zur Problemlösung bekannt. Als sinnvollste erscheinen mir Südring und City-Tunnel. Der City-Tunnel ist als Stammstrecke halb so lang wie die geplante Version der zweiten S-Bahn Stammstrecke, halb so tief und höchstens halb so teuer. Und auch geeignet für den Maex.

*Volker Böhm,  
München-Haidhausen*

**Leser-  
Forum**