

Forum

VERLÄNGERUNG DER U. BAHNLINIE 5 BIS MÜNCHEN-PASING

Lieber das Machbare als ein St.-Nimmerleins-Projekt

Der teure Weg nach Westen%aKommentar sFalsche Prioritäten%o19.November:

Mit Mehrfach-Nutzen

Endlich hört die larmoyant unwürdige Münchner Bettelei nach Bundes- und Landeszuschüssen für den zweiten S-Bahn-Tunnel auf. Endlich nehmen wir Münchner jetzt . vertreten durch OB Dieter Reiter und Zweiten Bürgermeister Josef Schmid . das Projekt selbst in die Hand und planen pragmatisch einen zwar nicht ganz perfekten, aber dafür bezahlbaren Bypass zur S-Bahn-Stammstrecke aus dem Olympiajahr 1972: Die U-5 Verlängerung von Laim nach Pasing. Die ist durchaus eine preisgünstige und relativ schnell zu realisierende Alternative zum zweiten S-Bahn-Tunnel. Dieser zweite S-Bahn-Tunnel soll schon jetzt mindestens 2,5 Milliarden Euro kosten, dagegen die U-Bahn-Verlängerung nur circa 360 Millionen Euro, also weniger als 15 Prozent (!) des teuren Tunnels.

Es braucht endlich einen politisch Verantwortlichen, der sich mit der unangenehmen Wahrheit aus der Deckung traut, uns Münchnern nicht mehr von Jahr zu Jahr . seit nunmehr zwei Dekaden . auf den Tunnelbau zu vertrösten. Denn es werden keine Milliarden Euro (wir wollen ja dieses Geld vom Bund finanziert haben) in ein Münchner ÖPNV-Projekt gesteckt, wenn in anderen Ballungsräumen oder in der Provinz weitaus dringendere Verkehrsnotstände zu beheben sind. Wer wie die Münchner S-Bahn auch noch ein Drittel an Kapazitätsreserven im System hat (es fahren selbst im Berufsverkehr fast nur Zwei-Triebwagen-Vollzüge, kaum Drei-Triebwagen-Langzüge), der braucht wahrlich keine Bundes- und Landesmittel für den teuren Tunnel-Ausbau einzufordern. Das Problem liegt (peinlich!) an den fehlenden Triebwagen . nicht am fehlenden zweiten Tunnel.

Das jetzt propagierte Bypass-System zur S-Bahn-Stammstrecke, die U-5 vom Ostbahnhof über den Odeonsplatz, Karlsplatz, Hauptbahnhof, Laim nach Pasing, sollte dann in Pasing auch noch alle potenziellen Optionen für die Landkreise im Münchner Westen (M, FFB und STA) ausschöpfen können: In Pasing keinen teuren unterirdischen U-Bahnhof, sondern die viel preiswertere oberirdische Einfädelung der U-Bahn in die beiden S-Bahnsteige östlich des Pasinger Bahnhofs. Westlich von Pasing könnte dann sogar die U-Bahn auf den S-Bahngleisen durch Addition von S- und U-Bahn den von den Bürgern im Münchner Westen lang ersehnten ganztägigen Zehn-Minutentakt endlich realisieren - bis zu den vier Endpunkten des Zehn-Minutentaktes in den Landkreisen Fürstenfeldbruck und Starnberg. Damit wäre auch der neue Münchner Stadtteil Freiham problemlos schnellbahnmäßig erschlossen. Der Landkreis München würde nicht nur im Westen von der S-U-Bahn bis Gauting profitieren, sondern auch im Osten: Der Zehn-Minutentakt Richtung Neubiberg/Ottobrunn auf dem jetzigen östlichen Linienast der S 7 wird - ganz einfach - schon jetzt dadurch ermöglicht, dass die U-5 am bisherigen Endbahnhof "Neuperlach Süd" parallel und höhengleich zum S-Bahnsteig endet und ohne größeren technischen Aufwand . es müsste nur eine Weiche eingebaut werden . auf die S-Bahngleise Richtung Kreuzstraße hinübergeführt werden kann. Heinbert Janze,München

Bypass für Notfälle

Nach der Lektüre der SZ vom 19.November wäre ich gerne Lokalredakteur und wohnte in Bogenhausen. Dann kann man nämlich . mit Bericht und eigenem Kommentar . die geplante Verlängerung der U-Bahn in den Münchner Westen nach den beiden Berichten im Mai erneut kritisieren. Wer jedoch bei den wiederholten Ausfällen der Münchner S-Bahn auf der Stammstrecke in Pasing strandet, wäre froh, einen leistungsfähigen und schnellen Ersatz in die Innenstadt zu haben. Das Argument, dass dieser ja nicht die gleiche Kapazität wie die S-Bahn habe, ist grotesk. Wenn es so wäre, warum hat man dann eine zweite S-Bahn-Stammstrecke überhaupt durchgeplant? Wichtig in einem funktionierenden Schnellbahnsystem ist die Schaffung von Übergangsmöglichkeiten sowie Bypässen für Notfälle.

Hier gibt es in München nun mal keine bessere Chance als die Verlängerung der U5 nach Pasing. Außerdem fährt diese Linie in der Innenstadt durchwegs die gleichen Haltepunkte an . und noch einige mehr . wie die geplante zweite S-Bahn-Stammstrecke. Dass sie dabei weniger als 15 Prozent von ihr kostet, sollte auch sparsame Haushaltspolitiker beeindruckten.

Da mutet der zum wiederholten Male zitierte Einwand eines Berthold Maier (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr) geradezu grotesk an, dass die Trasse an einer Baumschule vorbeigeführt wird. An sTrassen%steigt man vielleicht bei einem Anrufsammeltaxi ein, aber nicht bei den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln. Die beiden Bahnhöfe sAm Knie%und sWillibaldstraße%liegen jedenfalls in dicht bebauten Gebieten. Zumindest bei den Grünen, die den Münchner U-Bahn-Bau seit ihrer Gründung unter anderem mit der viel zu frühen Abschaffung des U-Bahn-Referats systematisch bekämpft haben, lassen dieses Mal offensichtlich sVerständnis%für den Sinn der Verlängerung erkennen. Es scheint, als ob das Völklein der Gegner langsam kleiner wird. Und das ist gut so.

Peter Eckerle, München

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 27. November 2014, Seite 45