

Diskussionsbeitrag von Klaus-P. Malchow

Wir Haidhauser sind keine St.-Florianer!

Wenn wir etwas für sinnvoll halten, dann sind wir auch nicht dagegen!

Nur diesen Tunnel halten wir für sinnlos und deshalb sind wir dagegen!

Der Münchner ÖPNV auf der Schiene krankt seit jeher an seiner radialen Ausrichtung.

Für praktisch jede Fahrt muß man zuerst in Zentrum, nur um dann auf völlig überlaufenen Bahnhöfen umzusteigen, um das Zentrum wieder zu verlassen.

Jetzt haben wir die Chance auf eine tangentielle, noch dazu eine bereits vorhandene, Schnellbahnstrecke.

Die Frage ist jetzt, warum muß hier stattdessen eine Tunnellösung gesucht werden, mit der niemandem gedient ist? Oder andersrum, wem ist damit gedient?

Ich bin seit langem Trambahnfahrer bei den Stadtwerken und darf Ihnen sagen, was unser Geschäftsführer, Herbert König von der Tunnellösung hält:

Er ist nur begrenzt begeistert.

Das sagte er sinngemäß auf Betriebsversammlungen der Verkehrsbetriebe.

Wir fahren auf den Linien U3/U6 am Odeonsplatz bereits jetzt an der Kapazitätsgrenze.

Wenn nun vom Marienhof täglich weitere 250.000 Fahrgäste an diesem Bahnhof ankommen, wird der Verkehr nicht mehr vernünftig zu bewältigen sein.

Das betrifft ebenso die Umsteigeverkehre zur U4/U5 am selben Ort.

Ich darf hier nur kurz anführen, welche Linien durch den Südring miteinander verknüpft werden könnten:

Am Heimeranplatz die U4/U5

An der Poccistraße die U3/U6

Am Kolombusplatz die U1/U2

Dazu kommen noch die Trambahnlinie 19, die Metrobuslinien 51, 52, 54, 58 und die BOB.

Das waren nur die wichtigsten.

Alle diese Linien könnten zentrumsnah erreicht werden. Aber eben nicht ausschließlich am Marienplatz und am Hauptbahnhof, wie beim Tunnel.

Und hier wird der verkehrliche Nutzen des Südringes angezweifelt? Verstehe ich nicht so recht.

Die Gutachter verschwiegen, aus gutem Grund, weitere notwendige Maßnahmen.

Es betrifft sie, also die Deutsche Bahn Netze, ja nicht.

Die Bauwerke der U-Bahn am Marienplatz, am Odeonsplatz sowie am Hauptbahnhof sind im derzeitigen Zustande nicht mehr tauglich für die kommenden Fahrgastströme.

Diese dann notwendigen Ertüchtigungen dürften dann aber wohl die Stadtwerke bezahlen und damit der Münchner Bürger.

Ebenso finde ich es interessant, daß die Errichtung des Regionalzughalts an der Poccistraße (früher München Süd), welche im Rahmen der Erneuerung der Lindwurmunterführung ohnehin ansteht, bei der Kostenrechnung selbstverständlich den Kosten für den S-Bahnsüdring zugeschlagen wird, dieser aber bei den Fahrgastzahlen dann aber keinen Niederschlag findet.

Wenn ich den Vortrag richtig in Erinnerung habe, dann würden für den Ausbau des Südringes folgende Maßnahmen nötig sein:

2 Überwerfungsbauwerke (diese ermöglichen den kreuzungsfreien Wechsel der befahrenen Trassenseite)

Die Verbreiterung der Braunauer Eisenbahnbrücke

Die Aufweitung des Messetunnels und diverse Anpassungen der Signalisierungen

Soweit so gut.

Aber, die Trasse des Südringes ist ab dem Abzweig Laim ohnehin viergleisig trassiert.

Diese wiederum reicht bis zur Braunauer Eisenbahnbrücke.

Die Brücke selbst ist dreigleisig, das dritte Gleis ist das ehemalige Ausziehgleis der Großmarkthalle und liegt derzeit still.

Die zweifellos aufwendige Verbreiterung der Trasse erstreckt sich also von der Isar bis zum Ostbahnhof und eben nicht auf die ganze Länge.

Ebenso ist der Messetunnel, wie im Vortrag erwähnt, im Rahmen einer Bauvorleistung schon für eine Erweiterung vorbereitet.

Ich frage mich laienhaft, wieso das alles soviel teurer ist, als eine völlig bergmännisch zu erstellende Tunnellösung sein soll?

Wie manche wissen, sind Rolltreppen, eigentlich Fahrtreppen, jedesmal teure nicht von der Stange lieferbare Erzeugnisse.

Die Stadtwerke sind der größte Rolltreppenbetreiber Europas. Will die Deutsche Bahn uns hier übertreffen?

Für die Tunnelbahnhöfe mit einer Tunnelsohle von bis zu 35 Metern wird sicherlich die eine oder andere Rolltreppe und auch Aufzüge nötig sein.

Und das alles ist billiger als der Südring?

Wo doch zum Beispiel am Heimeranplatz die Zugangsbauwerke bereits vorhanden sind?

Von befreundeten Eisenbahnern, wir sind eine große Familie, weiß ich, daß im Störfungsfalle auf der Stammstrecke bereits jetzt drei S-Bahnlinien problemlos über den Südring umgeleitet werden können.

Vor Jahren wurde für den Tunnel damit geworben, daß das aufwendige "Kopfmachen" am Ostbahnhof entfallen könnte. Durch den Wegfall des südlichen Verbindungsbogens wäre dies für die aus Giesing kommenden Züge aber weiterhin notwendig.

Und trotz dieser Fakten ist es nötig, einen Tunnel quer durch die Stadt zu bauen?

Das verstehe ich, ehrlich gesagt, nicht ganz!