



Leserbrief zu:

- „Der Widerstand formiert sich“, 11. 6. 2015,
- „Mit Blick in die Zukunft“, 16. 6. 2015, und
- „Einer für alle“, 17. 6. 2015

Die Klage über sehr hohen Siedlungsdruck in München und im Umland sowie die Erkenntnis, dass nur eine funktions- und leistungsfähige Infrastruktur bei der Problembewältigung helfen könnte, ist nicht neu. Aber attraktive Stadt-Umland-Verbindungen im MVV schafft man nicht durch das Fokussieren aller Linien auf einen zentralen Punkt in der Innenstadt: den Tunnel.

Die Graphik zum Artikel „Einer für alle“ macht es deutlich: Ein Schienennetz, das Augsburg, Ingolstadt, Landshut, Rosenheim, Garmisch und Kaufbeuren nur über den zentralen Verknüpfungspunkt Stammstrecke in München verbindet, schafft „einen Knoten für alle“. Das hilft aber weder dem nahen Umland noch einer Metropolregion. Statt sehr viel Geld in einen Tunnel zu stecken, der parallel zur gegenwärtigen Stammstrecke verläuft, wäre es sinnvoller, die Außenäste auszubauen - und zwar mit sehr viel weniger Geld.

Wir, die Initiative S7Ost-plus, sind ein Zusammenschluss von Gruppierungen (Agenda21, Natur und Umwelt Südost e.V.) und Bürgern aus der Landeshauptstadt und dem südöstlichen Landkreis München. Wir decken damit das gesamte Einzugsgebiet der S 7 zwischen Giesing und Kreuzstraße ab. Unser Ziel ist, dass diese Strecke endlich zweigleisig ausgebaut wird - wie schon 1973 von der Bahn für notwendig gehalten, um endlich einen stabilen Betrieb zu garantieren. Dieser Ausbau ist auch eine Voraussetzung für einen zeitgemäßen 10-Minuten-Takt. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung wäre: Die Stadt und der Landkreis München fordern Freistaat und Bund auf, die Verbesserungen der Schienen-Infrastruktur endlich in Angriff zu nehmen und damit attraktive Stadt-Umland-Beziehungen zu schaffen.

Doch was geschieht? Seit 15 Jahren warten alle auf eine Entscheidung zum 2. Stammstreckentunnel. Dadurch bleiben dann leider auch die dringenden Ausbauarbeiten auf den Außenästen unerledigt. Denn niemand traut sich, Geld zu verplanen, das man für den 2. Tunnel bereithalten will. Was man dazu wissen muss: Sollte der 2. Tunnel gebaut werden, wird für lange Zeit kein Geld für die Stärkung der Außenäste verfügbar sein. Wenn überhaupt, dann reicht es höchstens für den Tunnel in der Innenstadt: Selbst die Tunnelbefürworter rechnen inzwischen mit Kosten bis zu drei Milliarden Euro Euro. Das ist das Sechsfache dessen, was 2001 zur Debatte stand. Für das Umland wird dann nichts mehr übrigbleiben! Ein weiterer Nebeneffekt: am Hauptbahnhof würde die Umsteigezeit von der S-Bahn zur U4/U5 sieben Minuten betragen, ebenso am Marienplatz/Marienhof zur U3/U6 – im MVV eine halbe Ewigkeit!

Bereits heute könnte bei der S7-Ost ein 10-Minuten-Takt gefahren werden, ohne die Stammstrecke zusätzlich zu belasten, indem die Linie S1 bis Kreuzstraße verlängert wird. Die S 1 fährt genau um 10 Minuten gegenüber der S7 versetzt, endet aber am Ostbahnhof. Für einen stabilen Takt wäre nur ein zweites Gleis nötig. Das wäre die richtige Investition, um auf den wachsenden Siedlungsdruck im Münchner Südosten nachhaltig und schnell zu reagieren.

Jürgen Stanke, Ottobrunn
für die Initiative S7Ostplus