

# Bürgerversammlung des 5. Stadtbezirkes am 18. 05. 2017

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Name:	Vorname: g	Staatsangehörigkeit: deutsch
Straße, Nr.:	PLZ, Ort:	Telefon: (Angabe freiwillig)

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja  nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja  nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung - auch im Internet - einverstanden?

ja  nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. S-Bahn-Betriebs- und ÖV-Gesamtkonzept, Prioritäten im S-Bahn-Ausbau
- 2.
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegens (**Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann**):

- Die Stadt München wird aufgefordert, Ihre Zustimmung zum S-Bahn-Tieftunnel-Projekt zu suspendieren und bei der Bayerischen Staatsregierung sowie der DB einen sofortigen Tunnel-Baustopp zu erwirken. Beides soll dazu dienen, die unumgängliche Planrevision und eine unabhängige Neubewertung (einschl. Südring-Alternative) durchzuführen und in der Zwischenzeit dringend überfällige Projekte am Süd-, Ost- und Nordring sowie den Außenstrecken auf den Weg zu bringen.

Begründung:

Zur Zeit gibt es weder ein praktikables Betriebskonzept für das Tieftunnel-Projekt noch eine tragfähige Finanzierung noch ein ÖV-Gesamtkonzept für München und Umland.  
Defizite im vorgelegten Betriebskonzept sind: keine neue Verkehrserschließung, nur 10 % Mehrverkehr auf beiden Strecken zusammen, 15-Minuten (statt 10-Min.-) Takt, erschwerte Zugänge durch übertiefe Stationen, Untauglichkeit für Regionalzüge, Mischverkehr auf Außenstrecken, Blockade wichtiger ÖV-Projekte auf unabsehbare Zeit. Die fragwürdige Nutzen-/Kosten-Berechnung für das Tunnelprojekt stellt eine Förderung durch das GVFG infrage.  
Wir vom AK Schienenverkehr im Münchner Forum plädieren dagegen für ein ÖV-Gesamtkonzept, das den Ausbau des Süd-, Ost- und Nordrings, wichtiger Außenstrecken, U- und Trambahnen sowie deren Verknüpfung in den Vordergrund stellt.

Unterschrift

Raum für Vermerke des Direktoriums – **Bitte nicht beschriften**

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt



Sehr geehrte Damen und Herren,

bitte beachten Sie vor dem Ausfüllen des umseitigen Wortmeldebogens die nachfolgenden Hinweise:

#### **Antrag oder Anfragen/Anliegen: Was ist der Unterschied?**

Über **Anträge** an die Bürgerversammlung **stimmt die Versammlung** am Ende der Bürgerversammlung ab. Stimmt die Versammlung dem Antrag mehrheitlich zu, ist er innerhalb einer Frist von drei Monaten dem **Stadtrat oder dem Bezirksausschuss** zur Behandlung **vorzulegen**.

Über **Anfragen oder Anliegen** finden **keine Abstimmungen statt**. Sie werden entweder gleich während der Versammlung beantwortet oder, falls dies nicht möglich ist, Herrn **Oberbürgermeister vorgelegt und** von ihm bzw. der Verwaltung so bald wie möglich, in der Regel innerhalb von vier Wochen, **beantwortet**.

Deshalb bitten wir Sie zu überlegen, ob Ihr Anliegen statt mittels eines formellen Antrags an die Bürgerversammlung nicht auch durch eine - in der Behandlung wesentlich kostengünstigere und in der Regel weniger zeitaufwändige - formlose Eingabe eingebracht werden kann.

#### **Mündlicher Vortrag gewünscht?**

Sowohl Anträge als auch Anfragen und Anliegen **müssen Sie nicht unbedingt mündlich vortragen**. Bitte kreuzen Sie auf dem Wortmeldebogen die entsprechende Rubrik an. Falls Sie sich nicht zu Wort melden, aber einen Antrag stellen, wird dieser Antrag bei der Abstimmung unter Nennung Ihres Namens nur in seinem Tenor, jedoch ohne Begründung, von der Versammlungsleitung verlesen. Achten Sie aber in diesem Fall besonders darauf, dass Sie Ihren Antrag aussagekräftig formulieren, damit er nach dem Vorlesen durch die Versammlungsleitung mit „ich stimme zu“ oder „ich stimme nicht zu“ beantwortet werden kann.

Falls Sie sich zu Wort melden, werden Sie unter dem Punkt "Die Bürgerinnen und Bürger haben das Wort" von der Versammlungsleitung namentlich aufgerufen und an das Rednerpult gebeten.

Das **Recht auf Mitberatung** in der Bürgerversammlung **kann nur persönlich ausgeübt werden**. Eine rechtliche Stellvertretung ist daher unmöglich.

#### **Sie haben einen Antrag mitgebracht?**

In diesem Fall bitten wir Sie, nur den oberen Teil des Meldebogens (Name, Anschrift usw.) auszufüllen und Ihrem Schriftstück beizufügen.

#### **Sonstige Fragen?**

Bitte wenden Sie sich an die anwesenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Direktoriums, die Ihnen diesen Bogen übergeben haben.

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

## ***Murks 21 – nun auch in München ?***

### ***Wege aus dem Tieftunnel-Abgrund***



**Email:** 

**18. 5. 2017, Tonhalle München**

- Fragen zum Tieftunnel
- Defizite der aktuellen S-Bahn-Planung
- Alternativen
- Verkehrswende in München: JETZT!

## S-Bahn-Ausbau München: Fragen

- Wieso stimmt die Stadt einem **4 Mrd.-Vorhaben** zu, für das
  - kein tragfähiges *Betriebskonzept*,
  - kein **ÖV-Gesamtkonzept**,
  - keine belastbare *Finanzierung* existiert?
- Warum erwirkt die Stadt München keinen sofortigen **Tunnel-Baustopp**?  
Baustopp ist *notwendig* für
  - *Planrevision*
  - *dringend überfällige Projekte* am Süd-, Ost- und Nordring sowie an den Außenstrecken

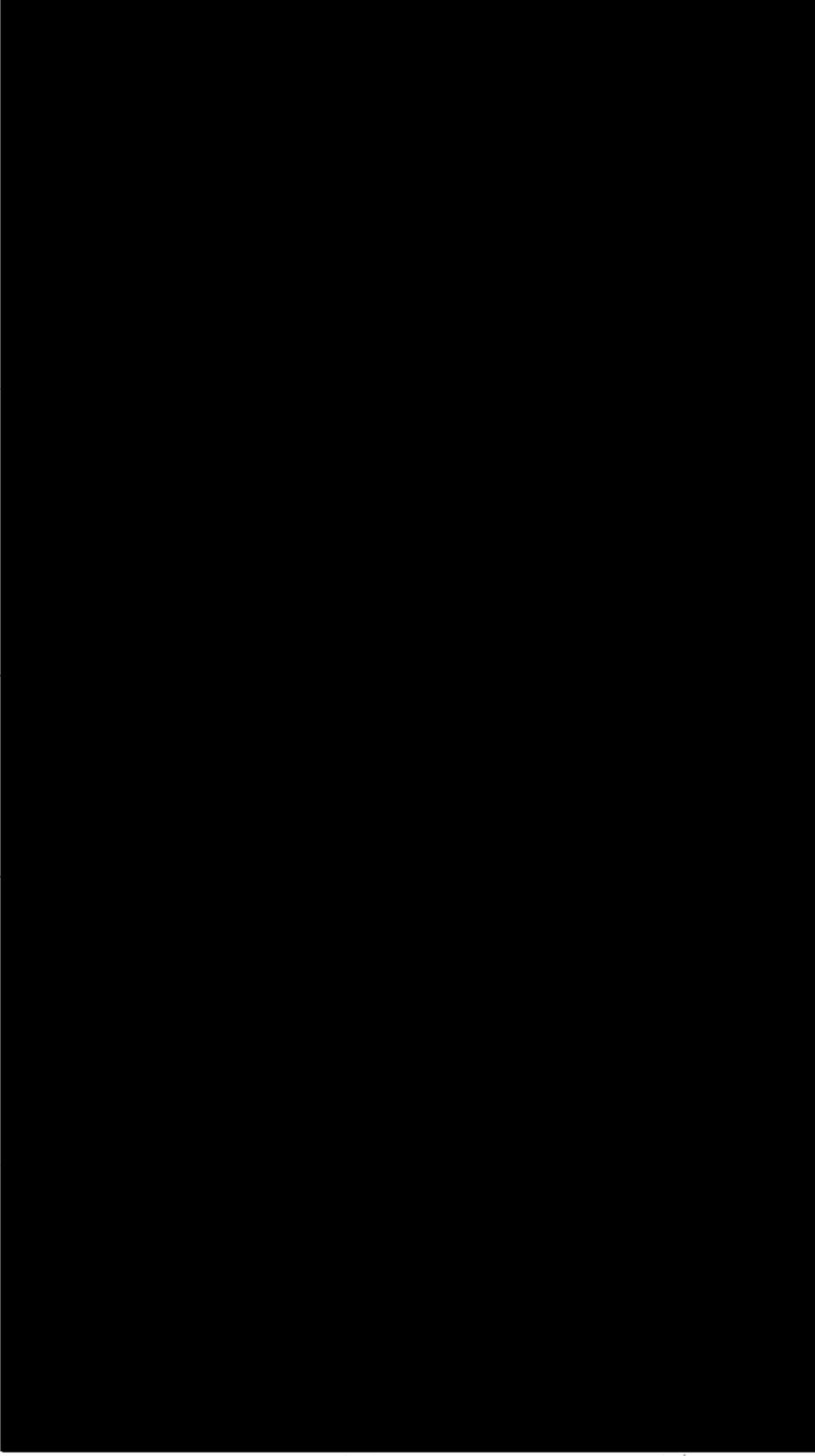
## Defizite der aktuellen Planung

- keine neue *Verkehrerschließung*
- nur 10 % *Mehrverkehr* auf beiden Strecken zusammen
- *15-Minuten* (statt 10-Min.-) Takt
- erschwerte *Zugänge* durch übertiefe Stationen
- *Mischverkehr* auf Außenstrecken, Untauglichkeit für *Regionalzüge*
- *Stadtentwicklung*: Zentrums-fixiert statt dezentral
- Blockade wichtiger *ÖV-Projekte* auf unabsehbare Zeit
- *Umweltbelastung* (Dreck, Lärm, Staus, Feinstaub, Bäume, ..)
- fragwürdige *Nutzen-/Kosten* (NK)-Berechnung

## Alternative: ein **ÖV-Gesamtkonzept** für München

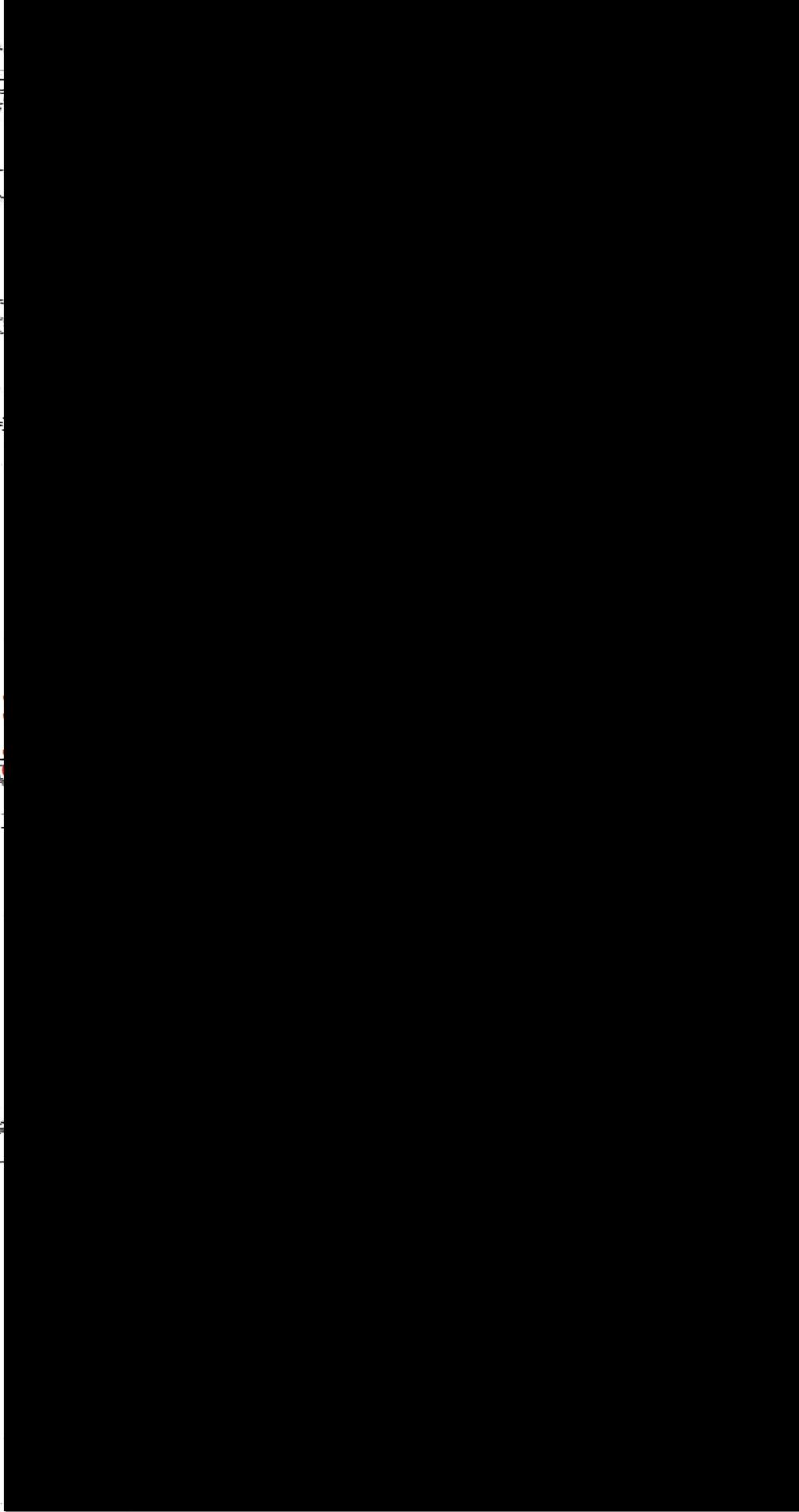
- **4-Ebenen-System**, integriert geplant: *R-, S-, U-, T-Bahnen* (+ Busse)
  - ⇒ Beiträge: AK Schienenverkehr im Münchner Forum, "Standpunkte" 8-9/2016 und 4/2017
- **Stufenplan** muss sich am Bedarf ausrichten
- **S-Bahn-Ausbau vorrangig:**
  - . Südring – ausgereifte Planung liegt vor:
    - ⇒ [https://www.sbahn2030.de/wp-content/uploads/BK-S\\_Bahn\\_Muenchen\\_2030-v1\\_0.pdf](https://www.sbahn2030.de/wp-content/uploads/BK-S_Bahn_Muenchen_2030-v1_0.pdf)
  - . Ost- und Nordring
  - . wichtige Außenstrecken
- Dazu: U5 Pasing, U 4 Engelschalking, Tramstrecken

## S-Bahnnetz München 2030

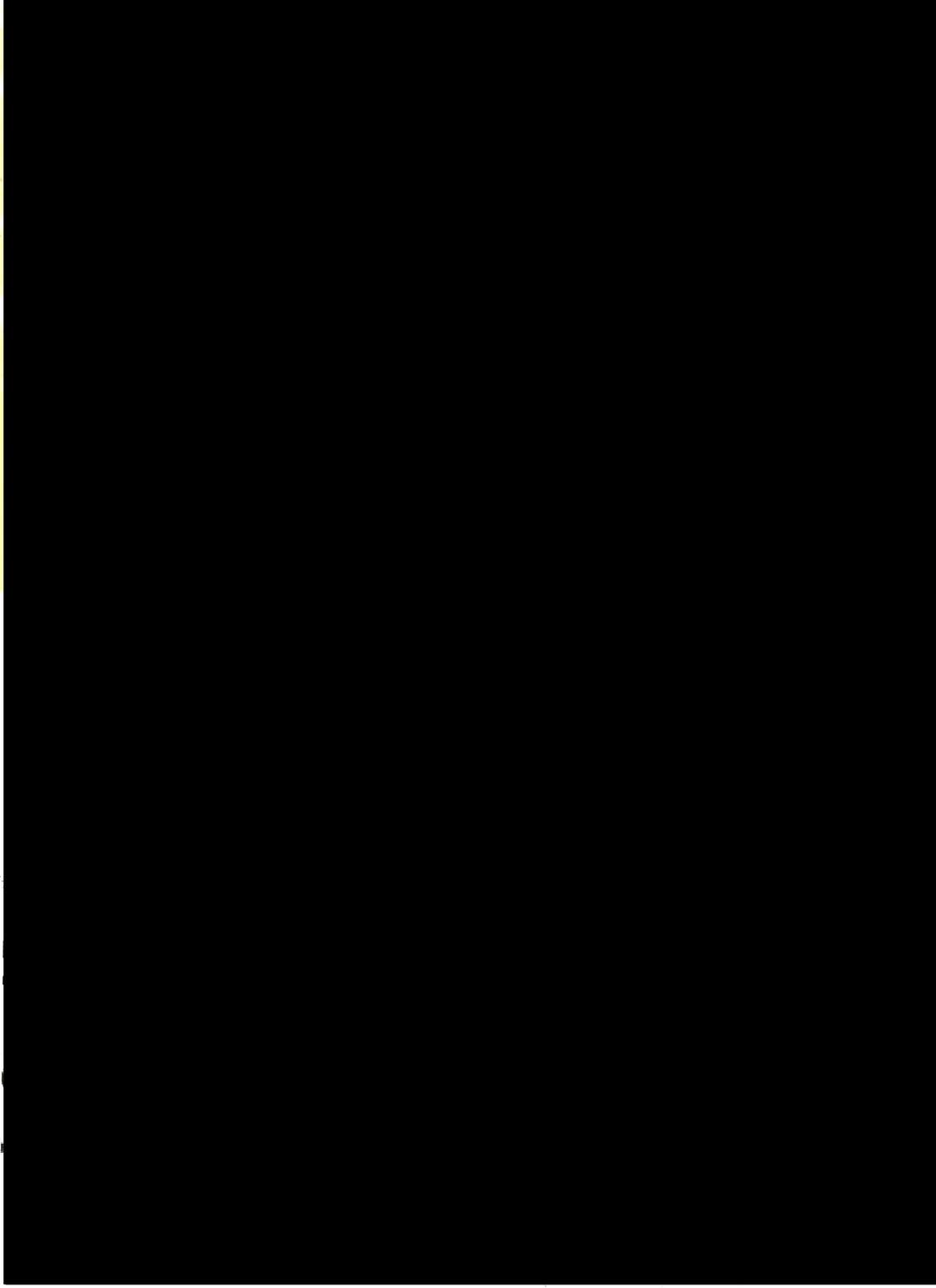


**Südring:** 3 neue Stationen mit 3 **U**-Verknüpfungen  
**Nordring:** 8 neue Stationen mit 1 **S**- und 4 **U**-Verknüpfungen

# S-Bahnnetz München: 7 neue Linien (+ Verknüpfungen)



# ... Wovon München lernen könnte: *Grand Paris*



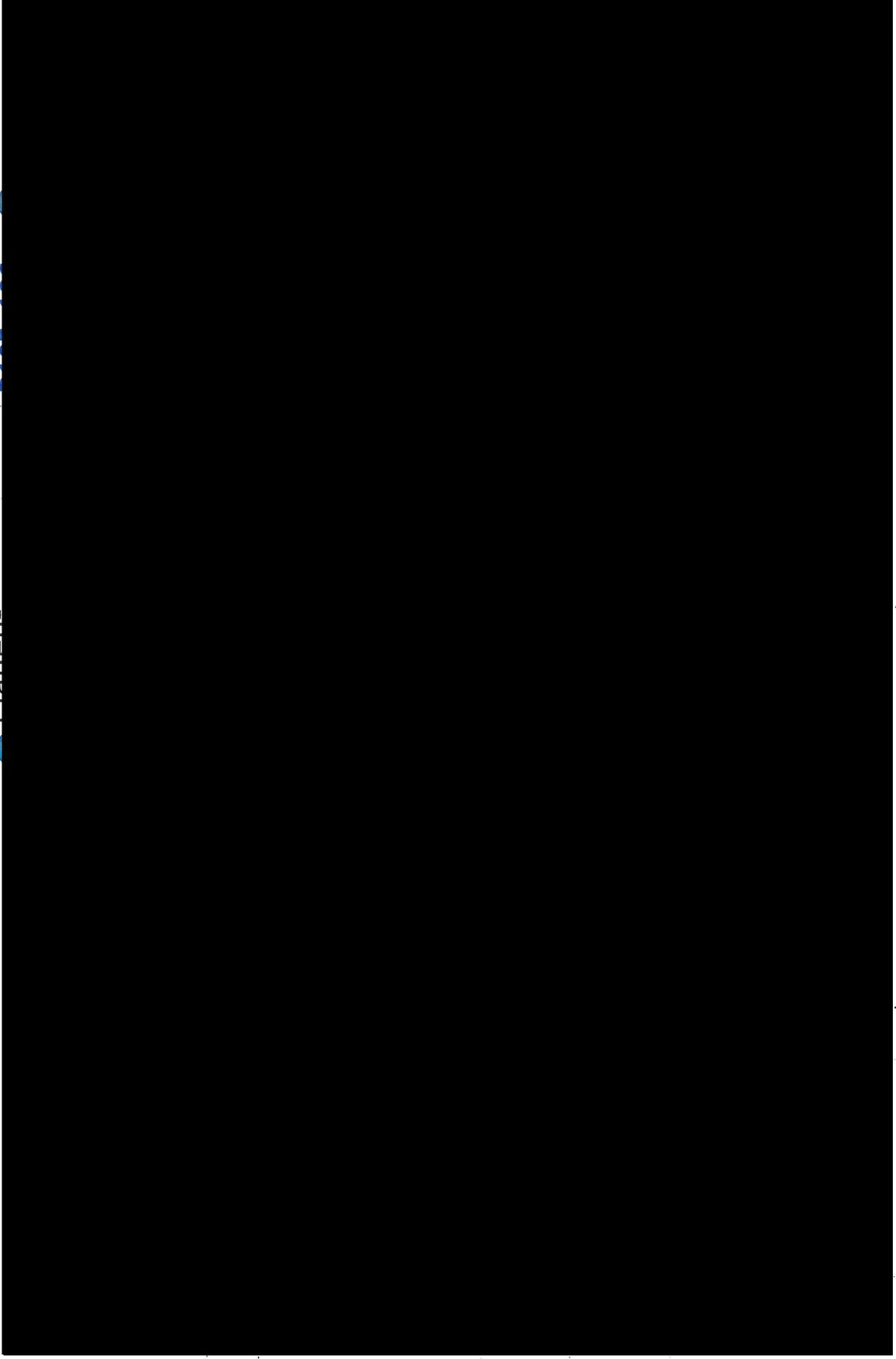
## Fazit: Verkehrswende in München – **JETZT!**

- ⇒ **Keine Baumaßnahmen ohne praktikables Betriebskonzept!**
- ⇒ **Tunnel-Baustopp** und **Nachdenk-Pause**, inzwischen:
- **Sofortprogramm (bis 2030):**
  - S- / U- und Tram-Ausbau (s. oben)
- **Vision 2050:**
  - **R-Netz** mit ca. 500-600 km Streckenlänge, schrittweise ausgebaut, auf eigenen Gleiskörpern (das sind die "Express-S-Bahnen") und evtl. durch (weniger tief gelegenen) **Tunnel**
- **Ergänzende Maßnahmen:**
  - **Sofortige** Wiederherstellung / Wiederbegrünung **Marienhof**
  - Ausbau **Fahrrad-Schnellwegenetz**
  - **Keine** weiteren **Autotunnel** und **Schnellstraßen im Umland**
  - **Straßen-Begrünungs-Programm**

**Vision 2050: Grand München – (Monaco Grande)**  
**JETZT anfangen - subito!**

# R-Bahn-System München 2030/50

Pfaffen-



## Literatur

- St. Baumgartner, Th. Kantke: S-Bahn München 2030 – Betriebs- und Infrastrukturkonzept, [https://www.sbahn2030.de/wp-content/uploads/BK-S\\_Bahn\\_Muenchen\\_2030-v1\\_0.pdf](https://www.sbahn2030.de/wp-content/uploads/BK-S_Bahn_Muenchen_2030-v1_0.pdf)
- W. Hesse: S-Bahn-Ringe und weiträumiges ÖV-Netz statt Tieftunnel-Korridor. In: „Standpunkte“ des Münchner Forums 8/2016, S. 16-18, [http://muenchnerforum.de/wp-content/uploads/2016/08/Standpunkte\\_08-09\\_2016-korr.pdf](http://muenchnerforum.de/wp-content/uploads/2016/08/Standpunkte_08-09_2016-korr.pdf)
- W. Hesse: Garantiert unterirdisch: Der S-Bahn-Tieftunnel in München. In: „Standpunkte“ des Münchner Forums 4/2017, S. 9-10, [http://muenchnerforum.de/wp-content/uploads/2017/04/Standpunkte\\_04\\_2017.pdf](http://muenchnerforum.de/wp-content/uploads/2017/04/Standpunkte_04_2017.pdf)
- W. Hesse: Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke“ in München. In: „Standpunkte“ des Münchner Forums 4/2017, S. 9-10, [http://muenchnerforum.de/wp-content/uploads/2017/04/Standpunkte\\_04\\_2017.pdf](http://muenchnerforum.de/wp-content/uploads/2017/04/Standpunkte_04_2017.pdf)
- Mobilitätsbericht 2008: Mobilität in Deutschland (MiD) - Alltagsverkehr in München, im Münchner Umland und im MVV-Verbundraum. LH München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtinfos/Statistik/Verkehr.html>

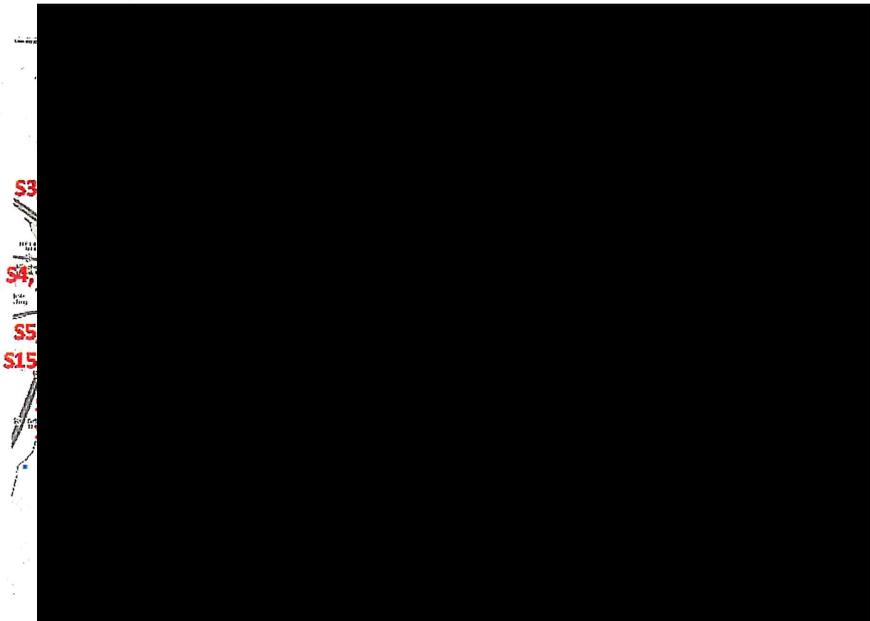
## S-Bahn-Ringe und weiträumiges ÖV-Netz statt Tieftunnel-Korridor

[REDACTED], München

Das war das Ergebnis und die einhellige Forderung aus einem 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.

Ungeteilte Einigkeit bestand bei allen Teilnehmern – 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 2. Stammstrecke für die S-Bahn ist also unverzichtbar. Nur wie soll sie geführt werden, wo soll sie verlaufen?



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 bebautes 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>).

So kam es zum Projekt eines mehr als 40 Meter tief liegenden Bahntunnels durch die Münchner Innenstadt, das seit nunmehr fast 20 Jahren jeden sinnvollen und vernünftigen Ausbau des S-Bahnnetzes blockiert. Wie der anwesende Verkehrsplaner und Gutachter Martin Vieregg bestätigte, würden die (mittlerweile auf 3.1 Mrd. Euro angewachsenen) Kosten dieses Projekts den Nutzen nicht nur weit übersteigen, sondern es würde sogar zu einem negativen Nutzen-/ Kosten-Verhältnis führen, d.h. mehr Schaden anrichten als Nutzen stiften. Dafür sind u.a. die folgenden Schwächen und Nachteile verantwortlich:

- Kein einziger Punkt in Stadt und Region München würde zusätzlich für den ÖV erschlossen. Alle 3 geplanten Stationen (Hbf, Marienhof, Orleansplatz) gibt es bereits auf der vorhandenen Stammstrecke, die übrigen Stationen werden von der neuen Strecke überhaupt nicht bedient;
- Keine neue Verkehrsverknüpfung würde geschaffen, vielmehr würden die Zugänge zu den neuen Stationen durch überlange Rolltreppen- und Aufzugsfahrten erschwert und verlängert;
- Für die Fahrgäste würde ein undurchschaubares, hochkompliziertes Geflecht von Linien und Zügen geschaffen, die teils im 10-, teils im 15-Minuten-Takt verkehren und mal im Tunnel 1 und mal im Tunnel 2 (mit weiten Laufwegen zwischen beiden) ankommen bzw. abfahren. So wird z.B. der Ostbahnhof seiner bewährten Knotenfunktion weitgehend entzogen, wenn die geplanten „Expresszüge“ 40 Meter tief unter den Orleansplatz verlagert werden und nur mit überlangen Laufwegen zu erreichen sind;
- Sensible und hochfrequentierte Punkte der Stadt (Hauptbahnhof, Marienhof, Maximiliansanlagen, Ausstiegsschächte in Haidhausen, Orleansplatz) würden durch langjährige Baumaßnahmen (Sperrungen, Lärm, Feinstaub, Baustellenverkehr etc.) massiv betroffen;
- Dringend notwendige, seit langem überfällige Maßnahmen, die der besseren Verkehrerschließung dienen, würden weiter auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben.

Zu diesen Maßnahmen gehören neben dem vordringlichen Ausbau des oben erwähnten Süd-rings die Ertüchtigung mehrerer Außenäste sowie der Ausbau des Nordrings mit vielen neuen Erschließungsfunktionen und Verknüpfungspunkten im Münchner Norden und Nordosten.

Der von der Augsburg-er Strecke bei Olching abzweigende, nördlich und östlich um die Stadt herum führende 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 vier 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.

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 oben abgebildet. 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) 6-7-Minuten-Takt auf den beiden Ringen. Die Innenstadtlinien tragen die Nummern S1 - S7 und entsprechen weitgehend dem bestehenden Angebot, die Ringlinien sind neu und tragen die Nummern S11 - S18. Selbstverständlich können die verschiedenen Linienäste aufgrund spezieller Bedürfnisse und betrieblicher Anforderungen auch anders miteinander verbunden werden.

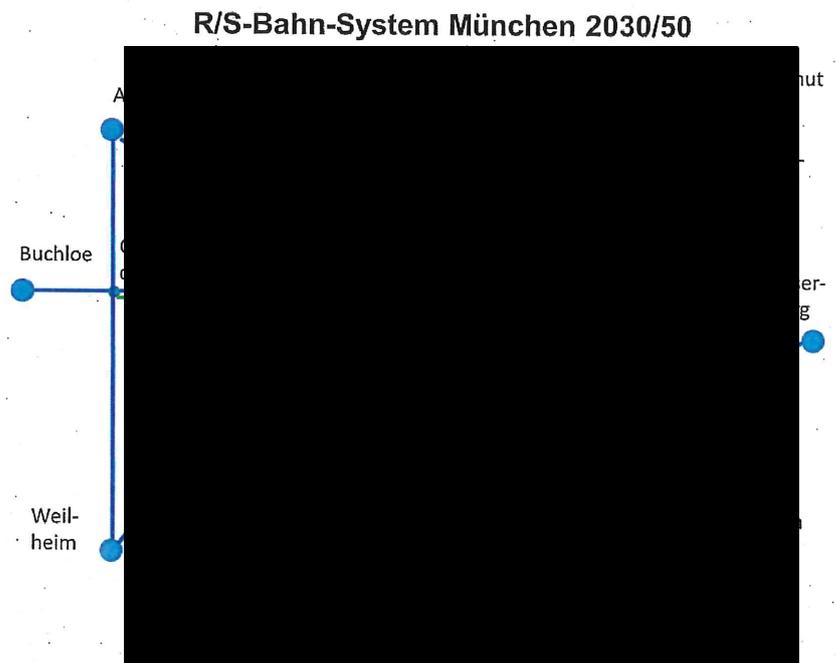
Eine weitere Stufe des Schienenverkehrs bilden die Trambahnen, die ja – nicht zuletzt durch die unermüdliche Arbeit von Forums-Mitgliedern wie Karl Klühspies – den Münchnern erhalten blieben. Mit einigen Tramlinien-Verlängerungen böte das oben dargestellte Schnellbahnsystem vielfältige Verknüpfungspunkte, so z.B. an der Menzinger Str. (Tram 17), Knorrstr. (Tram 27), Euro-Industriepark (Tram 23), Unterföhring Südwest (Tram 16), Johanneskirchen (Tram 18), Daglfing (Tram 25, Abzweig).

Es bleibt noch die Frage offen, wie die weitere, über den S-Bahnbereich hinausgehende Region um München durch den Schienenverkehr besser erschlossen werden kann. Unbestreitbar ist 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 decken durch getaktete Regionalzüge diesen Bedarf schon 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 Tieftunnelstrecke 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 (d) – last not least – Ausfall des für den Regionalverkehr eminent wichtigen Knotenpunkts Ostbahnhof, der ja nur weit entfernt unter dem Orleansplatz bedient würde.

Hier bietet sich mittelfristig als intelligentere Lösung der sogenannte Citytunnel 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-Bahntunnel und würde vor allem ganz neue Verkehrsräume und -beziehungen erschließen.

In der nebenstehenden Grafik ist das gesamte zukünftige R- und S-Bahnnetz schematisch dargestellt. Seine Basis sind die 4 Stammstrecken: (1) bestehender Innenstadt-Tunnel, (2) Südring, (3) Nordring und (4) City-R-Bahntunnel.



Der Flughafen kann durch Regional- oder Fernzüge von Augsburg, Nürnberg, Regensburg oder Salzburg-Mühldorf direkt erreicht werden. Ergänzende Querverbindungen wie der Erdinger Ringschluss, Walpertskirchener Spange und die Messe-Anbindung können durch S-Bahnen oder Regionalbahnen bedient werden.

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.