

Münchner Forum · Schellingstraße 65 · 80799 München

Landeshauptstadt München

Mobilitätsreferat

Referatsleitung

Herrn Georg Dunkel

80313 München

Per E-Mail:

mobilitaetsstrategie.mor@muenchen.de

Dr. Wolfgang Beyer
Prof. Dr. Wolfgang Hesse
Max Matheisen
Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘
Michael Schneider
Stellvertretender Programmaus-
schuss-Vorsitzender

info@muenchner-forum.de

Tel. +49 (0)89 28 20 76

München, 27.07.2022

Stellungnahme des Arbeitskreises ‚Schienenverkehr‘ des Münchner Forums zur Mobilitätsstrategie 2035

Sehr geehrter Herr Dunkel,
sehr geehrter Herr Dr. Schreiner,
sehr geehrte Damen und Herren,

im **Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘ (AKS) des Münchner Forum e.V.** begrüßen wir das Beteiligungsformat der „Mobilitätsstrategie 2035“. **Wir möchten keine fertigen Antworten, aber kritisch-konstruktive Anregungen aus einer Entwicklungsperspektive liefern.**

Die „Mobilitätsstrategie 2035“ der Landeshauptstadt München ist richtig und wichtig, wenn es darum geht, Verkehrswende und Mobilität der Zukunft zu gestalten. Die 19 Teilstrategien zeigen eine überlegte und differenzierte Analyse, Auswahl und Planung, welche die Vielfalt der Möglichkeiten und technischen Innovationen berücksichtigt.

Dennoch sind wir im AKS überzeugt, eine wesentliche Mobilitätsform findet zu wenig Beachtung – gemessen an ihrer systemisch-funktionalen Kompatibilität im Umweltverbund: das System Eisenbahn. **Wir brauchen in München nicht über Verkehrswende reden, ohne mit der Deutschen Bahn zu sprechen.**

Wie soll die Eisenbahn zukunftsfähig gemacht und gleichzeitig Treiber der Verkehrswende im Umweltverbund werden? Das fragt der Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘ des Münchner Forums.

Oft als Rückgrat der Verkehrswende bezeichnet, ist die Eisenbahn ein wesentlicher Beitragsleister für klimafreundliche und sozial-integrierende Mobilität – und erfolgskritische Ergänzung im Umweltverbund für zu Fuß Gehende, Radfahrende sowie Tram- und Busfahrende.

Mit mehr Eisenbahn und besserer Eisenbahn ist künftig vielleicht sogar ein ÖPNV-Anteil am Modal-Split von 40 % oder 50 % möglich.

Eine Erhöhung von 24 % auf 30 % in 8 Jahren [1] betrachtet der AKS als zu wenig ambitioniert.

Münchner Forum
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.
Schellingstraße 65 · 80799 München

Vorstandsvorsitzende
Klaus Friedrich
Kathrin Wickenhäuser-Egger

Programmausschussvorsitzende
Gero Suhner
Michael Schneider

www.muenchner-forum.de
www.facebook.com/muenchnerforum/

Sitz des Vereins: München
Amtsgericht: München VR 7380
Steuernummer: 143/219/50168

Geschäftsführung
Dr. Michaela Schier

Tatsächlich eröffnet die „Mobilitätsstrategie 2035“ genügend Spielraum für das Allerlei und die Belieblichkeit neuer Wettbewerber in Zwischenformen von **Antriebswechsel und Technologiesprung – geschützt durch Lobbyisten, finanziert durch Investoren.**

Oft bleibt hier fraglich, wo Verkehrswende anfängt und wo sie aufhört. Eine „echte“ Verkehrswende setzt immer auch eine Änderung des eigenen Mobilitätsverhaltens voraus – weniger, überlegter oder gar nicht mehr Auto zu fahren und motorisierten Individualverkehr zu ersetzen.

Diese Begeisterung für Veränderung kann nur aus der Demokratie heraus entstehen – Lobbykratie verfolgt Eigeninteressen.

Am Rande, auch das System Eisenbahn ist innovativ: der „IdeenzugCity“ der Deutschen Bahn [2], die autonome Hamburger S-Bahn der Linie S21 mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik [3], die „Initiative i2030“ des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg [4], um nur einige Beispiele zu nennen.

Welche **Ansätze** gibt es, **konkret** zu werden?

Dazu benennt der AKS **fünf Punkte.**

1. Strategische Kommunikation des Mobilitätsreferats der Landeshauptstadt München zum Freistaat Bayern und zur Deutschen Bahn

Der Koalitionsvertrag der Stadtregierung selbst benennt den Hebel, Einfluss zu nehmen: eine „Ansprechperson“, welche die Interessen der Stadtgesellschaft gegenüber allen anderen beteiligten Stakeholdern vertritt [5]. Benannt werden weiterhin der polyzentrische Ausbau der S-Bahn auf den stadtnahen Ring-Verbindungen und die flächenwirksamen Ausbauten im Umland sowie der Bahnhof „Poccistraße“.

Erfolgskritisch für die Akteurinnen und Akteure in der Vielzahl der Organisationsstrukturen wird es sein, Verkehrswende als gemeinsames Ziel zu begreifen und zu verwirklichen.

Zielgerichtete Zusammenarbeit und ergebnisorientierte Organisationsformen etablieren und verbessern – die Landeshauptstadt ist nicht direkt zuständig für die Weiterentwicklung des Systems Eisenbahn – Appell und Empfehlung an alle Stakeholder, miteinander aktiv an der Verwirklichung gemeinsamer Ziele zu arbeiten: Deutsche Bahn (Netze, Station & Service, S-Bahn München), Freistaat Bayern mit Bayerischer Eisenbahngesellschaft, Bundesverkehrsministerium, Münchner Verkehrs- und Tarifverbund und Münchner Verkehrsgesellschaft, Landeshauptstadt München und Landkreise der Metropolregion.

2. Mobilität mit System – Klimaschutz als Treiber

Eins der wichtigsten Argumente unter vielen: das „Fachgutachten Klimaneutralität 2035“ empfiehlt den „S-Bahn-Ausbau“ als „Maßnahme V-2-3“ mit „sehr hoher Wirkung“ und „sehr hoher Priorität“ [6].

Die Verkehrswende passiert nicht nur auf dem Asphalt, sondern vor allem auf der schnellen Schiene.

Es muss in kompatiblen, skalierten und funktionalen Systemen gedacht und gehandelt werden: Mehr Eisenbahn und bessere Eisenbahn ist das Schaufenster des Innovationsmanagements und

entfaltet Potentiale der Stadtgestaltung durch Chancen der Bürgerbeteiligung. Konsequenterweise verfolgt, sind das sich selbst verstärkende Wechselwirkungen von Mobilitäts-, Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung. Als jährlich wiederkehrende Stau-Hauptstadt, mit höchster PKW-Dichte und enormer Luftverschmutzung bietet München genügend Herausforderungen zur Lösung heutiger Mobilitätsprobleme. Wenn Mobilitätsprobleme gelöst werden, wirkt sich das direkt positiv auf weitere Kriterien wie Freiräume, Quartiere, Klima und Region – Mobilität ist eingebunden in die Wechselwirkungen dieser funktionalen Zusammenhänge. Die Zeitenwende aus Pandemie, Geopolitik, Wandel von Klima, Gesellschaft und Technologie fordert uns heraus, Prioritäten und den Einsatz finanzieller Mittel gezielt zu überdenken – umso wichtiger deren Wirksamkeit.

3. Bürgerbeteiligung neu beleben, Entwicklungsprozesse demokratisieren – Quartiers-Bahnhöfe in Stadt und Umland als Einstieg in die S-Bahn der Zukunft

München und die Metropolregion sind reich an zivilgesellschaftlichen Initiativen und bürgerschaftlichem Engagement – deshalb sollten Bündnisse und Zusammenschlüsse konsensorientiert und gewinnbringend genutzt werden. Gemäß Art. 87e GG [7], Art. 2 BayÖPNVG [8] und § 2 Art. 12 AEG [9] dient die Eisenbahn dem Wohl der Allgemeinheit. Die Deutsche Bahn versteht sich als Lieferant der Politik.

Deshalb kann der Anschub für mehr Eisenbahn und bessere Eisenbahn nur aus der Bürgerschaft kommen.

Die Bezirksausschüsse sind die kleinste demokratische Einheit. Jetzt einen Antrag stellen für einen Quartiers-Bahnhof im Viertel. Verkehrswende mit der Deutschen Bahn und den Menschen in München und der Metropolregion aktiv gestalten: beteiligen, identifizieren, akzeptieren, begeistern. Erfolgskritisch wird der Prozess, alle Beteiligte zu einem ergebnisorientierten Konsens zu leiten. Je näher, einfacher, dichter der Zugang zur Eisenbahn, desto häufiger fahren Menschen Eisenbahn: neue Quartiers-Bahnhöfe schaffen positive Geschichten entlang des Eisenbahn-Südrings und Nordrings – Umsteige-Hubs an den Subnetzknotten vernetzen und vertakten Stadt und Umland. Ein kurzer Weg zu Fuß oder mit dem Rad zur nächsten S-Bahn-Station und los geht's.

Deshalb muss in der Stadtgesellschaft genau jetzt die Diskussion starten, um die günstigsten Standorte dieser neuen Haltepunkte, Stationen und Bahnhöfe entlang der Strecken auf Eisenbahn-Nordring und Südring zu bestimmen.

- Wo liegen diese Stationen idealerweise?
- Wie weit sind sie voneinander entfernt?
- Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner in Stadt und Umland profitieren davon täglich?
- Was sind die Vorteile im Umweltverbund, also die Verknüpfung von Fuß, Rad und übrigen ÖPNV?
- Wie ist das realisierbar, ohne viel neuen Beton und Stahl einzusetzen, sondern Grün und Baumbestand zu erhalten?

Dabei soll die Prämisse lauten: in höchstens 10 Minuten fußläufig den nächsten Bahnhof erreichen, in höchstens 10 Minuten mit dem nächsten Zug abfahren.

Profitieren werden die Lebensqualität in Stadt und Umland. Autofahrten und motorisierter Individualverkehr werden reduziert und Kilometerleistung auf die Eisenbahn verlagert – „echte“ Verkehrswende im Umweltverbund.

4. Der Baustopp der 2. Stammstrecke ist der Business-Case – mit weniger schneller mehr erreichen?

Die 2. Stammstrecke geht einher mit einer fraglichen Wirksamkeit bei enormen Summen der aufgewendeten finanziellen Mittel:

- Verschlechterung des Angebots von 10- auf 15-Minuten-Takt
- nur drei zusätzliche Züge pro Stunde und Richtung auf dem 2. Stammstreckentunnel
- nur drei neue Bahnhöfe auf einem kurzen Abschnitt im Tieftunnel unter der Innenstadt

Diese finanziellen Mittel sind gebunden und stehen nicht für wirksamere Lösungen zur Verfügung.

Die 2. Stammstrecke wird zum Risiko für die Verkehrswende – sie darf weitere dringende und wichtige Projekte der Verkehrswende weder aufhalten noch behindern.

Mit mehr Eisenbahn und besserer Eisenbahn wirklichen Kundennutzen in der Fläche schaffen – und nicht mit einem Tieftunnel im Stadtzentrum.

Die Zusage der Finanzierung im Verhältnis 60 zu 40 des Bundes an den Freistaat ist da – mit dem **Zuwendungsvertrag**. Das **Tragfähigkeitsprinzip** jedoch stellt die Frage nach der Wirksamkeit von Nutzen und Kosten bei gestiegenen Kosten und verzögerten Terminen – es bleibt spannend, wie es auf dem politischen Parkett weitergehen wird.

Das Gelingen der Verkehrswende in der Metropolregion München wird davon abhängen, wie erfolgreich es sein wird, die 2. Stammstrecke neu zu überdenken.

5. Termin- und Kostenverzug bei der 2. Stammstrecke – qualifizierten Zwischenschritt bis 2029 umsetzen

Neben dem sofortigen Baustopp für den S-Bahn-Tieftunnel sind folgende Maßnahmen zu realisieren. Wir benennen hier die **Maßnahmen**, die als qualifizierter Zwischenschritt beim S-Bahn Ausbau München **bis Dezember 2029** technisch und finanziell zu realisieren sind – wenn der politische Wille vorhanden ist:

5.1 Teilausbau des Südrings mit Überwerfungsbauwerken Laim (4-gleisig), Heimeranplatz (4-gleisig), Poccistraße (2-gleisig), Kolombusplatz (2-gleisig), Ostbahnhof (8-gleisig) und Leuchtenbergring (6-gleisig) sowie Realisierung eines 10-Minuten-Takts der S-Bahn auf dem Südring kompatibel zum Deutschlandtakt zuzüglich von 8 Regional- und Fernverkehrszügen pro Stunde und Richtung und maximal 4 Güterzügen pro Stunde und Richtung (entspricht 18 Trassen pro Stunde und Richtung)

5.2 Integration des Gleises 6 am Ostbahnhof in die 1. Stammstrecke

5.3 Ausbau des Nordrings mit Anschlussbauwerken nach Engelschalking (2-gleisig), Karlsfeld (2-gleisig), Moosach (2-gleisig), Pasing (2-gleisig), Laim (2-gleisig) und Realisierung eines 10-Minuten-Takts der S-Bahn auf dem Nordring kompatibel zum Deutschlandtakt. Güterzüge verbleiben auf eigenen Trassen.

5.4 Zweigleisiger Ausbau

5.4.1 der S7 Giesing – Kreuzstraße (1. Etappe der gesamten Strecke ohne Neuperlach Süd)

5.4.2 Grafing Bahnhof – Ebersberg

5.4.3 Markt Schwaben – Erding

5.4.4 Weißling – Seefeld Hechendorf

5.4.5 Maisach – Mammendorf

5.5 Bahnsteigverlängerung auf 210 m

5.5.1 Höhenkirchen-Siegersbrunn – Kreuzstraße

5.5.2 Solln – Wolfratshausen

5.5.3 Markt Schwaben – Erding

5.6 Erhöhung aller Bahnsteige der S-Bahn auf **96 cm über Schienenoberkante**

5.7 Verlängerung der Abschnitte mit Linienzugbeeinflussung bis Moosach, Untermenzing, Lochhausen, Aubing, Neuaubing, Pullach, Fasanenpark, Neuperlach Süd, Trudering, Riem und Daglfing zur Erhöhung der Betriebsstabilität

5.8 Bau der Überwerfungsbauwerke

5.8.1 Westkreuz

5.8.2 Flughafen Besucherpark

5.9 Viergleisiger Ausbau Buchenau – Grafrath

5.10 Die Einrichtung eines **Integralen Taktfahrplans** mit dezentralem Anschlusssystem bei der S-Bahn München mit den Korrespondenzbahnhöfen Laim, Leuchtenbergring und Heimeranplatz.

Mit diesem **qualifizierten Zwischenschritt** kann ab Dezember 2029 **auf allen Außenstrecken** mit Ausnahme der drei Strecken nach Freising, Geltendorf und Markt Schwaben in den **stadtnahen Bereichen** überall der **10-Minuten-Takt** eingeführt werden.

Diese Maßnahmen beseitigen zwar noch nicht alle Engpässe im S-Bahn-System, ermöglichen aber bereits eine deutliche **Verbesserung der Betriebsstabilität** und eine deutliche **Verbesserung der Leistungsfähigkeit**.

Umfangreichere Ausbaumaßnahmen wie z.B. die Neubaustrecke Neulustheim – Neufahrn Nord, der weitere Ausbau der S4 West oder die Neubaustrecke Berg am Laim – Messe München – Markt Schwaben können erst nach Dezember 2029 in Betrieb genommen werden.

Die drei Strecken Richtung Freising, Geltendorf und Markt Schwaben können erst zu einem späteren Zeitpunkt, nach Dezember 2029, auf einen 10-Minuten-Takt im stadtnahen Bereich umgestellt werden.

Fazit

All diese Ideen, Technologien, Prinzipien, Konzepte und weitere Chancen sind rasch und zeitlich gestaffelt auf die S-Bahn München zu übertragen. Mehr Eisenbahn und bessere Eisenbahn sind aufs Gleis zu setzen. Dadurch wird Kilometerleistung vom Auto und motorisierten Individualverkehr auf die schnelle und digitale Schiene verlagert – an Quartiers-Bahnhöfen in Stadt und Umland. Es entstehen neue urbane Systemfunktionen mit Lebensqualität – das sprichwörtliche „München-Gefühl“.

Lösungsraum – kurz & knapp

- * mehr Eisenbahn und bessere Eisenbahn auf das Gleis setzen
- * robuster, pünktlicher, sauberer
- * 10-Minuten-Takt
- * polyzentrische Netze auf den stadtnahen Ring-Verbindungen

- * Zweigleisigkeit, neue Ziele und flächenwirksamen Ausbauten auf den Außenstrecken
- * Quartiers-Bahnhöfe in Stadt und Umland
- * Umsetzung in Schritten bis 2029 / 2034 / 2039
- * die Metropolregion als Maßstab
- * mehr Lebensqualität und „München-Gefühl“

Wir bitten die Entscheidungstragenden um Kenntnisnahme und stehen für den ideologiefreien und lösungsorientierten Dialog einer freiheitlich-demokratischen Gesellschaft gern zu Verfügung. Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bei der „Mobilitätsstrategie 2035“.

Weitere Informationen zu den Ideen, Konzepten, Prinzipien des AKS finden Sie in verschiedenen Ausgaben des Online-Magazins „Standpunkte“ [10]. Der Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘ des Münchner Forums engagiert sich seit über zehn Jahren am Eisenbahnknoten München.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Dr. Walter Heldmann, Max Matheisen
für den Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘ des Münchner Forum e.V.

gez. Michael Schneider
für den Programmausschuss-Vorsitz des Münchner Forum e.V.

Quellen

[1] Modal-Split 2017 für München Stadt lt. <https://stadt.muenchen.de/infos/verkehrsdaten.html>

Modal-Split 2025 für München Stadt lt. <https://muenchenunterwegs.de/2035>

[2] <https://ideenzug.deutschebahn.com/ideenzug/IdeenzugCity>

[3] <https://www.spiegel.de/auto/weltkongress-fuer-mobilitaet-in-hamburg-faehrt-die-erste-digitale-s-bahn-a-57362232-1bc4-436f-aaad-0bf33a37efb8>

[4] <https://www.i2030.de>

[5] https://spd-rathausmuenchen.de/workspace/media/static/druckfassung_koalitionsvertrag-5eb182453a5e4.pdf

Seite 15 "Um die Münchner Interessen beim Ausbau und Betrieb der S-Bahn offensiv zu vertreten, streben wir eine einheitliche Ansprechperson bei der Stadt München gegenüber dem Freistaat Bayern, BEG und DB-Regio an. Die Stadt setzt sich ein für Taktverbesserungen (Ziel: 10-Minuten-Takt) und den Ausbau von Außenstrecken; zudem auch für die zügige Verwirklichung von Nord- und Südring sowie einen S-Bahn-tauglichen Regionalzughalt Poccistraße. Wir fordern Ringschlüsse zwischen den S-Bahn-Ästen sowie zu den S-Bahnstationen im Umland. Diese sollen mittelfristig mit Schienenverkehrsmitteln realisiert werden."

[6] <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Massnahmenplan-Klimaneutralitaet-Muenchen.pdf>

Seite 25/26 und 119 "Maßnahme V-2-3 Planung S-Bahn-Ausbau"

[7] https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_87e.html

"(1) Die Eisenbahnverkehrsverwaltung für Eisenbahnen des Bundes wird in bundeseigener Verwaltung geführt. Durch Bundesgesetz können Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung den Ländern als eigene Angelegenheit übertragen werden.

(2) Der Bund nimmt die über den Bereich der Eisenbahnen des Bundes hinausgehenden Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung wahr, die ihm durch Bundesgesetz übertragen werden.

(3) Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfaßt. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt auf Grund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

(4) Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

(5) Gesetze auf Grund der Absätze 1 bis 4 bedürfen der Zustimmung des Bundesrates. Der Zustimmung des Bundesrates bedürfen ferner Gesetze, die die Auflösung, die Verschmelzung und die Aufspaltung von Eisenbahnunternehmen des Bundes, die Übertragung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes an Dritte sowie die Stilllegung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes regeln oder Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr haben."

[8] <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayOePNVG-2>

"Ziele

(1) 1Öffentlicher Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. 2Er soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu Verfügung stehen.

(2) Bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung ist eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an die Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben.

(3) 1Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr soll als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden. 2In den verkehrsfremd gelegenen Räumen des Staatsgebiets soll der Eisenbahnverkehr den Anschluß an die verkehrlichen Hauptachsen ermöglichen. 3In den großen Verdichtungsräumen soll das verkehrliche Grundangebot durch S- oder U-Bahnen oder Stadtbahnen gebildet werden. "

[9] https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/_2.html

"(12) Schienenpersonennahverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr abzudecken. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt."

[10] Ausgaben der "Standpunkte" – in absteigender Aktualität

<https://muenchner-forum.de/mobilitaetswende-in-muenchen-standpunkte-01-02-03-2022/>

<https://muenchner-forum.de/bahnverkehr-in-und-um-muenchen-standpunkte-04-05-2021/>

<https://muenchner-forum.de/standpunkte-11-2019-s-bahn-ausbau-jetzt/>

<https://muenchner-forum.de/standpunkte-2-3-2018-bahnverkehrsknoten-muenchen/>

<https://muenchner-forum.de/standpunkte-04-2017-drunter-und-drueber-und-mitten-durch-s-bahn-perspektiven/>

<https://muenchner-forum.de/die-februarausgabe-der-standpunkte-ist-da/>

https://muenchner-forum.de/standpunkte_2013_10/

<https://muenchner-forum.de/standpunkte-01-2013/>

https://muenchner-forum.de/standpunkte_2012_10/

<https://muenchner-forum.de/standpunkte-5-2012/>

https://muenchner-forum.de/standpunkte_2012_04-stammstrecke_muenchen/

https://muenchner-forum.de/standpunkte_2012_02/

https://muenchner-forum.de/standpunkte_2011_12/