

München, 17.05.2022

## **Stellungnahme des Arbeitskreises ‚Schienenverkehr‘ des Münchner Forums zum STEP2040**

Als Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘ (AKS) im Münchner Forum e.V. begrüßen wir das Beteiligungsformat des "STEP 2040". Wir möchten keine fertige Antwort, aber kritisch-konstruktive Anregungen aus einer Entwicklungsperspektive liefern – dazu zwölf Punkte.

**1. Einleitung** – Antriebswechsel und Technologiesprung sind das eine:

**"Wir brauchen nicht über Verkehrswende reden, ohne mit der Deutschen Bahn zu sprechen."**

Mehr Eisenbahn und bessere Eisenbahn...

1.1 ...bringt uns eine **echte Verkehrswende** im **Umweltverbund**,

1.2 ...mehr **Lebensqualität** und mehr "München-Gefühl" in Stadt und Umland der **Metropolregion** und

1.3 ...entfaltet Potentiale der **Stadtgestaltung** durch Chancen der **Bürgerbeteiligung**.

1.4 **Konsequent** verfolgt, sind das sich **selbst verstärkende Wechselwirkungen** von Mobilitäts-, Wirtschafts- und Siedlungs- Entwicklung.

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 aus 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.

**2. Im Kartenwerk des "STEP 2040"** sind die Begriffe "Ausbau Nordring" und "Ausbau Südring" vermerkt [2] – was an sich ein positives Signal ist: violett eingefärbte Linien zeigen den Verlauf der Eisenbahnstrecken, die künftig für öffentlichen Personennahverkehr mit der S-Bahn und Regional-express erschlossen werden. Was aber fehlt, sind violette Punkte, welche Stationen, Haltepunkte und Bahnhöfe kennzeichnen – sie sind die Schnittstellen in einen klimafreundlichen und sozial-

gerechten Schienen-Personen-Nah-Verkehr für zu-Fuß-gehende, Radfahrende sowie Tram- und Bus-fahrende.

Hier liegt der Ansatz, konkret zu werden:

### 2.1 **Deshalb muss genau jetzt die Diskussion um die Standorte dieser neuen Haltepunkte, Stationen und Bahnhöfe entlang der Strecken auf Nordring und Südring in der Stadtgesellschaft starten.**

- Wo liegen diese Stationen idealerweise?
- Wie weit sind sie voneinander entfernt?
- Wie viele 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 und Grün und Baumbestand zu erhalten?
- Welche Chancen bietet die Digitalisierung des Systems Eisenbahn?

2.2 Der **Koalitionsvertrag der Stadtregierung** selbst benennt den Hebel, Einfluss zu nehmen: eine "**Ansprechperson**", welche die **Interessen der Stadtgesellschaft** gegenüber allen anderen beteiligten Stakeholdern vertritt.

**3. In kompatiblen, skalierten und funktionalen Systemen denken und handeln:** die schnelle Schiene an Quartiers-Bahnhöfen als wesentlichen Beitragsleister zu einer echten Verkehrswende weiterentwickeln und aufs Gleis setzen. Davon profitieren Lebensqualität in Stadt und Umland, zu-Fuß-gehende und Radfahrende im Umweltverbund. Autofahrten und mobilen Individualverkehr reduzieren und Kilometerleistung auf die S-Bahn verlagern: **ein kurzer Weg zu Fuß oder mit dem Rad zur nächsten S-Bahn-Station und los geht's.** Chancen eröffnen und die Menschen direkt dort mit der schnellen Schiene an Quartiers-Bahnhöfen abholen, wo sie wohnen – in München und im benachbarten Umland der Metropolregion. Dadurch gibt es künftig weniger Autofahrten in München und im Umland.

**4. Hintergrund,** die S-Bahn bedeutet seit über 50 Jahren erfolgreichen öffentlichen Personennahverkehr im Großraum München. Jetzt ist es an der Zeit, das Thema systematisch in die Zukunft zu transformieren: waren es Ende der 1960er, zu Beginn der 1970er Jahre die Autos zwischen Stachus und Marienplatz, sind es heute die Staus, Unfallgefahren, Flächenverbrauch und Luftverschmutzung auf dem Mittleren Ring. Durch das Stadtgebiet Münchens führen Gleisanlagen der Deutschen Bahn – wenig bis gar nicht genutzt für klimafreundlichen und sozial-gerechten ÖPNV. Entlang dieser Eisenbahnstrecken sind in den letzten Dekaden Fabrik- und Lagerflächen im Flächennutzungsplan umgewidmet und mit neuem Wohnraum bebaut worden. Tiefgaragen und Parkhäuser definieren den Standard der Neubau-Immobilien und schaffen neuen Autoverkehr – im Umland sind es Zersiedelung und Straßenbau. Der Mittlere Ring funktioniert als Verteiler des Autoverkehrs aus allen Richtungen und wird beständig aus- und umgebaut. Für Radfahrende und S-Bahn-fahrende fehlt bis heute eine ringförmige Verbindung. Feindbild Auto und mobiler Individualverkehr: push-and-pull, Bepreisung und Verbote – hier machen wir es unseren Volksvertretern und den Betreibern zu einfach: was in den letzten 30 Jahren versäumt wurde, muss in den nächsten 10 Jahren aufgeholt werden: **die Verkehrswende passiert nicht nur auf dem Asphalt, sondern vor allem auf der schnellen Schiene.**

**5. Beteiligung**, gem. Art. 87e GG [5.1], Art. 2 BayÖPNVG [5.2] und § 2 Art. 12 AEG [5.3] 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. Hier einen Antrag stellen für einen Quartiers-Bahnhof im Viertel. Die Eisenbahn ist eine anerkannte Lösung für klimafreundliche und sozial-gerechte Mobilität im Umweltverbund. Hier ansetzen und Verkehrswende mit der Deutschen Bahn und den Menschen in München und der Metropolregion gestalten: beteiligen, identifizieren, akzeptieren, begeistern. Erfolgskritisch wird der Prozess, alle Beteiligte zu einem ergebnisorientierten Konsens einzubinden. Denn ganz ohne die Veränderung des Mobilitätsverhaltens eines jeden einzelnen wird es nicht immer funktionieren.

## **6. Beharrungskräfte**

6.1 **Ungelöste Zielkonflikte** stehen in **perfekter Zielharmonie** mit den **Interessen des Autoverkehrs** und der Asphalt-schwarzen Verkehrspolitik des Freistaates und der Bundesrepublik:

6.1.1 lange, laute Güterzüge rumpeln über Eisenbahn Nord- und Südring zum Rangierbahnhof München Nord entlang von Neubauquartieren auf de-industrialisierten Flächen. Die **Eigeninteressen** der Deutschen Bahn sind es, **Trassen für Güterzüge zu sichern**, was sich verstärkt durch den Brenner-Basistunnel

6.1.2 die 2. Stammstrecke, **fraglich die Wirksamkeit**, Verschlechterung des Angebots von 10 auf 15 Minuten Takt, **hohe finanzielle Mittel sind gebunden**, die nicht für wirksamere Lösungen zur Verfügung stehen

6.2 seit Stuttgart 21 ist das Thema **Bürgerbeteiligung** bei der Deutschen Bahn **verbrannt**

6.3 die **Vielzahl** der Akteurinnen und Akteure und Organisationsstrukturen **erschweren** es, **gemeinsame Ziele** zu verwirklichen

6.4 Volksvertreter lassen sich **nicht dafür wählen, Baustellen zu schaffen**

6.5 neue **Wettbewerber** wie Antriebswechsel und Technologiesprung sind die Interessen der Wirtschaft – geschützt durch Lobbyisten, finanziert durch Investoren

6.6 "Wir können doch nicht heutige Probleme mit einem Verkehrsmittel des vor-vorletzten Jahrhunderts lösen." – die Verbreitung rückwärtsgewandten Denkens ist erstaunlich

Im Erreichen dieses **Nicht-Ergebnisses** wird **Verkehrswende** seit Dekaden **aktiv verhindert** – in vielen kleinen Teilen

## **7. Treiber**

7.1 **Fridays-for-Future** fordern, den "S-Bahn-Ring" bis 2030 fertig gebaut zu haben [7.1]

7.2 ähnliche Ziele und der Bahnhof "Poccistraße" werden im **Koalitionsvertrag der Stadtregierung** der Landeshauptstadt benannt (SPD-GRÜNE-VOLT) [7.2]

7.3 die **Mehrheit der gewählten demokratischen Parteien** führen vergleichbare Ziele in ihren Wahlprogrammen

7.4 das **Fachgutachten Klimaneutralität 2035** empfiehlt den "S-Bahn-Ausbau" als "Maßnahme V-2-3" mit **"sehr hoher Wirkung"** und **"sehr hoher Priorität"** [7.4]

7.5 München ist reich an **zivilgesellschaftlichen Initiativen** und **bürgerschaftlichem Engagement** – Bündnisse und Zusammenschlüsse konsensorientiert und gewinnbringend nutzen

## 8. Chancen und Potentiale

8.1 **Vorbilder** wie die Initiative "i2030" des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zeigen, wie Metropolen mit ländlicher Umgebung erfolgreich auf der schnellen Schiene erschlossen werden.

8.2 **Innovationen** wie beispielgebend für die Digitalisierung zeigen es, seit dem 11.10.2021 fährt in Hamburg die erste digitale S-Bahn der Linie S21 im Fahrgastbetrieb – eine neue Leit- und Sicherungstechnik macht es möglich.

8.3 Ergebnisorientierte Zusammenarbeit und **Organisationsformen** etablieren und reformieren – die Landeshauptstadt ist nicht direkt zuständig – Appell und Empfehlung an alle Stakeholder, miteinander aktiv an der Verwirklichung gemeinsamer Ziele arbeiten: Deutsche Bahn (Netze, Station & Service, S-Bahn München), Freistaat mit Bayrischer Eisenbahngesellschaft, Bundesverkehrsministerium, Münchner Verkehrsverbund und Münchner Verkehrsgesellschaft, Landeshauptstadt und Landkreise.

8.4 **All diese** Technologien, Prinzipien, Konzepte und weitere Chancen rasch und zeitlich gestaffelt auf die S-Bahn München übertragen. Mehr Eisenbahn und bessere Eisenbahn aufs Gleis setzen. Dadurch wird Kilometerleistung vom Auto und mobilem 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".

## 9. System Eisenbahn

Wir sind überzeugt, das System Eisenbahn in der Skalierung der Metropolregion ein **geeigneter und wirksamer Beitragsleister** für zukünftige Mobilität ist. Vom Problem über die Analyse zur Lösung: das geht nicht, ohne Wirk- und Maß- Ketten zu verstehen. Angeraten ist eine lösungsoffene, aber ganzheitliche 360-Grad Betrachtung von der Seite der Anforderungen an die Mobilität (use-cases) und der Wirksamkeit hinsichtlich wesentlicher Kriterien:

9.1 CO<sub>2</sub>-Einsparung

9.2 gesellschaftlicher Nutzwert

9.3 Umsetzungsterminschiene

9.4 Wirtschaftlichkeit (Nutzen/Kosten)

9.5 Kundennutzen (Akzeptanz, Fahrkosten, Fahrzeit)

9.6 Systemkompatibilität

9.7 Kilometerleistung

9.8 Zuweisung finanzieller Mittel

Mit diesen Zahlen, Daten, Fakten – nicht ideologischen Meinungen – werden kompatible, skalierbare Funktionen, Systeme, Lösungen erarbeitet – harmonisch und Zielkonflikt reduziert in Beteiligungsprozessen.

## 10. Aktuelle Entwicklungen

Presseschau, in den Kalenderwochen 18/19 2022 gab es in der Süddeutschen Zeitung einige interessante Berichte zum Eisenbahnknoten München:

10.1 Die weiteren Entwicklungen um die Bahnhöfe "Poccistraße" [10.1.1] und "Kolumbusplatz" [10.1.2] zeigen gute Ansätze: zum einen die parteiübergreifend konsolidierte Absichtserklärung und Vernetzung der Verantwortlichen bei Stadtregierung und den Betreibenden, zum anderen bürgerschaftliche Initiative, die rasch schaffbare Möglichkeiten aufzeigt: Fahrplanlücken nutzen für

einen "Extra-Halt", ohne neue Gleise zu verlegen mit Erhalt des Grüns und Baumbestandes. Interessantes Detail: glaubt man der Presse, plant die Deutsche Bahn, künftig weniger Güterzüge über den Südring zu leiten – eine Vorbedingung für ÖPNV mit S-Bahn und Regionalexpress.

10.2 Eine weitere interessante Prämisse wird über den vier-Stufen-Plan zur Optimierung der Flughafenbindung auf dem Schienenweg gesetzt [10.2]: die hier erforderlichen Ausbauten müssen zwingend kompatibel sein zu dem Ziel, mehr ÖPNV auf dem Eisenbahn Nordring und Südring zu schaffen – und in der Umsetzung beschleunigt werden.

## **11. Zukunftsperspektive der S-Bahn im 21. Jahrhundert**

Die Vision 2050 des AKS konzipiert ein S-Bahn-Netz aus 2-gleisigen Strecken für den Schienenverkehr am Bahnknoten München:

11.1 Tangentiale Strecken ergänzen Radiale und verbinden Stadtteilzentren und Quartiers-Bahnhöfen bei Nutzung des Nord- und Südrings.

11.2 Die Außenäste werden mit zwei eigenen Gleisen für die S-Bahn bis zu den Oberzentren im Umland ausgebaut.

11.3 Die Grundlinien fahren im 20-Minuten-Takt 20 durch die 1. Stammstrecke.

11.4 Verstärkerlinien verkehren von den Außenästen in den Nordring und den Südring und realisieren damit den 10-Minuten-Takt.

11.5 Ein zweiter S-Bahn-Tunnel unter der Innenstadt ist nicht erforderlich. Ein Innentunnel vom Hauptbahnhof zum Ostbahnhof verkürzt die Wegstrecke für den Regional- und Fernverkehr.

11.6 Das S-Bahn-Netz optimiert die Umsteigebeziehungen zum U-Bahn-Netz, insbesondere in den Richtungen Süd und Nord mit einer geplanten / künftigen U9 Implersstraße - Hauptbahnhof (- Münchner Freiheit)

11.7 Die Realisierung in einem Stufenplan beginnt mit dem Ausbau 2-gleisiger Außenstrecken der S2, S4, S7 bis 2030 sowie der Ertüchtigung von Nordring und Südring für den S-Bahn-Verkehr ebenfalls bis 2030.

11.8 Die Tangenten im Nordwesten (von Neufahrn zur S1) und im Osten (Johanneskirchen - Feldkirchen - Messe mit der S22) und Erdinger Spange (vom Flughafen über Markt Schwaben zur S2) folgen bis 2040.

11.9 Die Oberlandbahnen von Holzkirchen werden bis an das Alpenvorland auf S-Bahn-Standard ausgebaut.

Weitere Informationen dazu in den Ausgaben der "Standpunkte" [11] – der AKS engagiert sich seit über zehn Jahren am Eisenbahnknoten München

## **12. Lösungsraum – kurz & knapp**

12.1 mehr Eisenbahn und bessere Eisenbahn aufs Gleis setzen

12.2 robuster, pünktlicher, sauberer

12.3 10-Minuten-Takt

12.4 polyzentrische Netze auf den Ringen

12.5 Zweigleisigkeit und neue Ziele auf den Außenstrecken

12.6 Quartiers-Bahnhöfe in Stadt und Umland

12.7 Umsetzung in Stufen bis 2030 / 2040

12.8 die Metropolregion als Maßstab

12.9 mehr Lebensqualität und "München-Gefühl"

**Zu-Fuß-gehende, Radfahrende, Tram, S-Bahn:**

**der Umweltverbund gehört ans Tageslicht, Autos und Güter in den Tunnel!**

Wir bitten die Entscheidungstragenden um Kenntnisnahme und stehen für den ideologiefreien und lösungsorientierten Dialog einer freiheitlich-demokratischen Gesellschaft gern zu Verfügung.

## Quellen

[2] [https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:bb1e3b78-7a0a-4112-84a8-680ec185b7fc/02\\_Karte\\_Mobil%C3%A4t.jpg](https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:bb1e3b78-7a0a-4112-84a8-680ec185b7fc/02_Karte_Mobil%C3%A4t.jpg)

[5.1] [https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art\\_87e.html](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."

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

"Ziele

(1) Öffentlicher 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 verkehrsfertigen 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. "

[5.3] [https://www.gesetze-im-internet.de/aeg\\_1994/\\_2.html](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."

[7.1] [https://fff-muc.de/assets/documents/2019/forderungen\\_muenchen.pdf](https://fff-muc.de/assets/documents/2019/forderungen_muenchen.pdf)

Seite 4 "2. Ein umfassender Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs [...] Bau des S-Bahn-Rings bis 2030 [...] Mindestens 10-Minuten-Takt auf sämtlichen Verbindungen zwischen 6 und 24 Uhr ab 2025 [...]"

[7.2] [https://spd-rathausmuenchen.de/workspace/media/static/druckfassung\\_koalitionsvertrag-5eb182453a5e4.pdf](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."

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

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

[10.1.1] <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-sendling-u-bahnhof-u9-regionalzuege-1.5578074>

[10.1.2] <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-bahn-kolumbusplatz-suedring-regionalzuege-u-bahn-mvv-poccistrasse-1.5576643>

[10.2] <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-flughafen-s-bahn-bahnverkehr-1.5582124>

[11] 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_2013_10/)

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

[https://muenchner-forum.de/standpunkte\\_2012\\_10/](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_04-stammstrecke_muenchen/)

[https://muenchner-forum.de/standpunkte\\_2012\\_02/](https://muenchner-forum.de/standpunkte_2012_02/)

[https://muenchner-forum.de/standpunkte\\_2011\\_12/](https://muenchner-forum.de/standpunkte_2011_12/)