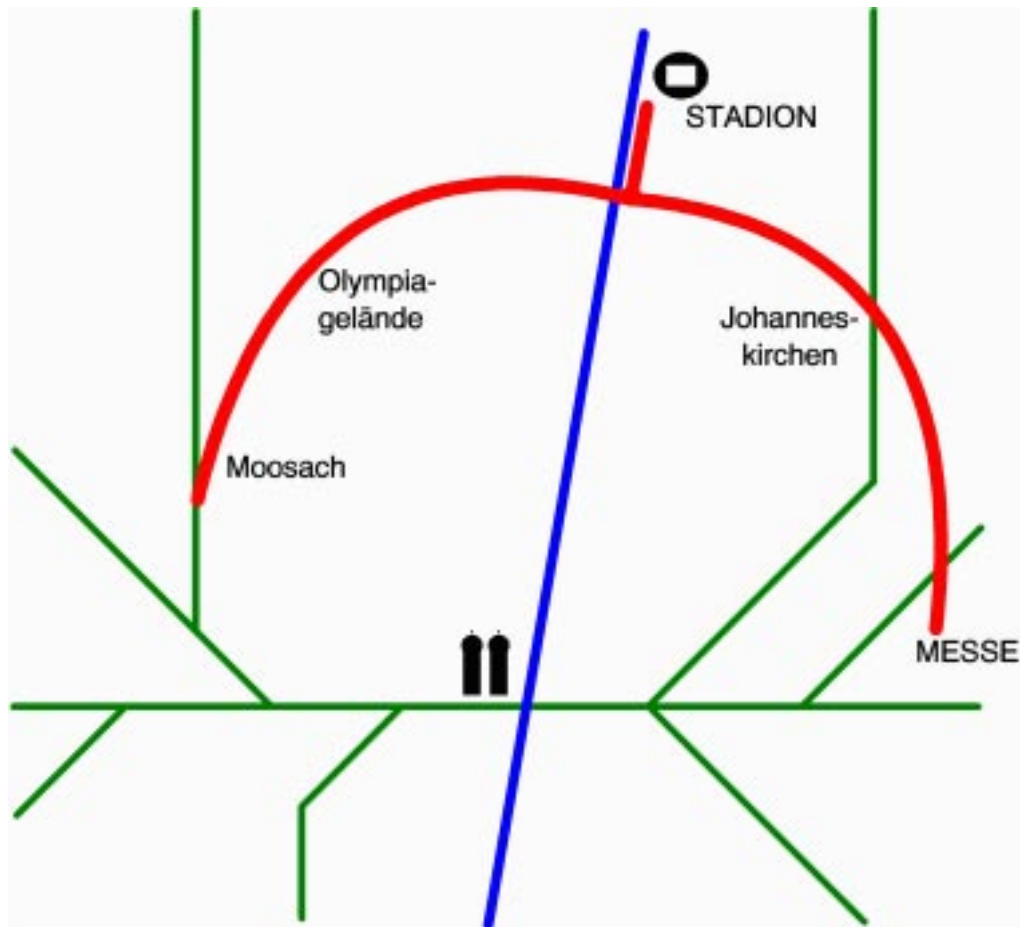


Bessere Mobilität *anstatt* mehr Verkehr!



Eine Stadtbahn-Pilotstrecke zur Anbindung des neuen Fußballstadions in Fröttmaning.

Inhalt

	Seite
Zusammenfassung	2
Problemstellung Stadion in Fröttmaning	3
Lösungsmöglichkeit Stadtbahn	3
Eine neue Strecke nach Fröttmaning	4
Tram + Eisenbahn = Stadtbahn	4
Nach Westen	4
und nach Osten	4
Das zweite Sorgenkind an der Stadtgrenze: die Riemer Messe	6
Stadtbahn: für das Stadion und für die Bürger	7
Literatur	7

Impressum

Herausgeber:
 PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V.
 Stadt- und Kreisgruppe München
 Schwanthalerstr. 74
 80336 München
 Tel. 089 - 53 00 31
 Fax 089 - 53 75 66
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>
skg@muenchen.pro-bahn.de

Verfasser: Edmund Lauterbach, Andreas Barth
 Grafik: Edmund Lauterbach
 Gestaltung: Martin Hänsel

Die Verfasser danken allen, die durch Ideen und Arbeit bei Inhalt, Konzeption und Realisierung geholfen haben. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Weiterverarbeitung nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung des Herausgebers.

Eigendruck im Selbstverlag.

Weitere Informationen zum Thema gibt es auch unter: www.stadtbahn-muenchen.de/



Zusammenfassung

In Fröttmaning wird es ein neues Fußballstadion geben. Aufgrund der unmittelbaren Nähe des neuen Stadions zur Autobahn und der andererseits schlechten Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel besteht die Gefahr, daß sich die Mehrzahl der Stadionbesucher zur Anreise mit dem PKW entschließt. Das Beispiel Messe Riem führt die negativen Folgen deutlich vor Augen. Aufgrund des Außenstandorts sind die Zuwachsraten im Tangentialverkehr¹ um ein mehrfaches höher als der Anstieg beim Radialverkehr².

An diesen Zuwachsraten im Tangentialverkehr wird vorbeigeplant, wenn lediglich der Öffentliche Verkehr zwischen Stadtzentrum und Fröttmaning verbessert wird.

Um die Verkehrsprobleme an der Peripherie besser in den Griff zu bekommen und die Innenstadt vom Umsteigeverkehr zu entlasten, wurde bereits vor Jahren ein Stadtbahnsystem vorgeschlagen. Durch eine Vorabrealisierung von Teilen eines solchen Systems wird die Stadion-Erschließung erheblich verbessert. Eine Stadtbahn kann die bestehenden Gleise des Eisenbahn-Nordrings und der U-Bahn-Linie U6 nutzen. Die grundsätzliche Machbarkeit eines solchen Systems wurde bereits vom MVV und der TU München festgestellt. Eine Stadtbahn schafft Verbindungen vom Stadion Richtung Westen bis nach Moosach und Richtung Osten bis zum Riemer Messegelände. An der neuen Messe soll auch das bundesweite Medienzentrum für die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 errichtet werden. Überdies wird eine tangentiale Erschließung der Messe zur Entspannung der Verkehrssituation an Messetagen beitragen.

Diese Stadtbahnstrecken verbessern über die Erschließung des Fußballstadions hinaus die Situation für die Bürger. Sie helfen, das weitere Verkehrswachstum besser aufzufangen.

Stadtbahn bedeutet bessere Mobilität anstatt mehr Verkehr. Gerade im Zusammenhang mit der Weltmeisterschaft 2006 sollte man alles tun, dieses Ziel auch umzusetzen.

Die Bewährung des Systems Stadtbahn während der Weltmeisterschaft 2006 wird den Öffentlichen Verkehr im Raum München auf Dauer verbessern. München kann damit wie bei der Olympiade 1972 mit S-Bahn und U-Bahn national und weltweit beispielhaften und innovativen öffentlichen Nahverkehr demonstrieren.

¹ Tangentialverkehr = Verkehr parallel der Stadtgrenzen

² Radialverkehr = Verkehr in und aus dem Stadtzentrum

Problemstellung Stadion in Fröttmaning

Zur Zeit gibt es vielfältige Überlegungen zur Verkehrsanbindung des geplanten Fußballstadions in Fröttmaning. Der scheinbare Vorteil der unmittelbaren Nähe zur Autobahn verkehrt sich ins Gegenteil, wenn sich aufgrund dieser Tatsache deutlich mehr Stadionbesucher zur Anreise mit dem PKW entschließen, als das bei der bisherigen Spielstätte Olympiastadion der Fall ist.

Daher gilt es, eine Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen, die vergleichbar zur Anbindung des Olympiastadions ist.

Das Beispiel Messe Riem führt die negativen Folgen eines Umzugs aus dem Kernbereich Münchens an die autogerechte Peripherie deutlich vor Augen. Insbesondere für Anreisende aus dem nahen Umland und den Außenbezirken Münchens steht der Öffentliche Verkehr so gut wie nicht zur Verfügung, da man in der Vergangenheit versäumt hat, hierfür tangential Verbindungen zu schaffen.

Beim Fröttmaninger Fußballstadion kommt erschwerend hinzu, daß die U-Bahn-Anbindung eine deutlich niedrigere Kapazität hat als die Anbindung des Olympiastadions. Dies gilt auch nach dem geplanten Ausbau der Station Fröttmaning auf vier Gleise. Die Gründe hierfür sind:

- Das Olympiazentrum ist aus der Innenstadt über zwei U-Bahn-Äste erreichbar. In Spitzenzeiten verkehren sowohl Züge über die Strecke Marienplatz – Münchner Freiheit – Scheidplatz – Olympiazentrum als auch über Hauptbahnhof – Scheidplatz – Olympiazentrum. Fröttmaning ist nur über die Strecke der U6 erreichbar.
- Der Knoten Marienplatz hat seine Lastgrenze längst überschritten. Auch nach Ausbau der Umsteigewege kann er die alleinige Funktion eines Umsteigeknotens zur S-Bahn für eine Stadion-U-Bahn nicht übernehmen.

Zur Zeit wird häufig ein sogenannter Stadionsprinter diskutiert, der als Verknüpfung von U-Bahn und S-Bahn direkt von Fröttmaning zum Hauptbahnhof verkehren soll. Der wesentliche Nachteil eines solchen Sprinters ist, daß er zwar die Verbindung in die Innenstadt verbessert, die Probleme eines Standorts an der Peripherie jedoch unberücksichtigt bleiben. Die Verantwortlichen scheinen die Lehren aus der Umsiedlung der Messe nicht gezogen zu haben.

Aufgrund des Außenstandorts werden die Zuwachsraten im Tangentialverkehr ein mehrfaches höher sein als der Anstieg beim Radial-

verkehr. Diese Tatsache wird – zumindest im Hinblick auf öffentliche Verkehrsmittel – anscheinend ignoriert. Der Grund für diese Ignoranz mag zum Teil darin liegen, daß die Entscheidungen überwiegend in München getroffen werden, während die Last des drastisch anschwellenden Individualverkehrs zu Standorten an der Stadtgrenze zum großen Teil das Umland trägt.

Lösungsmöglichkeit Stadtbahn

Im Herbst 1997 hat PRO BAHN ein Konzept für ein Stadtbahnssystem für München und sein Umland vorgelegt [5]. Vergleichbare Vorschläge gibt es vom Bund Naturschutz und dem VCD [4]. Diese Konzepte enthalten Bestandteile, die als Lösung für eine Verkehrsanbindung des geplanten Fußballstadions geeignet sind.

Zur Zeit laufen umfangreiche Studien zum Thema Stadtbahn München. Die grundsätzliche Machbarkeit für ein Kernnetz wurde von der TU München und dem MVV bestätigt [11]. Dieses Kernnetz enthält unter anderem eine Tangentiale von Moosach über den Eisenbahn-Nordring und weiter in den Nordosten Münchens und zur Neuen Messe. An diese Strecke soll im Folgenden angeknüpft werden, um eine Verbindung zum geplanten Fußballstadion in Fröttmaning nicht nur aus Richtung Innenstadt zu ermöglichen. Darüber hinaus ist es sowohl zur Entlastung des Knotens Marienplatz als auch um dem Umland allzuviel Autoverkehr zu ersparen wichtig, weitere Umsteigepunkte zu S-Bahn-Linien leicht erreichbar zu machen.

Trotz der positiven Ergebnisse der Machbarkeitsstudie muß sich ein künftiges Stadtbahnnetz einigen Widerständen stellen. Diese Widerstände liegen zum Teil in lokalen Gegebenheiten, zu anderen Teilen in Finanzierungsfragen begründet. Die Ursache einiger Einwände scheint allerdings auch zu sein, daß vielerorts eine anschauliche Vorstellung der Auswirkungen eines solchen Stadtbahnsystems fehlt.

Die Verknüpfung der Stadionerschließung mit der Schaffung einer Stadtbahn-Pilotstrecke kann helfen, Hindernisse zu überwinden. Eine Bewährung des Systems Stadtbahn während der Weltmeisterschaft 2006 wird zu einem forcierten Ausbau des Öffentlichen Verkehrs im Raum München führen – ähnlich wie dies bei der Olympiade 1972 für S-Bahn und U-Bahn galt. München könnte dann wie vor 30 Jahren wieder national und weltweit durch beispielhaften und innovativen öffentlichen Nahverkehr auf sich aufmerksam machen.

Eine neue Strecke nach Fröttmaning

Kernstück des Vorschlags zur Erschließung des neuen Stadions durch eine Stadtbahnstrecke ist eine Verbindung zwischen dem Frankfurter Ring, dem Eisenbahn-Nordring und Fröttmaning. Am Frankfurter Ring soll zukünftig die sogenannte Kasernentram verkehren, die von hier nach Süden zur Münchner Freiheit oder zum Scheidplatz führen soll.

Eine Stadtbahnstrecke kann diese Kasernentram nach Norden fortsetzen. Für eine erste Realisierungsstufe besteht die Möglichkeit, die vorhandenen U-Bahn-Gleise mitzunutzen. Vorstellbar ist die Ausstattung der oberirdischen U-Bahn-Strecke mit einer zusätzlichen Oberleitung. Mittelfristig ist aber – schon alleine aus Kapazitätsgründen – eine eigene Stadtbahntrasse notwendig. Diese Trasse führt ab Frankfurter Ring über ein ehemaliges Gütergleis, überquert den Eisenbahn-Nordring und verläuft weiter zwischen Euro-Industriepark und dem Messebleger "Munich Order Center". Nachdem sie auf die Heidemannstraße trifft, folgt sie dieser östlich. Nach der Kreuzung Kieferngartenstraße biegt die Stadtbahn nach Norden ab und unterquert die U-Bahn-Linie 6. Sie folgt dann der Burmesterstraße nach Norden und rückt im Bereich der Park+Ride-Anlage Fröttmaning wieder an die U-Bahn heran.

Eine weitere Option besteht darin, später mit Stadtbahnzügen auch die oberirdischen U-Bahn-Gleise nach Garching-Hochbrück zu befahren und eine direkte Verbindung in die Städte und Gemeinden nördlich von München sowie zur Flughafen-S-Bahn S1 zu schaffen.

Tram + Eisenbahn = Stadtbahn

Warum nun eine Stadtbahnstrecke und nicht einfach eine verlängerte Trambahnlinie? Der Grund hierfür liegt darin, daß die Verbindung zur Kasernentram zwar interessant ist, der wesentliche Nutzen aber im Übergang auf vorhandene Tangentialstrecken besteht. Hauptziel einer Stadtbahnerschließung des Stadions ist, Stadtteile und S-Bahnhöfe im Nordwesten von München und östlich der Isar zu erreichen, ohne den Umweg über das Stadtzentrum machen zu müssen.

Die beschriebene Stichstrecke nach Fröttmaning wird dabei mittels einer Linienbündelung mehrfach genutzt. Diese Bündelung schafft die Kapazitäten, die für eine Stadionserschließung als Ergänzung der U-Bahn notwendig sind.

Die existierenden Schienen-Tangentialstrecken sind Eisenbahngleise. Um sie zu nutzen, andererseits aber mit einem straßenbahnähnlichen

Fahrzeug die Trasse nach Fröttmaning befahren zu können, braucht man ein Zweisystemfahrzeug. Diese Technologie hat sich in Städten wie Karlsruhe oder Saarbrücken sehr gut bewährt. Die dort erreichten Steigerungen der Fahrgastzahlen haben weltweit für Aufsehen gesorgt. Karlsruhe gilt als das Vorzeigebispiel für erfolgreichen Öffentlichen Nahverkehr.

Die Stadtbahnfahrzeuge sollen sowohl in Teilen des Münchner Trambahnnetzes als auch auf Eisenbahngleisen verkehren können. Von Stadtbahnen befahrene Trambahnstrecken müssen für den Betrieb von 2,65 Meter breiten Fahrzeugen hergerichtet werden. An S-Bahnhöfen ist die bauliche Voraussetzung zum Halt von Fahrzeugen mit niedriger Einstiegshöhe zu schaffen. Bei Großveranstaltungen im neuen Stadion ist es möglich, Stadtbahnzüge zu anderen Zielen im Eisenbahnnetz durchzubinden, sofern dort passende Bahnsteige und eine Oberleitung vorhanden sind.

Nach Westen ...

Anknüpfend an die beschriebene, von Fröttmaning kommende Strecke kann die Stadtbahn Richtung Westen zunächst den bisherigen Eisenbahn-Nordring benutzen. Die Option auf eine spätere Verlegung hin zum Frankfurter Ring sollte wegen der besseren Verknüpfungsmöglichkeiten mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (z. B. U2) offengehalten werden.

Im Bereich des zukünftigen U-Bahnhofs Olympiapark Nord (Moosacher Straße) verläuft die Trasse parallel zur Moosacher Straße. So ergibt sich eine günstige Umsteigemöglichkeit zur U3. Weiter westlich schwenkt die Stadtbahnstrecke wieder zum Eisenbahn-Nordring und erreicht entlang einer bestehenden Eisenbahnkurve den vorläufigen Endpunkt am Bahnhof Moosach. Hier ist sie mit der S1, der Trambahnlinie 20 und zukünftig nochmals mit der U3 verknüpft.

Das Stadtbahnkonzept von PRO BAHN enthält eine Fortführung der beschriebenen Strecke in Richtung Obermenzing und Aubing. Außerdem ist im Bereich des zukünftigen U-Bahnhofs Olympiapark Nord die Kreuzung mit einer weiteren Stadtbahnlinie Richtung Feldmoching und Dachau vorgesehen.

... und nach Osten

Auch Richtung Osten könnten zur kurzfristigen Realisierung zunächst die vorhandenen Gleise des Eisenbahn-Nordrings mitgenutzt werden. Verkehrlich interessanter ist es aber, den Frank-

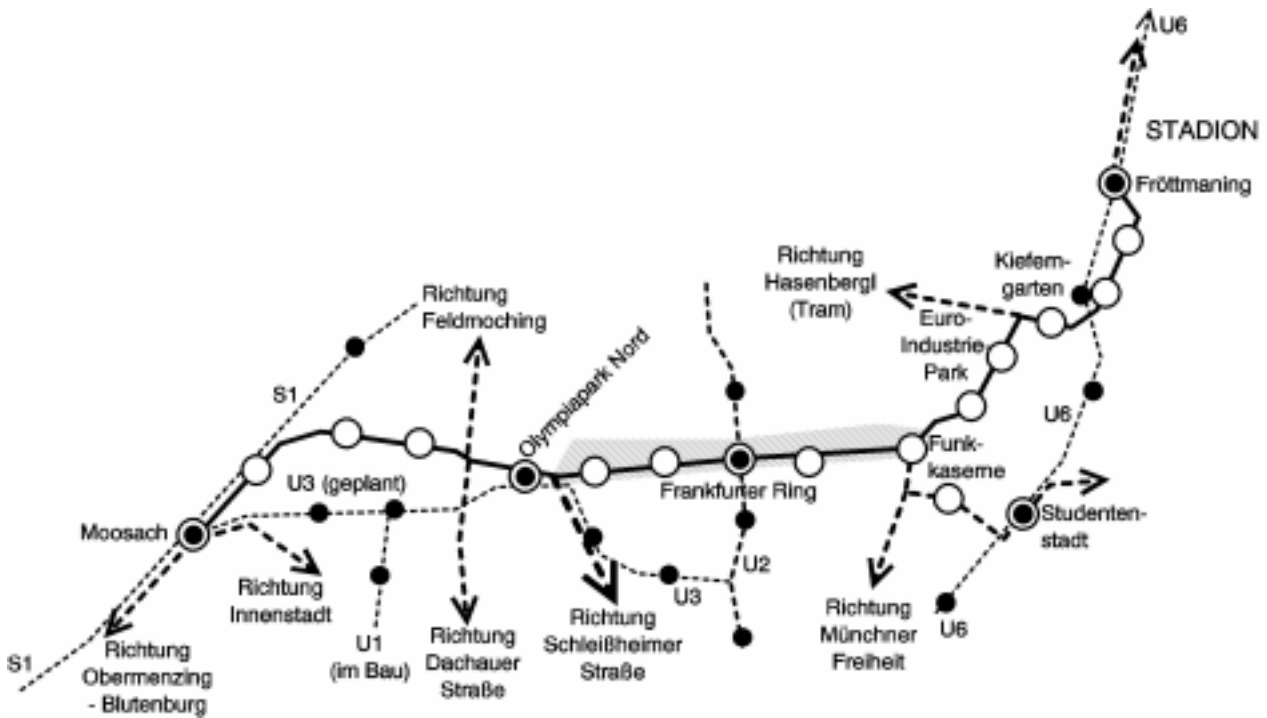


Abb. 1: Westteil der Stadionerschließung durch eine Stadtbahn

Frankfurter Ring zu queren und ein Stück nach Süden der Trasse der Kasernentram (ehemaliges Schwabinger Gütergleis) zu folgen. Hierüber wird die Domagkstraße erreicht, in deren Verlauf die Stadtbahn die Autobahn A9 überquert. So ist es möglich, die Verknüpfung mit der U6 an der Studentenstadt aus Richtung Süden anzufahren. Diese Verknüpfung ist wichtig, da die Stadtbahn mittelfristig außer der Stadionanbindung auch andere Aufgaben übernehmen soll, die unter anderem eine Auslastung der Infrastruktur auch außerhalb von Veranstaltungen sicherstellen. Bei Führung über den Frankfurter Ring oder weiter nördlich wird Studentenstadt nur ungünstig angebunden, so daß langfristig ein neuer Kreuzungsbahnhof an der U6 entstehen müßte.

Vom Bahnhof Studentenstadt aus verläuft die Stadtbahn zuerst nördlich entlang der U6 und biegt dann nach Osten ab, um zusammen mit dem Eisenbahn-Nordring die Isar zu überqueren. Östlich der Isar trifft sie auf die Flughafenlinie S8 und erreicht mit ihr zusammen den Bahnhof Johanneskirchen. Eine Führung unabhängig von den existierenden Bahngleisen ist ebenfalls denkbar. Diese läge dann näher am Einkaufszentrum Feringasträße und könnte in St. Emmeram an das Münchner Trambahnnetz angeschlossen werden.

Nördlich von Johanneskirchen ist mittelfristig ein Abzweig zu einer Stadtbahnstrecke nach Unterföhring und Ismaning sinnvoll. Südlich von Johanneskirchen sind verschiedene Trassenvarianten möglich. Die Mitbenutzung der S-Bahn-Trasse ist hier eine sinnvolle Option – insbeson-

dere wenn diese Strecke zukünftig ausgebaut wird. Andere Varianten liegen weiter östlich oder westlich. Bei dieser Entscheidung ist auch die zukünftige Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen.

Die Strecke kann später in Johanneskirchen und – abhängig von einer Entscheidung über den U-Bahn-Bau – eventuell auch in Engelschalking Abzweigungen erhalten, die sie mit dem Münchner Trambahnnetz verbindet.

Südlich von Daglfing bestehen verschiedene Optionen. Zum einen kann man in Richtung S-Bahnhof Riem abzweigen. PRO BAHN schlägt für diesen Bereich zusätzlich eine vom Max-Weber-Platz über Steinhausen und Riem zur Messestadt zu führende Trambahnlinie vor. Eine andere Option zur Führung der Stadtbahn besteht darin, das vorhandene DB-Verbindungsgleis Daglfing – Trudering nutzen, um so den S- und U-Bahnhof Trudering zu erreichen. Mittelfristig sieht das Stadtbahnkonzept für beide Optionen einen Verkehrsbedarf.



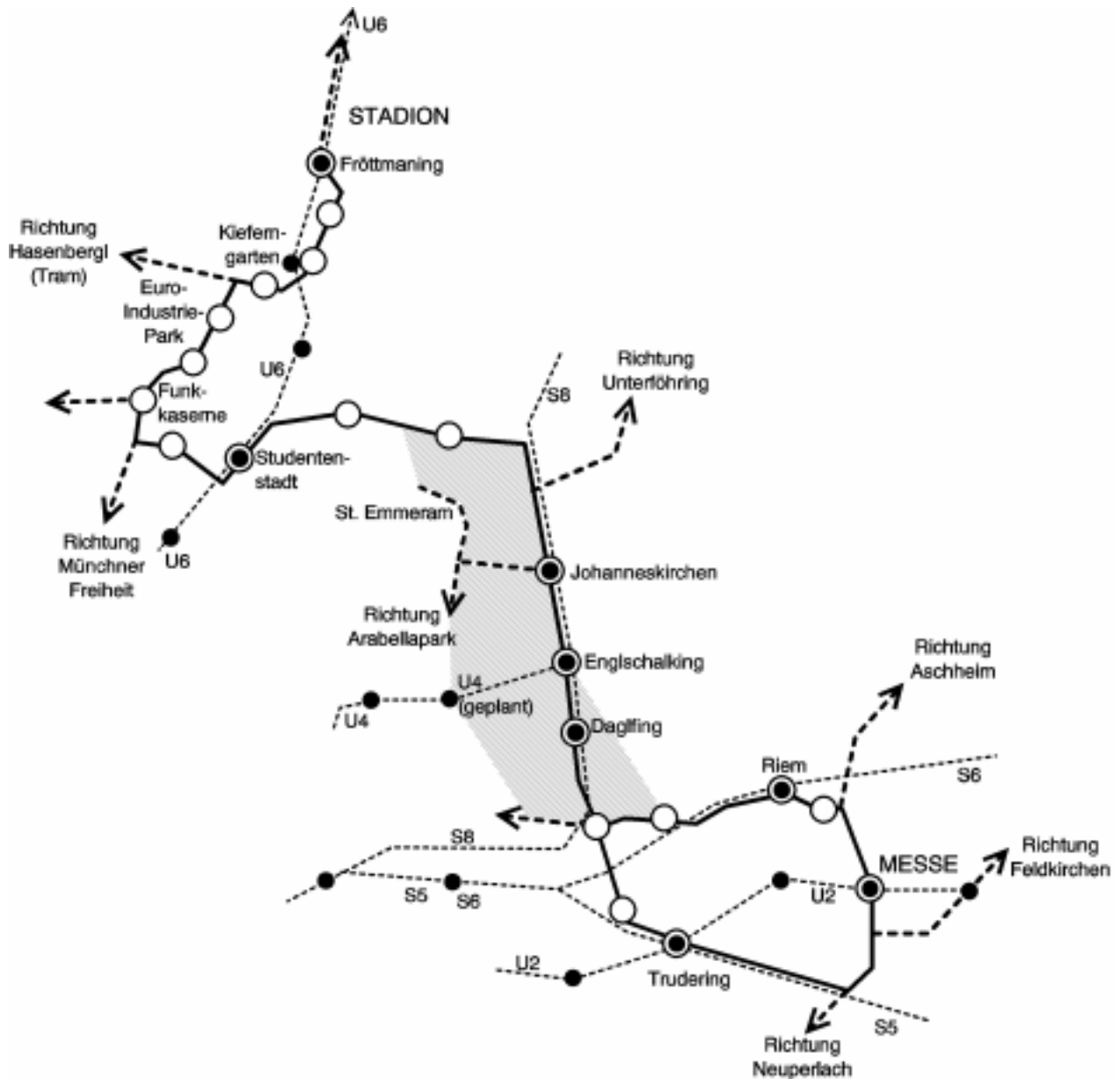


Abb. 2: Vom Stadion zur Messe

Das zweite Sorgenkind an der Stadtgrenze: die Riemer Messe

Was hat jetzt die Messe mit dem Fußballstadion zu tun? Auf diese Frage gibt es zwei Antworten:

1. Der Standort der neuen Messe hat ähnliche Verkehrsprobleme wie das Stadion in Fröttmaning. Insbesondere weil der Stadt München ein U-Bahn-Anschluß wichtiger war als ein S-Bahn-Anschluß, ist die Messe aus dem Umland und von vielen Münchner Stadtteilen mit dem öffentlichen Verkehr nur mittels eines Umwegs durch das Münchner Stadtzentrum erreichbar. Die Folge ist, daß deutlich mehr Besucher als auf der Theresienhöhe mit dem Auto anreisen

und bei Großmessen ein entsprechendes Verkehrschaos erzeugen.

2. Im Bereich der Riemer Messe soll während der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 das bundesweite Medienzentrum errichtet werden. Dadurch wird ein entsprechender Mehrverkehr zwischen dem Medienzentrum, den Hotels der Journalisten, dem Stadion und anderen Medienstandorten im Raum München (Freimann, Unterföhring, ...) entstehen.

Die Messe kann sowohl über Trudering als auch über Riem erschlossen werden. Mittelfristig sollten auch beide Möglichkeiten genutzt werden. Vom U- und S-Bahnhof Trudering aus folgt die Strecke zunächst den DB-Gleisen Richtung

Osten. Etwa auf Höhe der Schwablhofstraße biegt sie nach Norden ab. Die Gleise durchqueren einen Grünzug und erreichen die Messestadt. Der Westeingang der Messe kann direkt angefahren werden. Als Alternative ist eine Führung durch die Wohnbebauung südlich der Neuen Messe möglich. Die Strecke verlief zunächst nach Osten, dann nördlich zum U-Bahnhof Messestadt Ost am östlichen Messeeingang.

Das Stadtbahnkonzept von PRO BAHN sieht für diese Strecke eine Verlängerung nach Feldkirchen, Heimstetten und Kirchheim vor. Im Bereich DB-Gleise / Schwablhofstraße wird ein Abzweig Richtung Friedenspromenade und Neuperlach vorgeschlagen.

Eine Erschließung des Messegeländes aus Richtung Norden beginnt am S-Bahnhof Riem und verläuft zunächst durch Alt-Riem. Von der Kreuzung Riemer Straße / Auf der Point führt die Strecke nach Süden zum U-Bahnhof Messestadt West. Hier bietet sich außer der bereits genannten Verlängerungsmöglichkeit Richtung Feldkirchen auch ein Abzweig von Riem nach Aschheim und Kirchheim an.

Stadtbahn: für das Stadion und für die Bürger

Eine Stadtbahnstrecke wie beschrieben hilft nicht nur bei der Erschließung des geplanten Fußballstadions. Gerade der Norden und Osten Münchens leiden unter dem alle Grenzen sprengenden Individualverkehr. Die Schaffung einer Tangentialverbindung ist ein Beitrag dazu, das weitere Verkehrswachstum besser zwischen Straße und Schiene zu verteilen. Aus der Perspektive des Straßenverkehrs trägt eine solche Verteilung der Verkehrsströme dazu bei, daß das Straßennetz den durch ein Stadion in Fröttmaning induzierten Mehrverkehr besser aufnehmen kann.

Eine tangentiale Stadtbahnstrecke schafft aber auch eine neue Art von Mobilität. Die bisherigen Alternativen

- Umweg über die Innenstadt mit U- und S-Bahn,
- schlecht funktionierende Buslinie, häufig mit Umsteigezwang,
- trotz hoher Verkehrsdichte mit dem eigenen PKW,

werden um eine attraktive und schnelle Variante ergänzt. Wenn man die angesprochenen Optionen zur Verlängerung von Stadtbahnstrecken ins Umland realisiert, ergeben sich überdies ganz neue Verkehrsbeziehungen zwischen den Umlandgemeinden untereinander sowie vom Umland zu Zielen in München.

Eine wichtige Qualität des Stadtbahnnetzes besteht in der Entlastung der Innenstadt. Wer von

außerhalb kommt, kann bereits frühzeitig von der S-Bahn auf eine tangentiale Stadtbahnstrecke umsteigen. Und auch von einem Stadtviertel in ein anderes können viele Fahrten über Hauptbahnhof oder Marienplatz eingespart werden.

Stadtbahn bedeutet bessere Mobilität anstatt mehr Verkehr. Gerade im Zusammenhang mit dem geplanten Stadion in Fröttmaning und im Hinblick auf die Weltmeisterschaft 2006 sollte man alles tun, dieses Ziel auch umzusetzen.

Literatur:

- [1] Alternativen für den Öffentlichen Nahverkehr; Positionspapier anlässlich der Befahrung des Güternordringes mit der Karlsruher Zweisystem-Tram, PRO BAHN Oberbayern – Stadt- und Kreisgruppe München, 5.6.96.
- [2] Beschluß des Bezirksausschusses 11 (Milbertshofen – Am Hart) zur "Durchführbarkeitsstudie für den S-Bahn-Nordring"; München, 9.7.1996.
- [3] Edmund Lauterbach: Stadtbahn für München – Ein Tangentialbahnsystem für den Münchner Norden; PRO BAHN Post, August 1996; PRO BAHN Oberbayern, München.
- [4] Hans-Dietrich Kubisch: Die Münchner Umlandbahn – Ein Stadtbahnssystem für die Region München; Bund Naturschutz in Bayern e.V. – Kreisgruppe München; Verkehrsclub Deutschland – Kreisverband München e.V.; 1. Auflage 1996.
- [5] Edmund Lauterbach, Andreas Barth: Stadtbahn – Ein ergänzendes Verkehrssystem für München und sein Umland; PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e. V.; 1. Auflage, München, November 1997. Ergänzungsseiten zur 1. Auflage, Februar 2001.
- [6] Andreas Barth, Edmund Lauterbach: Perspektive 2010 – Münchner Stadtverkehr mit Zukunft; PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e. V.; München, Mai 1999.
- [7] Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan München; Landeshauptstadt München; München, Frühjahr 2000.
- [8] Zwischenbericht Stadt-Umland-Bahn; Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH; 31.7.2000.
- [9] Andreas Barth, Norbert Moy: Mit der Stadtbahn Land gewonnen – Stadtbahnfahrten am 8. Juli 2000; PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e. V.; München, Dezember 2000.
- [10] Andreas Barth, Edmund Lauterbach: Von der Vision zur Machbarkeit; In: Sonderbeilage „20 Jahre PRO BAHN“ der Pro Bahn Zeitung 4/2001; PRO BAHN e. V.; November 2001.
- [11] Verkehrsprobleme gemeinsam lösen - Dokumentation vom 4. Plenumsworkshop am 26.6.2001; Landeshauptstadt München; BMW AG
- [12] MVV-Report 2000; Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH; November 2001

Weitere Informationen im Internet:
www.stadtbahn-muenchen.de/