

# **Petition**

## **Umsteigen im Münchner Hauptbahnhof leichter machen – Bau einer zusätzlichen Bahnsteigverbindung**

Fahrgastverband PRO BAHN  
Regionalverband Oberbayern e.V.  
Agnes-Bernauer-Platz 8  
80687 München



**Fahrgastverband  
PRO BAHN**

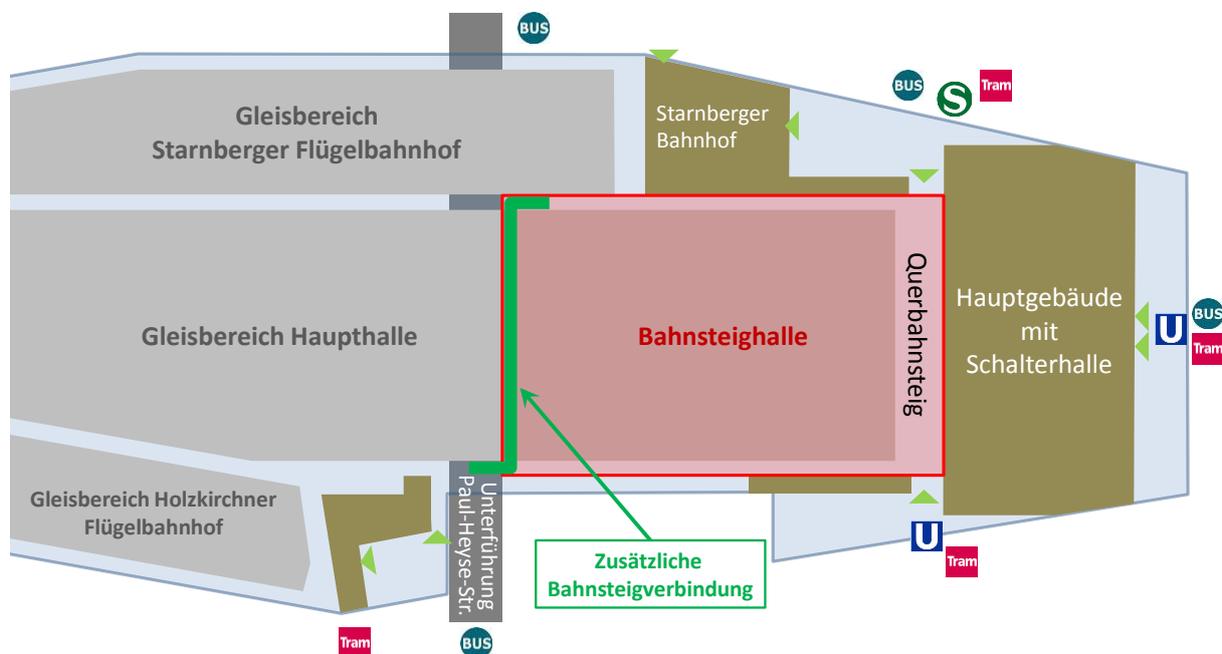
# Die Petition

## Umsteigen im Münchner Hauptbahnhof leichter machen – Bau einer zusätzlichen Bahnsteigverbindung

Die Wege im Münchner Hauptbahnhof können durch Bau einer Querung in Form eines Stegs oder eines Fußgängertunnels am hinteren Hallenende deutlich verkürzt werden. Die Querung soll Zugänge zu den beiden Flügelbahnhöfen und zu allen Bahnsteigen der Haupthalle erhalten. Reisende können dadurch einfacher umsteigen und haben (bis zu 400 Meter oder sechs Minuten) kürzere Wege im Bahnhof sowie zu Ausgängen an Arnulf- und Bayerstraße.

Wieder einmal liegen Pläne zum Umbau des Münchner Hauptbahnhofs vor ([www.br.de/nachrichten/oberbayern/inhalt/hauptbahnhof-muenchen-102.html](http://www.br.de/nachrichten/oberbayern/inhalt/hauptbahnhof-muenchen-102.html)). Der Umbau bzw. Teilneubau führt zur optischen Modernisierung der Gebäude und bringt für die Deutsche Bahn AG zusätzliche Mieteinnahmen durch mehr kommerziell verwertbare Flächen. Die Pläne enthalten aber kaum funktionale Vorteile für die Reisenden.

Ziel der Petition ist daher, dass jede Entscheidung für einen Umbau/Neubau großer Teile des Hauptbahnhofs mit dem Bau einer Gleisquerung im hinteren Bereich der Bahnsteighalle verknüpft wird. Der Freistaat Bayern wird in seiner Rolle als Zuschussgeber, als Initiator der Planungen zum „Bahnknoten München“ und als Auftraggeber für den Bahn-Nahverkehr aufgefordert, auch die anderen Beteiligten (Deutsche Bahn AG, Stadt München) anzuhalten, dieses Ziel mit Priorität zu verfolgen.



Skizze Hauptbahnhof München mit zusätzlicher Bahnsteigverbindung

# Die Begründung

Der Münchner Hauptbahnhof hat zu lange Umsteigewege. Täglich verlieren die Reisenden viel Zeit und verpassen Anschlusszüge, weil sie den Umweg über den Querbahnsteig ganz vorne in der Halle nehmen müssen. Die Wege innerhalb der Haupthalle haben oft eine Länge von 500 Metern oder mehr; wenn man an den beiden Flügelbahnhöfen ankommt oder abfährt können es mehr als 800 Meter werden. (Zum Vergleich: die Entfernung Hauptbahnhof – Stachus beträgt 400 Meter.) Die fehlende Durchgängigkeit mehrteiliger Züge, Platzreservierungen in den vorderen Teilen und die Flügelung von Zügen zu verschiedenen Zielen erschweren die Situation zusätzlich.

Durch den Bau der geforderten neuen Bahnsteigverbindung wird nicht nur das Umsteigen innerhalb des Bahnhofs deutlich erleichtert. Über die Ausgänge der Flügelbahnhöfe verkürzen sich auch die Wege in angrenzende Stadtteile, zu Bus- und Tramhaltestellen nördlich und südlich des Hauptbahnhofs und zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB).

Vergleichbare Kopfbahnhöfe wie Frankfurt oder Leipzig besitzen solche Querverbindungen zwischen ihren Bahnsteigen schon immer – ohne dass sie über weit draußen liegende Flügelbahnhöfe verfügen. Vorbildlich ist die Lösung am Züricher Hauptbahnhof, wo es gleich zwei Quertunnel mit Bahnsteigzugängen gibt. Der Münchner Hauptbahnhof hat dagegen durch die fehlende Querung im Vergleich zu den meisten Großstadtbahnhöfen ein Attraktivitätsdefizit.

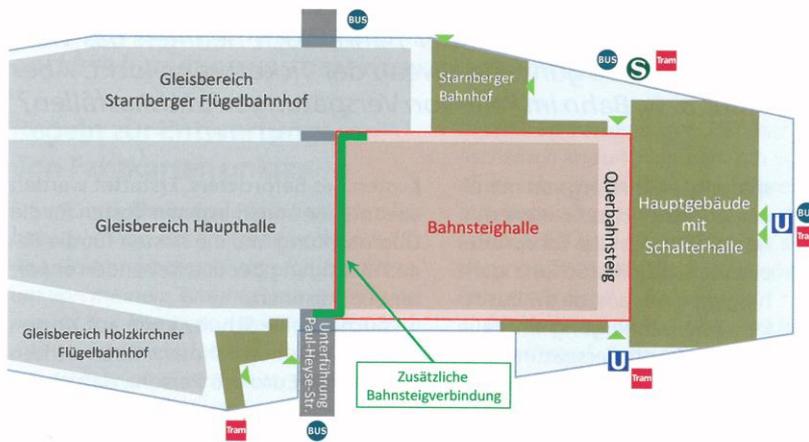
Es werden hohe Summen investiert, um Bahnstrecken zu beschleunigen. Für den Fahrplan können Einsparungen im Minutenbereich wichtig sein, da die Zahl der Züge auf bayerischen Bahnstrecken in den letzten Jahrzehnten zugenommen hat, und es immer häufiger zu Konflikten kommt. Aber auch die Reisendenzahlen und damit die Zahl der Umsteiger im Münchner Hauptbahnhof haben deutlich zugenommen. Was nützt es, wenige Minuten Fahrzeit einzusparen, wenn man mehr Zeit in München beim Umsteigen verliert?

Durch den Zeitverlust beim Umsteigen werden andere Beschleunigungs- und Fahrplanmaßnahmen entwertet, die Bund und Freistaat Bayern mit öffentlichen Geldern fördern. Gemessen an der eingesparten Zeit ist der Bau einer Gleisquerung im Hauptbahnhof mindestens so effizient wie die Beschleunigung von Zügen. Auch formal bestimmt sich der Nutzen von Verkehrsbauten im Wesentlichen durch eingesparte Reisezeit. Daher wird eine Bewertung der vorgeschlagenen Wegeverkürzung ein gutes Verhältnis ihres Nutzens zu den Kosten ergeben.

Der Freistaat Bayern ist maßgeblich an der künftigen Gestaltung des „Bahnknotens München“ beteiligt. Aus Sicht der Fahrgäste gehören neben besserer Schieneninfrastruktur und optimierten Fahrplänen auch gute Umsteigemöglichkeiten in Bahnhöfen als gleichrangiger Bestandteil zur zukunftsfähigen Ausstattung eines solchen Bahnknotens.

Zusätzlich zur Zeitersparnis führt der Bau einer solchen Gleisquerung dazu, dass der Querbahnsteig und die engen Wege zu den Flügelbahnhöfen (Bahnsteige an den Gleisen 11 und 26) entlastet werden, und dass das häufig entstehende Gedränge am Übergang zwischen Bahnsteigen und Querbahnsteig abnimmt. Dadurch wird die Zukunftsfähigkeit des Hauptbahnhofs auch bei weiter steigenden Fahrgastzahlen gesichert.

# Umsteigen im Münchner Hauptbahnhof – PRO BAHN startet Petition für eine zusätzliche Bahnsteigverbindung



Der Münchner Hauptbahnhof im Überblick mit der vom Fahrgastverband PRO BAHN vorgeschlagenen zusätzlichen Bahnsteigverbindung.

Im April wurden von der Deutschen Bahn und der Stadt München Pläne für den Neubau der Gebäude des Münchner Hauptbahnhofs vorgestellt. Die Pläne sind allerdings nicht neu, sondern wurden in sehr ähnlicher Form vor zwölf Jahren schon einmal vorgelegt. Nachdem sich die Deutsche Bahn zwischenzeitlich durch den Vorschlag einer Sparversion mit der Stadt München verkracht hatte, wurden nun die alten Pläne des Architekturbüros Auer Weber durch ein zusätzliches, kommerziell nutzbares Hochhaus im Bereich des Starnberger Flügelbahnhofs erweitert.

Neben der optischen Modernisierung ist es erklärtes Ziel der Verantwortlichen, das Projekt weitgehend durch eine große Zahl von vermietbaren Flächen zu finanzieren. Die Gleisanlagen sollen dagegen möglichst nicht verändert werden. Insbesondere ist die Hauptbahnsteighalle nicht Bestandteil irgendwelcher Umbau- oder Neubaupläne. Eng verwoben sind die Planungen allerdings mit dem Projekt eines zweiten S-Bahn-Tunnels, da der Zugang zur neuen Tunnelstation den Kern des Empfangsgebäudes bilden soll.

Was aber springt an verbesserter Funktionalität für die Reisenden heraus? Damit dieser Aspekt nicht zu einem absoluten Randthema wird, hat PRO BAHN Oberbayern zunächst zwei Themenbereiche identifiziert, bei denen man Einfluss auf die weitere Projektgestaltung nehmen will.

- Erster Punkt sind die völlig unzureichenden Fahrradabstellplätze. Von einer modernen Planung muss man erwarten, dass sie die Wachstumsprognosen sowohl im Fahrrad- als auch im

Bahnverkehr berücksichtigt. Stattdessen enthalten die bisher vorgelegten Pläne nur nebulöse Aussagen zur Lösung der Probleme. Durch ein gemeinsames Vorgehen mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) soll dem Thema Fahrradabstellanlagen Nachdruck verliehen werden.

- Der zweite aus Fahrgastsicht sehr wichtige Themenbereich betrifft die Wege zu und zwischen den Bahnsteigen. In München führen alle Umsteigewege nur über den Querbahnsteig. Im Gegensatz zu anderen Kopfbahnhöfen wie Leipzig oder Frankfurt gibt es keine weitere Bahnsteigverbindung. Dadurch werden die Entfernungen beim Umsteigen oft extrem lang.

PRO BAHN fordert deshalb seit langem, im Bereich des hinteren Hallenendes eine zusätzliche Gleisquerung mit Zugängen zu den Flügelbahnhöfen und den Bahnsteigen der Haupthalle zu schaffen. Dadurch würde das Umsteigen deutlich erleichtert und über die Ausgänge der Flügelbahnhöfe verkürzt sich auch die Wege in angrenzende Stadtteile, zu Nahverkehrshaltestellen und zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Ob man eine solche Querung als Steg oder als Tunnel anlegt, beeinflusst zwar die Gestaltung, ist aber zur Verkürzung der Wege zunächst zweitrangig.

Neben dem verbesserten Komfort für die Fahrgäste gewinnt der Bahnverkehr an Effizienz, da sich die Reisezeiten verkürzen. Zudem führt der Bau einer neuen Bahnsteigverbindung dazu, dass der Querbahnsteig und die engen Wege zu den Flügelbahnhöfen entlastet werden,

und dass das häufig entstehende Gedränge am Übergang zwischen Bahnsteigen und Querbahnsteig abnimmt. Durch den Bau der neuen Verbindung wird daher die Zukunftsfähigkeit des Hauptbahnhofs auch bei weiter steigenden Fahrgastzahlen gesichert.

Die im Verband gemachten Erfahrungen mit Online-Petitionen und die Chance, dadurch betroffene Fahrgäste direkt zu erreichen, legten nahe, eine weitere Petition zu starten. Im Internet kann man unter [www.pro-bahn.de/muenchen/petition](http://www.pro-bahn.de/muenchen/petition) die Forderung nach leichterem Umsteigen im Münchner Hauptbahnhof aktiv zu unterstützen und so den Wünschen der Fahrgäste Nachdruck verleihen. Die Petition ist bayernweit angelegt, Hilfe von außerhalb des Freistaats ist aber gerne willkommen. (e/)



Der Münchner Hauptbahnhof soll erneuert werden. PRO BAHN Oberbayern hat eine Petition zur Ergänzung der Neubaupläne gestartet. *derFahrgast* sprach mit Norbert

Moy (Foto), dem Vorsitzenden des Regionalverbands Oberbayern.

## Warum jetzt diese Petition?

Die Forderung nach einer solchen Bahnsteigverbindung ist uralte. Wenn wir jetzt keinen Druck machen, kommt ein schön aussehender Neubau, der aber für die Fahrgäste kaum etwas verbessert.

## Sie sind als Weilheimer selber betroffen?

Die Züge aus meinem Wohnort enden am Starnberger Flügelbahnhof. Oft muss man einen Zug früher nehmen oder kommt später nach Hause, weil die Umsteigezeiten nicht zu den weiten Entfernungen im Hauptbahnhof passen. Sehr unangenehm ist auch, sich mit Gepäck über den engen, vollen Weg zum Querbahnsteig schieben zu müssen.

## Warum wurde die Bahnsteigverbindung nicht längst gebaut?

Für die DB geht es bei großen Bahnhöfen hauptsächlich um Einnahmen aus Vermietung von Ladenlokalen. Und für die Politik ist eine solche Verbindung halt kein so schönes Prestigeobjekt wie ein 2. S-Bahn-Tunnel. Da müssen wir Fahrgäste schon selbst aktiv werden. (e/)

# Die Kommentare der Unterzeichner

## ... als Antworten auf die Frage, warum sie die Petition unterschreiben.

—  
In München Hbf ist es oft in Verbindungen in Tagesrandlage nur im Sprint möglich, die Anschlüsse zu erreichen. Eine Fussgängerbrücke am Ende der Halle wäre eine Erleichterung, die auch die Massen der Umsteigenden besser verteilen würde und auch mit einer Ladenseite wirtschaftlich genutzt werden könnte.

—  
Weil die Verbindung zum Holzkirchner/Starnberger Flügelbahnhof deutlich verkürzt werden könnte. Weil wenn man in einem Doppelten ICE beim in München Ankommenden Zug im hinteren Zugteil sitzt man unter Umständen bis zu vierhundert Meter laufen muß um an den Querbahnsteig zu gelangen. Wenn man dabei noch den Weg wieder zurück zu den Flügelbahnhöfen rechnet so läuft man zum Holzkirchner Bf gut und gerne 300 m zurück, beim Starnberger Bf sind es ebenfalls gut und gerne 250 die man dann zurück läuft. Eine solche Querung gibt es in Hamburg, Frankfurt/Main und Leipzig. Es wäre eine enorme Erleichterung für die Fahrgäste. Man darf nicht nur den Umsatz der Bahn betrachten sondern sollt unbedingt auch auf die Kunden als Reisende achten, besonders auch als Verkehrsunternehmen Deutsche Bahn

—  
Es nervt, wenn man vom Starnberger Flügel in den Holzkirchner Flügel rüber muss und dabei endlos Zeit verliert.

—  
München ist der einzige Kopfbahnhof (außer dem jetzt umgebauten Stuttgart) dass sich den Luxus leistet, keinerlei Querungshilfen zu haben.

—  
weil der Weg z. B. von Gleis 11 (Ankunft aus Mühldorf/Obb) nach Gleis 27 (Weiterfahrt Richtung Kempten) über den Haupt-Querbahnsteig schon eine Zumutung ist, gerade wenn knappe Umsteigezeiten vorliegen. Eine Wanderung von gefühlten 2km / 20min.

—  
Vor allem bei Ankunft auf den Bahnsteigen aus Richtung Rosenheim ist es ein sehr weiter Weg über den relativ schmalen Außenbahnsteig bis in die Haupthalle. Frankfurt ist da ein gutes Beispiel, wie man es besser macht!! Und Nürnberg hat sogar 3 Unterführungen zwischen dem Bahnhofsgebäude und den Gleisen.

—  
Die zusätzliche Querverbindung ist dringend nötig; es geht nicht nur um die Verkürzung der Entfernung, sondern gleichzeitig auch um die Verteilung der Fußgänger-Massen, denn der Bereich der einzigen vorderen Querung ist eine extreme Engstelle (ALLE Bahnsteig-Wechsler müssen da durch)!

—  
Die Wege am Hauptbahnhof sollen sich verkürzen und die Pendlerströme entzerrt werden.

—  
Die Umsteigezeiten zwischen Starnberger und Holzkirchner Bahnhof sind nicht hinnehmbar. Selbst wenn man gut zu Fuß ist (und ohne Gepäck), ist alles unter 10 Minuten total illusorisch. Zeit wird's!

—  
It would save a lot of time if one could change between platforms without having to go to the end, like in Zürich!

—  
Ein Ärgernis seit Jahrzehnten: Ankunft in München Holzkirchner Bahnhof, Weiterfahrt München Starnberger Bahnhof. (z.B. Rosenheim — Kempten) Umsteigeweg mindestens 15 Minuten.

—

Spart zum Teil erhebliche (unnötige) Fußwege, kann die Umsteigezeit erheblich verkürzen, - daher gerade bei knappen Anschlüssen sehr nützlich!

—  
Die Unterquerung würde den Bahnhof München infrastrukturtechnisch enorm aufwerten, die Masse an Reisenden entzerren, schnellere Verbindung zwischen den Gleisen schaffen und die bisherigen wochentags knallvollen Umsteigewege entlasten. Vor allem aber ist es im Großraum München ganz allgemein wichtig, alle sich bietenden Maßnahmen zur Förderung der Infrastruktur wahrzunehmen, sowohl um die Ballung von Menschen z.B. am Hbf zu entschlacken als auch die Belastung der aktuell gegebenen Infrastruktur zu verringern. Die Menschen brauchen im immer enger werdenden Ballungsraum München einfach mehr Platz, mehr Bewegungsfreiheit, mehr Komfort, schnellere Verbindungen, vor allem an den Außenästen. Deswegen: Ja zur 2. Stammstrecke, ja zur U-Bahn nach Pasing und Freising, ja zur Regionalhaltestelle Poccistraße und vielen weiteren Verbesserungen auf Straße und Schiene, von mir aus kreuz und quer durch und um München. Eine Querverbindung unter dem Hbf steht für mich sinnbildlich für alle gerade genannten erforderlichen Maßnahmen und wäre ein wichtiger erster Schritt!

—  
Ich bin in München geboren und aufgewachsen, wohne jedoch seit 27 Jahren im Kanton Zürich. Der Zürcher Hauptbahnhof (HB) ist im Vergleich zum Münchner Hbf wirklich vorbildlich. Der Bau der ersten Unterführung erfolgte bereits vor Eröffnung der Durchmesserlinie, die zweite Querung zusammen mit der Eröffnung der Durchmesserlinie im Juni 2014. Es ist ein Armutszeugnis, dass der Münchner Hbf mit 36 Gleisen keine Unterführung aufweist, der Zürcher HB mit 26 Gleisen dagegen zwei. Einen Plan des Zürcher HB sehen Sie hier: [www.sbb.ch/content/dam/infrastruktur/trafimage/bahnhofplaene/plan-zuerich-hb-shopping.pdf](http://www.sbb.ch/content/dam/infrastruktur/trafimage/bahnhofplaene/plan-zuerich-hb-shopping.pdf). Auch in den Unterführungen kann die Deutsche Bahn Mieteinnahmen erzielen. So sollte man die Unterführungen schmackhaft machen.

—  
Die langen Umsteigewege führen nicht nur bei Zugverspätungen (vor allem im Fernverkehr) zum Versäumen von Anschlussverbindungen und zu üblem Gerenne (mit Gepäck). Die Situation könnte durch einen Tunnel etwa in Bahnsteigmitte (wie in anderen großen Kopfbahnhöfen) wesentlich verbessert werden.

—  
Vergleicht man München HBF mit Zürich HB, wird deutlich, dass der Zürcher Bahnhof wesentlich effizienter ist. Kurz vor der vollen und halben Stunde treffen die Fernzüge aus allen Richtungen ein, kurz nach der vollen bzw. halben Stunde fahren sie wieder ab. In den wenigen Minuten, die den Fahrgästen zum Umsteigen zur Verfügung stehen, schafft man es durch die grosszügige, helle, saubere Unterführung mit ausreichend Rolltreppen und Aufzügen von jedem beliebigen Bahnsteig zu jedem anderen - auch mit schwerem Gepäck oder Velo. Auch die S-Bahn- und Durchmesserlinien-Bahnsteige im Untergrund sind so effizient mit der darüber liegenden Unterführung verbunden, dass man in weniger als zwei Minuten (!) von einer S-Bahn zu einem Fernzug gelangt. In München dagegen muss man für den z.T. sehr langen Fussmarsch bis zum Querbahnsteig, das Gewusel auf dem Querbahnsteig - der dann auch noch mit Frittenbuden etc. verstellt ist - und allenfalls das Weiterlaufen bis zum Waggon der richtigen Wagenklasse bzw. mit der Reservierung gut und gern zehn bis fünfzehn Minuten einrechnen, für das Umsteigen von der Tunnel-S-Bahn auf den Fernverkehr noch mehr.

—  
Bei den Entscheidungen darüber, was wo und wann gebaut werden soll, wird oft vergessen, dass die möglichen Kunden, etwa von Geschäften und Verzehrständen im Bahnhof, auch weiterhin kommen sollen. Die Anzahl der Leute, die einen Bahnhof frequentieren, kann auch sinken, wenn die Eisenbahn als Verkehrsmittel an Attraktivität verliert. Deshalb muss man zuerst die Attraktivität des Verkehrsträgers Eisenbahn steigern, dann werden auch die Geschäfte in einem Bahnhof davon Nutzen haben. Wer meint, die Leute an den Geschäften vorbeischieken zu müssen, um den Umsatz zu stärken, wird dann verlieren. Auch in Frankfurt am Main wird der Querungstunnel nur von denen benutzt, die es eilig haben und sowieso nichts kaufen wollen; an anderen Tagen kaufen sie gerne, denn sie nutzen, weil sie einen schnellen Anschluss hatten, weiterhin die Eisenbahn.

—  
Beim Umsteigen zwischen zwei Zügen hat man stets eine bestimmte Zeit zur Verfügung. Je länger der Umsteigeweg und je größer eine etwaige Verspätung des Zubringers ist, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, den Anschlusszug zu verpassen. Aus diesem Grund ist eine zusätzliche Querung bei Kopfbahnhöfen von sehr großer Bedeutung. Außerdem kann die Leistungsfähigkeit des gesamten Bahnhofs insbesondere zu den Hauptreisezeiten erheblich gesteigert werden, weil die Ströme der Reisenden sich insgesamt besser verteilen können.

—  
Das ist schon lange überfällig. Deutsche Bahn und Politik dürfen sich nicht länger vor einer Lösung drücken.

—  
Wer in München umsteigt weiß wovon die Rede ist, eine Querverbindung ist schon längst überfällig!

—  
Ich reise öfters über den Hauptbahnhof.

—  
Die aktuelle Umsteige-Situation ist schon für Leute mit wenig Gepäck und ohne Mobilitäts-Einschränkungen eine Zumutung. Wenn der neue Münchner Hauptbahnhof sich kundInnenfreundlich und barrierefrei nennen möchte, so sind zusätzliche Bahnsteigverbindungen ein Muss!

—  
Weil in München Hbf viel umgestiegen werden muss.

—  
Ich hatte selbst schon öfter den weiten Weg zum Starnberger Flügelbahnhof zurückzulegen und mich über den Umweg über den Kopfbahnsteig geärgert. Wäre wirklich eine sinnvolle Ergänzung!

—  
Für mich absolut unverständlich, daß man - mit zwei Flügelbahnhöfen - Fahrgäste nötigt, die momentan wahnsinnig langen Umwege in Kauf zu nehmen beim Umsteigen. Außerdem könnte damit die Wanderung von Fahrgästen in Zügen unterbunden werden, die kurz vor Ankunft im HBF möglichst weit nach vorne gelangen möchten.

—  
Weil ich die Strecke 5 Mal im Monat laufen muss. Michael

—  
Durch eine zusätzliche Querung kann sehr viel Umsteigezeit (mit Gepäck!) eingespart werden und Anschlüsse werden besser erreicht. ( s. z.B. Frankfurt Hbf) Sehr wichtig für behinderte Menschen und kleine Kinder. Für solche Zeitgewinne werden bei Ausbaustrecken Millionen ausgegeben!

—  
Kürzere Umsteigewege wären wirklich sehr wichtig

—  
Im Vergleich sind die Wege in M. zu lang

—  
Absolut richtige Forderung!

—  
Bin schon oft in München umgestiegen - die Wege sind definitiv zu weit. Nutze in Frankfurt oft den Tunnel von Gleis zu Gleis - schöne Sache. Fehlt leider in München Hbf.

—  
Vor meiner Hüfte-OP war ich öfters mit Krücken unterwegs. Und das vom Zugende Gleis 9 bis zum Querbahnsteig - Dauer: 25 Minuten. Die Bahnsteige bei Gleis 1-10 sind nicht überdacht, gestreut wird mit Splitt, macht Spaß, dort den Koffer zu ziehen. Das sieht aus, als ob man den Wiederaufbau nach dem Krieg vor 70 Jahren einfach vergessen hat. Mich wundert, dass der VDK als Verband der Behinderten zum Problem schweigt. Setzt mal einen Demo-Termin an, bin dabei.

—  
Sehr relevantes Thema; selbst davon Betroffen

—

Die Querung ist wichtig für sehr viele, sie erleichtert das Umsteigen und führt manchmal dazu dass ich den Zug bei einem knappen Übergang noch erreiche.

—

Ich arbeite selbst am Münchner HBF und muss auch öfter vom Starnberger zum Holzkrchner Flügelbahnhof laufen. Das ist ein langer und zeitraubender Weg. Ich bekomme es bezahlt, was ist aber mit den vielen zahlenden FG die diese Strecke vielleicht noch rennen müssen um bei Verspätungen ihre Anschlüsse noch zu erreichen. Für eine Weltstadt wie München ist der Bahnhof mit seinen Zugängen kein Aushängeschild der Moderne.

—

Bahnreisen generell über oder nach München würden deutlich an Attraktivität gewinnen. Und dies mit einer bescheidenen aber sinnvollen Investition.

—

Weil Umsteigen in München vom Holzkirchener Bahnhof her sehr anstrengend ist.

—

Wer in Mering in den Zügen des Fugger-Express Richtung München im Berufsverkehr einen Sitzplatz haben will, steigt besser hinten ein. Damit ist man dann leider auch 250 Meter vom Querbahnsteig entfernt. Eine zusätzliche Querung würde da die Umsteigewege deutlich verkürzen.

—

Ich muss jeder Jahr mehrmals vom einen zum anderen Flügelbahnhof umsteigen. Es ist völlig unverständlich, dass es hier keine Unterführung gibt, zumal heute fast jeder Dorfbahnhof eine solche hat. Außerdem soll es da noch eine alte Postunterführung geben, die man vielleicht ausbauen kann. - Also: ein wichtiges Anliegen.

—

lange Umsteigezeiten, gerade von den Flügelbahnhöfen in die Haupthalle; viel Fußgängerverkehr am Bahnsteig 11, gepaart mit zahlreichen Versorgungsfahrzeugen für die Bordrestaurants der Fernverkehrszüge

—

Viel Zeitersparnis bei verspäteten Zügen. Lange Wege zu anderen Bahnsteigen ersparen. Umsteigezeiten lt. Fahrplan mit ca. 10 Minuten nicht einzuhalten, wenn sie im letzten Wagen sitzen und im Anschlusszug im ersten Wagen Plätze reserviert haben. Was ist mit Informationen bei Gleiswechsel.? Schon in Frankfurt vorgekommen, dass das Gleis geändert wurde und man die Änderung im Tunnel nicht mit bekam?

—

Ein Bahnhof ist in erster Linie für die Reisenden da, nicht für Geschäftemacher. Es ist ein Skandal, dass Umsteiger zwischen den beiden Flügelbahnhöfen volle 15 Minuten Umsteigezeit einkalkulieren müssen.

—

Ich ärgere mich schon seit vielen, vielen Jahren über die oftmals sehr langen Wege, die man beim Umsteigen in München zurücklegen muss. War gestern gerade in Leipzig, wie wohltuend sind dort die kurzen Wege dank der Unterführung.

—

Der Querung fehlt schon seit Jahrzehnten. Zum Umsteigen bleiben 2 Minuten, da muss man sehr sportlich sein, oder man wartet dann eine Stunde auf den nächsten Zug.

—

Bahnverkehr muss noch attraktiver werden. Dieser Umstiegspunkt ist eine sehr leidige Sache....

—

Fahrgast-Komfort

—

Weil alle noch nur ich am Münchner Hauptbahnhof diese Misere täglich erleben.

—

In keinem vergleichbaren Bahnhof gibt es vergleichbar lange Wege beim umsteigen.

—

Vielen Fahrgästen wird dadurch unnötige Rennerei erspart. Eine sehr gute Sache.

—

Weil diese zusätzliche Verbindung zwischen den Bahnsteigen viele Wege verkürzen würde und damit die Übergänge zwischen zwei Zügen erleichtern.

—

Als Reisende\_r aus Richtung Salzburg ist es oftmals sehr beschwerlich von oder nach Gleis 5 bis 10 umzusteigen. Es könnten mehr Anschlüsse erreicht werden, wenn die Situation am Bahnsteig verbessert würde. Dieses Projekt ist kein Transrapid, sondern eine wirkliche und kostengünstige Verbesserung bestehender Infrastruktur zu Gunsten der Reisenden. Der Münchner Hauptbahnhof wächst damit 10 Minuten näher an Bad Tölz, Salzburg und Garmisch heran. Und alle anderen hätten auch was davon.

—

Die Bahn muss ihre Kunden unterstützen, die oft auf Bahnhöfen umsteigen müssen und zu Fuß unterwegs sind.

—

Weil beim Umstieg von den Flügelbahnhöfen einige 100m Fußweg und 5-10 Minuten Zeit gespart werden können und dadurch auch das Gedränge auf den Bahnsteigen und in der Haupthalle reduziert wird.

—

Mit schwerem Gepäck und nur leichter Verspätung schon häufiger den Anschlusszug verpasst.

—

Der Stoß, den knappe Anschlüsse, vielleicht auf wegen Verspätungen verursachen, könnte durch eine deutliche Verkürzung der Umsteigewege oft deutlich gemindert werden.

—

Ist schon lange überfällig!!!

—

Ich habe bereits öfters einen Anschlusszug auf den Gleisen 5-10 wegen knapper Umsteigezeiten verpasst und halte eine Querung in Höhe der Außenbahnsteige für unerlässlich.

—

Als regelmäßiger Umsteiger persönlich betroffen

—

Verkürzung Umsteige-Zeit u- -Weglänge; abfahrende Züge sind an Zugspitze leerer ...

—

Kürzere Wege = kürzere Reisezeiten = mehr Fahrgäste = weniger Stau

—

Wer täglich durch den Hauptbahnhof München geht erkennt die Notwendigkeit. Die meisten Züge sind an der Zugspitze immer überfüllt, im hinteren Teil fast leer. Durch die Zwischenverbindung entzerrt sich auch der Personenstrom auf Gleis 26.

—

Bei allen Planungen der DB AG oder auch der Länder zu Infrastruktur-Projekten wie dem jetzt geplanten Umbau/Neubau des Münchener Hauptbahnhofes müssen auch die Fahrgast-Interessen berücksichtigt werden. Und die Fahrgäste haben das Interesse einen anderen Zug schnell und in kurzer Zeit zu erreichen.

—

Das würde auch den Zugang zu den vielen Firmen in Bereich Paul-Heise Unterführung (z.B. BR, Hopfenpost, etc.) verkürzen wenn auch auf der Nord- und Südseite ein Ein/Ausgang gebaut wird. Spart locker 5 Min. und viel Gedränge. So werden vielleicht mehr Personen die Bahn und den ÖPNV benutzen.

—

Weil die langen Laufwege in München häufig zu Anschlussverlusten bei einer Zugverspätung führen. In allen vergleichbaren Bahnhöfen sind Quertunnel Standard.

—

Ein zweite Bahnsteigverbindung (die selbstverständlich an allen Zugängen Barrierefrei gestaltet werden muss), würde die Umsteigezeit in München Hbf teils erheblich verkürzen. Diese mach Bahnreisen erheblich attraktiver. Auch im Rahmen der Notwendigen Einführung eines deutschlandweiten Integralen-Taktfahrplan (ITF) ist die Schaffung einer weiteren Bahnsteigverbindung immens wichtig. Denn München Hbf wäre als Vollknoten ein zentraler Umsteigeknoten in diesem ITF System. Bereits heute ist bei den mesiten Verbindungen via München Hbf ein Umsteigen notwendig. Eine zweite Bahnsteigverbindung muss so schnell wie möglich geschaffen werden. Und die Kosten für so eine zweite Bahnsteigverbindung beträgt nur einen Bruchteil der Baukosten für das Millardengrab 2. S-Bahn-Stammstrecke. Und bringt dabei erheblichen nutzen!

—  
Weil ich den München Hbf gut kenne, ist mir das Ziel der Petition völlig klat, verstaendlich und sinnvoll!

—  
Das fehlt seit Jahren im Münchner Hbf - genauso wie in München-Laim!!!

—  
Ich nutze den Münchner Hbf oft und das Thema lange Umsteigewege, verursacht durch die nicht vorhandene Querunterführung ist sehr ärgerlich.

—  
Diese Petition ist mir wichtig, weil sie eine einfache Lösung für ein altbekanntes lästiges Problem des Münchner Hauptbahnhofs anbietet.

—  
Leide selbst oft beim Umsteigen unter den endlosen Wegen im Münchner Hauptbahnhof und dem fürchterlichen Gedränge in der Haupthalle. Es ist besonders ärgerlich, wenn man Großes Gepäck oder Fahrrad dabei hat.

—  
Aber bitte die Aufzüge nicht vergessen!

—  
Wer einmal im Leben beim Umsteigen auf den Münchner Hauptbahnhof mit Gepäck herum gerannt ist, kann die Forderung nach einer Tunnelverbindung zwischen den Flügelbahnhöfen nur zu gut verstehen. Die derzeitige Situation ist Provinzniveau für den Bahnhof einer Millionenstadt.

—  
Ich halte das Anliegen für gut begründet und habe selbst die Erfahrung gemacht, dass der Querbahnsteig zu Hauptverkehrszeiten stark belastet ist, von den langen Wegen gar nicht zu reden.

—  
Weil der Umsteigeweg am Münchner Hbf. wirklich sehr lang sein kann,(Starnberger Bhf. bis Holzkirchner Bhf.) Bei schwerem Gepäck ist das schon eine Strapaze !

—  
Ein ICE ist bis zu 400 m lang. Wenn man in einen Regionalzug oder nach Österreich / Italien weiterführenden Zug umsteigen muß, kann es bei der Lage der Münchener Bahnsteige im Starnberger und Holzkirchner Bahnhofsbereich des Hauptbahnhofs zu Laufwegen von über einem Kilometer kommen - dabei vergehen bei gewöhnlichem Fußgängertempo teils über 10 min. Die Hälfte davon könnte man sich sparen bei geschickter Anlage eines Quertunnels unter den Gleisen der Haupthalle, welcher diese mit dem Holzkirchner wie auch dem Starnberger Bahnhofsteil verbinden soll. Christian Moritz Mannheim

—  
1. Weil ich Zugbegleiterin bin und selbst oft genug diesen Weg durch teilweise Massen von Menschen gehen muss, da unsere Züge je nach Richtung sowohl vom Holzkirchner als auch vom Starnberger Flügelbahnhhof abfahren. 2. Auf Grund 1. bekomme ich bei der kleinsten Verspätung graue Haare, wenn ich weiß dass meine Fahrgäste in München nur eine Umsteigezeit von 10 Minuten (planmäßig) haben.

Umstieg von den Seitenbahnhöfen für Gehbehinderte unzumutbar und bei knappen Verbindungen immer ein halbes Mittelstreckenrennen. Mit dem Umbau des Hbf könnte leicht ein Verbindungstunnel zwischen Holzkirchener und Starnberger Bahnhof mit Zustieg zu den Gleisen, wie es ihn in Stuttgart auch schon gab, realisiert werden. Meines Wissens existieren die Tunnel sogar schon, es müßten "nur" noch die Zugänge gebaut und die Tunnel natürlich betriebssicher gemacht werden.

—  
Bequemes rasches Umsteigen in München Hbf ist nur mit Unterführung gegeben,

—  
Weil ich denke dass gerade derartige Querverbindungen in Bahnhöfen das umsteigen leichter machen als die meist üblichen langen Wege zu den vorderen Querbahnsteigen

—  
...weil ein 2. Übergang im Münchner Hbf. echt fehlt. Vor allem der derzeitige Umsteigeweg vom Starnberger Flügelbahnhof zu den Gleisen des Holzkirchnerbahnhofs, dazu noch mit Gepäck und durch die große Menge der querlaufenden Leute, ist einfach zu lang.

—  
Weil ich selbst Bahn fahre und ich ihre Arbeit gut finde!!!

—  
Diese Verbindung ist überfälligst und wurde von mir als Stadtrat schon mal beantragt.

—  
Weil ich in München bequemer umsteigen möchte

—  
Die Bahn macht es Reisenden vor allem mit viel oder schwerem Gepäck immer schwerer. Offensichtlich wünscht man nur noch Kunden, die mit Aktenköfferchen oder Flug-Handgepäck unterwegs sind (nach dem Wegfall der Gepäckwagen vor 2 Jahrzehnten sind nun auch Gepäckbänder an den Bahnsteigen und die Koffer-Kulis verschwunden). Da ich häufig mit schwerem Gepäck (ohne Rollen!) unterwegs bin, nerven dann solche ewigen Wege ganz besonders. Und was so ein Querung wert ist, sehe ich im Frankfurter Hbf. Leider fehlen dort Aufzüge und die müssten in München dann zumindestens vorgesehen werden.

—  
Bin auch der Meinung das die Wege am Hauptbahnhof zu lang sind..

—  
Öffentlicher Verkehr sollte Vorrang haben gegenüber dem Individualverkehr und der ÖV ist insgesamt auch umweltschonender. Hier: Die allermeisten Fahrgäste steigen am Hauptbahnhof um. Da sind kurze Wege sehr sinnvoll.

—  
Weil sie bei Umsetzung den Bahnnutzern, die in München umsteigen eine Erleichterung bietet.

—  
Beschleunigung des Umsteigevorgangs, Gewährung von Anschlüssen, Entzerrung der Reisendenströme

—  
Habe mich schon oft über die langen Wege geärgert

—  
Weil die aktuelle Situation am Hbf München so wie sie jetzt ist tatsächlich unhaltbar ist!

—  
Es grenzt schon an höchste Ignoranz bzw. Kundenunfreundlichkeit bei dem geplanten Umbau keinen Fußgängertunnel am Hallenende mit einzuplanen. In den Gesamtprojektkosten wäre dies eine marginale aber wirkungsvolle Investition. Wer in Frankfurt/M. schon umgestiegen ist, weiß dies zu schätzen. Vor allem entzerren sich die Ströme Reisender, die sich teilweise, um ihre Anschlüsse zu erreichen in München Hbf. "über den Haufen" rennen. Vor allem würde ein Tunnel mit entsprechenden Aufzügen auch älteren Menschen, die nicht mehr gut zu Fuß sind, Behinderten aber auch umsteigenden Radreisenden sehr helfen. Insgesamt wäre nach einem Fußgängertunnel-Neubau ein gesitteter, stressfreier und schneller Umstieg möglich.

—  
Kürzere Verbindung zum Holzkirchener Bahnhof, Entlastung des Hauptflügels

—  
Ich werde es im September erleben, ob ich meinen Anschlusszug (ALEX) nach Lindau erreiche, da bei der Fahrplanauskunft nach Ankunft meines ICE 35 Minuten Umsteigezeit habe. Diese werden jedoch in Frage gestellt, da aufgrund von Bauarbeiten in Würzburg mein ICE ca. 30 Minuten später ankommt. Ferner werden die ICE von Hamburg und Bremen in Hannover geflügelt und ich weiß nicht ob ich vorne oder hinten bin. Es sind jedenfalls weite Wege in München die man im "Zick Zack" laufen muss. Der Mitteltunnel ist einfach ein erforderlich!

—  
Diese zusätzliche Querung ist absolut empfehlenswert! Unser Stuttgarter Hbf hatte auch so einen zusätzlichen Fußgängertunnel, den die Bahn jetzt im Zuge von diesem unsäglich bahnkundenfeindlichen Murksprojekt Stuttgart 21 zugeschüttet hat. Die Fahrgäste fluchen, weil sie ihre Anschlüsse nicht mehr kriegen und die Wege sind vor allem für ältere Menschen sehr lang geworden. Wünsche viel Erfolg für die Petition!

—  
Kürzere Wege schonen das Herz und das Schuwerk

—  
Zukunftsprojekt für mindestens 100 Jahre.

—  
Wir fahren oft von Wasserburg Bf über München nach Hamburg. München Hf hat meist den längsten Weg!

—  
Die geforderte Fußgängerverbindung ist wichtig, damit die Haupthalle besser mit den beiden Flügelbahnhöfen verbunden wird. Aber auch die Anbindung der beiden Flügelbahnhöfe untereinander wird damit wesentlich verbessert. Vorbild sind die Kopfbahnhöfe in Frankfurt und Stuttgart.

—  
Ein Blick auf die Pendlerströme sollte genügen, um die Notwendigkeit der Unterführung deutlich zu machen.

—  
Querverbindung dringend notwendig!

—  
Eine wichtige und besonders sinnvolle Forderung, um das Umsteigen am Münchner Hauptbahnhof deutlich zu verbessern.

—  
Ich reise viel, habe kein Auto und bin chron. krank. Ich warte auch nur ungern auf die nächste BOB, wenn ich sie nur durchs Umsteigen gerade nicht bekomme. Denken sie bei dem Übergang bitte an Gehbehinderte + Rollstuhlfahrer.

—  
Zeitersparnis beim Umsteigen vor allem für alte, kranke und behinderte Menschen. Diese haben bei Verspätung von Zügen keine Chance oder sind völlig fertig wenn sie über den ganzen Bahnhof hetzen müssen

—  
Gerade nicht so fitten Menschen wird durch eine weitere Verbindung die Nutzung der DB vereinfacht.

—  
es wäre sehr vorteilhaft wenn ein baumaßnahme durch kommen würde, denn denken sie doch bitte auch an die , die nicht so gut laufen können oder gar Behindert sind, die können es oft nicht schaffen den anschluss Zug zu bekommen.

—  
Da die Wege dann kürzer sind.

—  
Ich komme öfters am von Obersendling am Starnberger Bahnhof an. Zum Umsteigen muss ich dann zur Haupthalle. Eine Querverbindung wäre sehr praktisch.

—  
Erleichterung für alte und behinderte Menschen

Ich sehe die bisher noch fehlenden Querverbindungen (inkl. der Einplanung von Fahrstühlen für Rollstuhlfahrer, leichteren Vorankommen der Reisenden mit Kinderwagen oder schweren Gepäcks) am MÜNCHNER Hauptbahnhof als eine notwendige Verbesserung des täglichen Zugverkehrs. München hängt hier den anderen Hauptbahnhöfen weit hinterher, was zu Lasten des eigentlich tollen Hauptbahnhofs geht. Mit den Querverbindungen steigt meiner Meinung nach die Attraktivität und der Ruf des Münchner Hauptbahnhofs um ein Vielfaches.

—  
weil das umsteigen in münchen sehr zeitaufwändig ist (von einem bahnhofsflügel zum andern bis zu 15 minuten! etwa in der relation rosenheim - lindau) und man dann mitunter 1 stunde warten muss

—  
Die fehlende Möglichkeit von einem Bahnsteig zum anderen zu kommen ist am Hauptbahnhof München einfach ein Unding. Man muss immer bis zum Ende des Bahnsteiges gehen, um zu wechseln. Kommt man von einem Seiteneingang, hat man das gleiche Problem wie ein Umsteiger. - Selbst der viel kleinere Ostbahnhof hat nicht nur eine Querung obwohl hier ein Tunnel nötig ist, der sicherlich viel aufwändiger zu bauen ist. Eine zusätzliche Brückenquerungsmöglichkeit ist wirklich notwendig.

—  
Akzeptanz des Bahnverkehrs muss gesteigert werden

—  
Der Weg vom Flügelbahnhof ist über den Kopf sehr umständlich und zeitaufwändig. Durch diese Querung könnte hier Abhilfe geschaffen werden

—  
Warum mir diese Petition wichtig ist? Weil ich mich seit ca. 50 Jahren (jawohl, fünfzig) frage, warum die Bahn es nicht hinbekommt, eine kurze Verbindung am äußeren Ende der Bahnhofshalle zu schaffen. Vor allem in den letzten fünfzehn Jahren fahre ich regelmäßig (ca. 3- bis 4-mal pro Jahr) an den Tegernsee und jedesmal habe ich diesen unsäglichen Fußmarsch zu bewältigen (natürlich hat mir die Reservierung einen Platz am "Ende" des Zuges verschafft). Aber wahrscheinlich ist es auch der Bahn wichtiger, die Menschen in die ähe der Geschäfte zu zwingen. Die fehlende Verbindung ist schlichtweg ein Ärgernis.

—  
Ich steige seit Jahren wenn möglich lieber in Pasing oder Ostbahnhof um weil mir die Wege im Hbf zu weit und zu umständlich sind.

—  
Wir sind auch schon oft in München Hbf umgestiegen, vom Holzkirchener und Starnberger Flügelbahnhof weiter gefahren. Weite Wege!. Es ist schon richtig, Bahn, Bund und Länder geben viel Geld aus für Streckenausbau (auch für die Einfahrten innerhalb der Bahnhöfe) damit die Fahrzeiten um wenige Minuten verkürzt werden. Die zu Fuß zu bewältigenden Wege in den Bahnhöfen werden/wurden aber unsinnigerweise nicht verkürzt, sondern sogar wie in Stuttgart Hbf (jetzt während des Baus und nach Fertigstellung) und auch z.B. in Goslar verlängert. Da die Reisen ja - wie die Bahn auch selbst sagt - nicht nur vom Bahnhof/Bahnsteig-Einstiegs/Ausstiegs-stelle geht, sondern von Haustür zu Haustür, sind diese weiten Wege innerhalb der Bahnhöfe keinesfall attraktiv sondern erschweren deutlich das Bahnreisen.

—  
Erst kürzlich musste zum Umsteigen ich mit zwei älteren Damen den kompletten Bahnhof durchqueren. Aufgrund dieser "Erfahrung" möchte meine ältere Tante nun nicht mehr mit dem Zug fahren. Gerade für ältere Bürger sind die langen Wege oft ein -vermeidbares- Hindernis.

—  
Die derzeitige Umsteigesituation in München Hbf ist inakzeptabel. Die Attraktivität der Reisekette wird stark herabgesetzt. Eine Verbesserung ist seit Langem überfällig.

—  
Als regelmäßiger Nutzer des Münchner Hbf vermissen ich diese Querverbindung seit Jahren. Die Vorteile für die Fahrgäste liegen auf der Hand: kürzere Umsteigewege und damit bessere Anschlüsse werden ermöglicht.

—  
Zum Konfortablen Reisen gehören kurze Wege auf den Bahnhöfen

—  
Ich muss häufig in München Hbf umsteigen und ärgere mich jedes Mal über die weiten Wege zum Starnberger Flügelbahnhof.

—  
Ich bin interessiert an einem zukunftsfähigen, bequemen, zuverlässigen öffentlichen Nah- und Fernverkehr.

—  
In den 60er Jahren bestand unter dem Hbf ein Tunnel der Post (ausgehend von der damaligen Bayerpost) mit Aufzügen (hydraulisch) zu den damaligen Paketbahnsteigen. Ist dieser noch vorhanden oder wurde er beim Bahnsteigumbau zugeschüttet? Wo endete die Post-U-Bahn zur Hopfenstrasse? Ich war damals (1967) nur kurz unten und kann mich an die Größe der Anlagen nicht mehr so genau erinnern. Wäre dort evtl. noch Platz für eine Querung? Wer weiß mehr drüber, alte Postmitarbeiter?

—  
Bei so vielen Vorteilen - viel kürzere Umsteigewege, bessere Erreichbarkeit der angrenzenden Stadtteile, weniger Gedränge an den neuralgischen Punkten am Querbahnsteig - ist es keine Frage, dass ich dies Petition unterstützen muss.

—  
So ein shit immer im Nachhinein Verbesserungen fordern statt verlängerte Umstrigezriten oder nähere Zugänge fordern

—  
Als Bahnvielfahrer freue ich mich über diese Initiative! Umsteigen in München HBF kann schnell wegen der langen Wege im Bahnhof der häufigen Verspätungen der Fernzüge zum Spiessrutenlaufen werden.

—  
Nicht nur die hier als Beispiel aufgeführten Bahnhöfe verfügen über eine zusätzliche Verbindung zwischen den Bahnsteigen. Und wer die leider oftmals mangelnde Pünktlichkeit im (bayerischen) Bahnverkehr miterlebt, weiß eine schnelle Quermöglichkeit zu schätzen

—  
wegen Kundenfreundlichkeit, Behindertenfreundlichkeit, Erhalt und Ausbau des Services im Bewußtsein der Konkurrenz durch Fernbusse

—  
Es manchmal fast eine Unmöglichkeit is, wenn man fast am End des Bahnsteigs, außerhalb der Bahnhofshalle, aussteigt und dann relativ wenig Zeit hat, seinen Anschlußzug zuerreichen. Man könnte ja die Paul-Heyse-Unterführung dazu mit nutzen.

—  
Jedesmal, wenn ich in München ankomme, hinten sitze und zum Starnberger Bahnhof muss, wünsche ich mir eine kürzere Verbindung, damit ich auch bei knappen Umsteigezeiten nicht rennen muss. Das fällt mir Fast-Siebzigjährigen von Jahr zu Jahr schwerer.

—  
Das Umsteigen am Münchner Hauptbahnhof ist allein schon durch die beiden entlegenen Flügelbahnhöfe denkbar umständlich. Auch in der Haupthalle müssen erst alle den Bahnsteig entlang, um zu anderen Gleisen zu kommen. Eine Zumutung!!! Anderswo, z.B. Stuttgart, hat man ungenutzte Betriebsunterführungen für die Nutzung durch Fahrgäste umgebaut. In München soll das nicht möglich sein? Eine Schande für einen Bahnhof, für dessen Fassade Millionen verschleudert werden sollen! Kundenservice: bloß als Kulisse?

—  
Um das Umsteigen zeitlich zu verkürzen

—  
Schon vor fast zwanzig Jahren haben wir von der Agenda 21 auf die dringende Notwendigkeit einer Querverbindung zwischen den Flügelbahnhöfen und von Bahnsteigüberdachungen am Holzkirchner Bhf hingewiesen. Es wäre für die Fahrgäste eine ungeheure Erleichterung.

—

Weil für den Raum Ostbayern, der Autobahn und schienenmäßig nicht gut da steht, wenigstens auf diese Weise eine größere Zeitersparnis sehr große Vorteile bringt.

—  
Die Argumente der Initiatoren haben mich überzeugt.

—  
Gerade für alte und behinderte Menschen sehr wichtig!

—  
Wiederholt befanden sich unsere reservierten Sitzplätze bei ankommenden, endlos langen ICE-Zügen am Zugschluss und bei den ebenfalls recht langen Anschlusszügen an der Zugspitze, im Extremfall sogar in einem der Flügelbahnhöfe.

—  
Eine notwendige Maßnahme!

—  
In der Tat ist eine derartige Querverbindung längst überfällig. Eine schlechtere Umsteigebeziehung wie in München z. B. vom hinteren ICE zum Anschluss in den Flügelbahnhöfen geht kaum noch. Ausser vielleicht in Paris Montparnasse von der Metro Linie 10 zum Flügelbahnhof Gleis 24-29. ;-)

—  
Von diesem Thema rede ich schon lange !! Eigentlich müsste der alte "Posttunnel" noch da sein... Aber vielleicht kommt so eine Querverbindung mit dem neuen Hbf, wenn er umgebaut wird !

—  
Auch Eisenbahner können ein kürzeren Dienstweg vertragen :-)

—  
Weil das Umsteigen in München vom Holzkirchner zum Starnberger Bahnhof so mühsam ist.

—  
damit der lange Fußweg, auch für ältere Bahnreisende aus unserer Region verkürzt wird, was zu erheblichen Erleichterungen führen würde

—  
Weil es mir auch schon hin und wieder passiert ist, dass ich kurzfristig den Bahnsteig wechseln und dafür einen weiten Fußmarsch (zurück in den Hauptbahnhof und von dort zum neuen Bahnsteig) in Kauf nehmen musste. Mit einer Querung, sei es unter- oder oberirdisch, wäre ein Bahnsteigwechsel entspannter zu bewerkstelligen.

—  
Die Umsteigewege sind definitiv viel zu lange !

—  
Bin ebenfalls betroffen, da mein täglicher Weg zur Arbeit vom Starnberger Flügelbahnhof über den Holzkirchner Flügelbahnhof zur Bayerstr. und zurück führt.

—  
Mit einer Schulklasse den Starnberger Flügelbahnhof zu verlassen um an den Chiemsee weiterzufahren ist die Hölle...Super, Herr Moy!

—  
Beim geplanten Umbau des Münchner Hauptbahnhofs darf es nicht nur um größere Büro- und Einkaufsflächen gehen. Schließlich ist ein Bahnhof für die Reisenden da, auch für solche, die einfach nur ein- und umsteigen wollen. Auch bei dem Umsteigewegen zwischen Haupthalle und Flügelbahnhöfen ist eine solche Querung eine wichtige Erleichterung.

—  
Ich bin Berufspendler und mich nervt die Umsteigerei am Münchener Hauptbahnhof gewaltig! Der ganze Bahnhof ist eine Zumutung - eine zusätzliche Fußgängerverbindung zwischen den Flügelbahnhöfen (Starnberger-Holzkirchner). Allerdings wäre eine Verbindung von Gleis 26 und Gleis 11 auf Höhe Zugang zum Starnberger Flügelbahnhof auch eine Möglichkeit, die sehr viel Zeit sparen würde.

—  
mehr Geld für die Bahn

—  
Genau das wünsche ich mir auch schon seit Jahren! Das ist einfach längst überfällig!

—  
Allein die vorhandene Querhalle wird durch immer mehr Imbiss-Stände immer enger. Bei der einstigen Planung waren diese Stände nicht vorgesehen. Sie wuchsen erst in den letzten Jahrzehnten. Dass es ein Perron (Bahnsteiggrenzabsperrung) gab ändert daran nichts - ein Teil der Umsteigenden blieb auf der Gleisseite. Das Lesen der in Ecken untergebrachten wenigen, gelben Abfahrtstafeln ist eine Zumutung. Es drängen sich die Reisenden vor den Tafeln. Das Warten davor kostet kostbare Zeit. Die Tafeln müssten viel besser zugänglich und lesbar aufgestellt sein.

—  
Weil ich nicht mehr so gut gehen kann, und wenn ich von einem Ende Bayerns in das andere will, möchte ich beim Umsteigen möglichst wenig Weg haben.

—  
Diese Petition ist mir wichtig, weil ich die Zustände an den Gleisen 11 und 26 kenne und natürlich das Gefränge in der Querhalle. Allerdings ist mir das nie so aufgefallen bzw. habe das als gottgegeben hingenommen. Jetzt sind mir die Augen geöffnet worden und ich unterstütze das gerne. Querbahnsteig als Steg oder Tunnel: Dazu sind neben Treppen Aufzüge erforderlich und hoffentlich solche mit ausreichender Kapazität. Daran kranken ja fast alle nachgerüsteten Aufzüge: zu klein/zu kurz/zu schmal.

—  
Weil ich regelmäßig auf dem Holzkirchner Bahnhof ankomme und dann elendig lang rummarschieren muss...

—  
Ich erlebe das Geränge schon seit vielen Jahren und befürchte wenn mal Panik ausbricht wird es eine Katastrophe geben. Man kann kurzfristig nutzlose Pfosten, Werbetafeln abmontieren bzw. Bänke und Mülleimer platzsparender anordnen. Häufig frage ich mich warum die Organisatoren des Bahnhofs diese Probleme nicht erkennen oder beheben können. Betriebsblindheit? Bequemlichkeit? Niemand ist zuständig? Viele Verbesserungen kosten wenig, bringen den Managern des Bahnhofs keine Einnahmen, vielleicht ist letzteres der Grund für die Untätigkeit. Grüße, Martin Öttl

—  
Damit ich meinen Anschluß erreiche und nicht auf den nächsten Zug warten muß!

—  
München Hbf ist leider einer der scheußlichsten Bahnhöfe zum Umsteigen, da der Bahnsteigwechsel nur über die Kopfbahnsteigseite möglich ist und es keine Querverbindung gibt, wie beispielsweise in Kassel Hbf, Frankfurt Hbf oder Stuttgart Hbf. Das merkt man immer dann, wenn man über München hinauswill, in meinem Fall regelmäßig mit RJ Richtung Salzburg und Wien. Gerade bei sehr langen ICEs dauert der Bahnsteigwechsel - und ich bin nicht mobilitätsbeschränkt - lange, mitunter zu lange Minuten. Mitunter erlebt man auch, dass der ICE nach Mittenwald "außerplanmäßig aufgrund technischer Probleme" in München endet, die Ersatzeinheit aber steht nicht am selben Bahnsteig gegenüber, sondern mehrere Bahnsteige weiter. Erlebt im Sommer letzten Jahres!

—  
Als Bahnfahrer ist man zwecks Zugumsteigemöglichkeiten oft in Eile um Anschlusszüge noch zu erreichen. Kurze Wege im HB München wären da von Vorteil besonders wenn man an einem Flügelbahnhof wie dem Holzkirchner von zu Hause aus ankommt.

—  
Oft muss ich in München eine Stunde warten, weil ich den ICE gerade entschwinden sehe.

—  
Der Text von Herrn Moy trifft die Situation exakt. Wenn man von einer Bahnreise z. B. aus Berlin oder Leipzig zurückkommt und die Münchener Situation beim Umsteigen erlebt (v.a. wenn man in einem der hinteren ICE-Wagen angekommen ist, d. h. erst bis zum Bahnsteigende vorlaufen muss und dann wieder zurück zum Holzkirchner Bhf.), denkt man sich jedesmal, wie rückständig wir doch in München sind. Den Kosten-Nutzen-Faktor für eine solche Verbesserung auszurechnen dürfte kaum reell möglich sein. Trotzdem arbeiten auch die Betriebswirte der Bahn an den "nie endenden Verbesserungsmöglichkeiten".

Ich muss sehr oft Rennen um meine Anschlusszüge zu erreichen. Mit schweren Rucksack ist das eine Zumutung.

—

Das Umsteigen in Bahnhöfen sollte bundesweit durch bauliche Maßnahmen bequemer und schneller möglich sein, wie zum Beispiel der aktuelle Vorschlag für München Hbf, vielleicht sogar mit Laufbändern, wie auf Flughäfen. Oder die Züge bei ihrer Einfahrt (Durchgangsbahnhof) so "sortiert" werden, daß sie am gleichen Bahnsteig halten. Warum gibt es keine Großraum-Aufzüge / vertikale Förderplattformen z.B. in Berlin Hbf. für 20 - 50 - 100 Pers.? Warum ist bei Bahnhöfen oft nicht der Zugang von "allen" Richtungen möglich (verbotene Gleisüberquerung). Stattdessen wird in schnelle "Rennstrecken" investiert. Die gewonnene Zeit verliert man dann wieder beim Umsteigen und dem Verpassen von fast möglichen Anschlüssen, wegen schlechter Infrastruktur in Bahnhof. (bedenke auch ITF) Wann werden endlich die typischen Stärken vom System Schiene für Fahrgäste intelligent nutzbar gemacht?

—

Da Züge aus Richtung Mühldorf größtenteils nur über den Flügelbahnhof Holzkirchen abgewickelt werden ist es bei jeder Verspätung immer nervig, ob man den langen Weg in den Hauptbahnhof schnell genug bewältigt, um einen Anschlusszug rechtzeitig zu bekommen

—

Bei jedem Umsteigen in München Hbf ärgere ich mich über die fehlende Querung. Alle Argumente dagegen sind - denke ich - nur vorgeschoben. Jeder andere derartige Bahnhof in Europa dürfte solche Querungen haben, aber Bayern ist ja was ganz besonderes - ich vergaß. Für mich stinkt das schlicht nach Korruption. Es werden im Bahnhof ansässige Unternehmen wie Rubenbauer nämlich um Teile ihres Umsatzes fürchten, wenn nicht jeder bei ihnen vorbei muss.

—

Da ich öfters in München (Hbf) umsteigen muss kenne ich die Belastung bei kurzen Anschlußzeiten der Züge. Man bekommt nicht immer den Sitzplatz um sich etwas Zeit zu lassen beim Zugwechsel.

—

Gerade für alte und gebrechliche Menschen machen 400 Meter einen Riesen-Unterschied.

—

Ich kenne als Bahnfahrer den Hauptbahnhof München seit Jahrzehnten und habe schon immer bedauert, dass es keine Querverbindung vom Holzkirchner Flügelbahnhof zum Starnberger Flügelbahnhof mit Zugang zu den Gleisen gibt (obwohl es zu Zeiten der Bahnpost einen Durchgang gegeben hat).

—

Schon mehrfach habe ich in München meinen Anschluss verpasst weil ich zusätzlich zu den endlos langen Wegen auch noch mit der Verstopfung ebendieser zu kämpfen hatte. Warum geht in München nicht was man überall sonst in Kopfbahnhöfen hinbekommt? Wenn ich eh schon einen Tausend-Meter-Lauf zum Anschlusszug absolvieren muss werde ich sicher nicht an einem der Läden und Kioske am Querbahnsteig eine Pause einlegen, vielmehr ärgere ich mich, dass ich mich auch noch durch die dort Anstehenden schlängeln muss.

—

Diese Querung am Münchner Hbf ist schon lange fällig!

—

Eine Verkürzung der langen Wege erleichtert das Umsteigen in München und macht damit die Bahn deutlich attraktiver für Reisende von/nach Oberbayern Südost.

—

ABSCHAFFUNG der BahnCard 100 für alle Parlamentarier - die sollen sich das Tagesgeschäft der DB AG ruhig mal selber antun!

—

Zürich kann es, Bern kann es gleich drei mal, nur München kann es nicht? Eine Schande für die Bayerische und Deutsche Verkehrspolitik!

—

Es gibt nicht nur einen sondern mehrere, teilweise parallel verlaufende Tunnel sowie unter den Gleisen befindliche Verkehrswege. Was wo anders als eine vordringliche Selbstverständlichkeit gesehen wird, wird hier unter fadenscheinigen Argumenten abgetan. DB & Kundenorientierung ist ein Widerspruch in sich!

—

Es wird einfach Zeit! Danke!

—

wegen der unzumutbaren langen Wege von einem Flügelbahnhof zu anderen. In Frankfurt a.M. und anderen Bahnhöfen gibt es ebenfalls Gleisquerungen.

—

Weil ich mich selbst auch schon seit Jahrzehnten über diesen Missstand wundere.

—

ich steige täglich dort um

—

Der Umbau des Hauptbahnhofs sollte ohnehin vorangetrieben werden, vor allem des Bahnhofsvorplatzes - wenn jetzt schon eine Verbesserung geschaffen werden kann, die auch für später von Vorteil ist, dann sollte man das anpacken

—

Es ist wirklich ein Ärgernis wenn man immer durch die Haupthausen gehen muss und so etliche Minuten mehr braucht um sein Ziel oder den nächsten Zug zu erreichen.

—

Ich bin auch Pendler und sehe jeden Tag das viele Leute zuerst vom Gleis 5-9 in die Haupthalle des Bahnhofs laufen um dann dort wieder zu einem anderen Gleis gehen. Gerade wenn die Umstiegszeit sehr kurz ist, wäre eine Querungsmöglichkeit sehr sehr hilfreich.

—

Leider kommt es viel zu oft vor, dass man die Anschlußzüge nicht erreicht wegen der viel zu langen Wege von Gleis zu Gleis. Bei einer Modernisierung sollte das mit berücksichtigt werden.

—

Als täglicher Benutzer der Wege im Münchner Hbf sind mir die langen Umsteigewege seit langen bekannt.

—

Wir kommen 2-3 mal mit dem ICE aus dem Norden und bekomme häufig nicht den Anschluss nach Freising aufgrund der Länge des Weges.

—

Ich komme regelmäßig mit dem Zug aus Rosenheim und muß in München umsteigen Richtung Hannover. Wenn ich mit dem Meridian fahre und zum ICE muß, kommt da auch eine Strecke zusammen, und dann wird es bei der Umstiegszeit oft knapp, weil ich ganz außen rum muß. Eine Querverbindung wäre sehr hilfreich. Ein Tunnel, wie es ihn auch auf vielen anderen Bahnhöfen gibt, wäre eine große Erleichterung. Und wenn er hell und sauber ist, kriegt man/frau auch kein mulmiges Gefühl.

—

Bei anderen Bahnhöfen ist eine Querung teilweise schon längst vorgesehen, beim Münchner HBF bleibt die Zeit stehen! Man darf nicht immer nur nach den Kosten fragen sondern auch mal den Nutzen sehen, gerade wenn man auch "nur" innerhalb der Haupthalle queren möchte.

—

Ich fahre von meinem Wohnort Mering täglich nach München in die Arbeit und zurück. Am Münchener Hauptbahnhof steige ich um. Mir ist aufgefallen, dass manche Züge sehr lang sind. Wenn man sich nicht in den vorderen Abteilen befindet, läuft man schon mehrere Minuten, nur um überhaupt am Anfang des Bahnsteigs bzw. in der Gleishalle anzukommen. Für Personen ohne das entsprechende Wissen, wo ihr Zug ankommt und wie weit es tatsächlich zu ihrem Anschlussverkehrsmittel am Hauptbahnhof ist, führt das sicher öfter dazu, dass Anschlusszüge verpasst werden. Bei den Pendlern führt das "Insiderwissen" dazu, dass ein Großteil in die vorderen Zugteile einsteigt, damit sie ihr Anschlussverkehrsmittel überhaupt erreichen und/oder weniger Wartezeit haben. Deshalb sind die vorderen Zugteile oft überfüllt. Allein schon, weil alle aussteigenden Personen in die gleiche Richtung laufen, behindern sich Wartende Aussteigende gegenseitig am Bahnsteig. Ich glaube, dass eine Querverbindung über (unter) den Gleisen und Bahnsteigen im hinteren Bereich der Bahnsteige zu vielerlei positiven Effekten führt. Teilweise Ängste und Sorgen bzgl einer Überquerung verstehe ich insofern nicht, als es im Berliner Hauptbahnhof auch vielerlei Wege zu den einzelnen Bahnsteigen gibt (Überquerungen!). Ich persönlich bin mir sicher, dass eine gute Umsetzung der Lösung gefunden werden kann, wenn man sich einmal für eine Querverbindung entschieden hat.

—  
Weil eine Querung Vorteile für Fahrende und die Bahn selbst hätte: z.B. höhere Flexibilität in der Anschlussplanung durch geringere Umsteigezeiten, Entlastung der überfüllten Haupthalle, ...

—  
Wer bei Verspätung in München zum Anschlusszug muss, hat schon verspielt!

—  
Ich nutze täglich den MUC HBF. Die Verkehrsströme könnten deutlich entspannt werden und so mancher "Turnschuhanschluss" wäre plötzlich gut machbar. Zudem verteilen sich die Fahrgäste besser auf die ganze Länge der Züge.

—  
We regularly use Munich Hauptbahnhof for train journeys throughout Europe. Having a more direct connection between the different parts of the station would not only save time when catching rail connections but would also help to reduce passenger traffic in the main station concourse.

—  
umsteigen vom ZOB nach Mühldorf ist sehr sehr weit

—  
Das ist zum ersten Mal überhaupt, dass ich an einer Petition teilnehme. Ich habe mich schon oft geärgert über die langen Wege im Münchner HBF und mich gefragt, warum es die geforderte Querverbindung wie in anderen Bahnhöfen - z.B. Nürnberg HBF - nicht gibt. Ich halte eine solche Maßnahme nicht nur für sinnvoll sondern für unbedingt notwendig.

—  
Die Umsteigezeit zwischen zwei Zügen wird anhand junger gesunder Menschen berechnet. Sobald es sich um ältere Personen handelt, artet es in Stress aus, oder sie müssen fast einen Kilometer laufen (z.B. vom Bahnsteigende bis zum Kopf aufs andere Gleis, evtl. wieder bis zum Bahnsteigende...) Mit einer Fußgängerverbindung zwischen Donnersberger Brücke und Hbf könnte man sich oft eine ganze S-Bahn Station zu sparen.

—  
was man sinnvoll abkürzen kann sollte man auch abkürzen. 800m sind viel.

—  
Ich nutze diesen Weg 2x pro Tag. Das sind 2x 800m zu Fuß gehen. Durch die Verspätung ankommender und langsam ausrollender Züge stellt eine direkte Verbindung der beiden Flügelbahnhöfe eine enorme Qualitätssteigerung dar.

—  
Wie sinnvoll! Ich bin andauernd mit der Bahn unterwegs und ärgere mich jedesmal über die langen Wege im Münchner Bahnhof!

—  
Die Wege im HBF München sind nicht zumutbar. München möchte immer Weltstadt sein; dazu muss der HBF dringend umgestaltet werden

—  
Ich benutze den Münchner Hauptbahnhof häufig. Eine Querung wäre wirklich sehr gut für den Bahnhof.

—  
Lange Wege müssen nicht sein.

—  
Wichtige Sache. Bin selbst Gehbehindert und von den langen Wegen betroffen.

—  
Mich nerven die weiten Wege auch.

—  
ich kenne sehr gut die überaus langen Wege am Münchener Hauptbahnhof, war einige Zeit Pendler

—  
Welches Bahnprojekt hat solch ein Kosten-Nutzen-Verhältnis? (Nutzen für den einzelnen Reisenden)

—  
bin selbst öfter betroffen ,wird zeit ,daß sich die langen Wege endlich verkürzen !

—  
dass alle Zugfahrgäste ohne Probleme ihre Anschlusszüge erreichen könnkönnen eine ganz tolle Idee ich hoffe dass es das bald geben wird

—  
Es sind einfach zu weite Wege am Hauptbahnhof

—  
Warum sollte in München keine Unterführung wie am Frankfurter oder Stuttgarter HBF möglich sein? Ist mehr als überfällig.

—  
Bin selbst vom Umsteigen im Hauptbahnhof betroffen.

—  
Bin Pendler und ärgere mich auch über die langen Wege.

—  
Weil's schon lang mehr, als notwendig ist!

—  
Wenn dann lieber den Tunnel!

—  
Für eine Großstadt wie München sollten kurze, serviceorientierte Wege im Hauptbahnhof eine Selbstverständlichkeit sein. Viele Bahnhöfe haben über- oder unterirdische Querungshilfen. Das Argument "Angsträum" kann eine gute Architektur aushebeln, das Argument "Selbstmord" ist nicht nachvollziehbar (siehe Bahnhöfe z.B. Hamburg oder Berlin!?).

—  
Dringend nötig, bei 2 Zügen gleichzeitig wird es Richtung Halle sehr eng und nervig. Aber mit Rolltreppe und Lift evtl. Shops gute Verteilung der Reisenden.

—  
Als Bahn-Vielfahrer mit regelmäßigem Umstieg in München Hbf würde ich davon profitieren. In den Überlegungen sollte man miteinbeziehen, einen direkten Zugang zur S-Bahn (evtl. auch für die 2. Stammstrecke, sofern diese einmal kommen sollte) sowie einen Ausgang Richtung Süd für den Zugang zur Tram in der Bayerstraße und als weiteren Fußweg zur Wiesn.

—  
Ich bin selbst regelmäßiger Pendler in München Hbf. Selbst in der Mittelhalle können Umsteigezeiten kurz werden, wenn man am hinteren Bahnsteigende aussteigt. Zwischen den Flügeln wird diese wesentlich länger. Frankfurt und Leipzig haben eine zweite Querverbindung, da wird es längst Zeit, dass das in München auch gemacht wird.

—

Seit über 30 Jahren bin ich in München und Umgebung per Fahrrad, Bahn und S-Bahn unterwegs. Die Situation am Hauptbahnhof ist für RadlerInnen geradezu unerträglich. Sowohl die Querungsmöglichkeiten in Nord-Süd-Richtung als auch das Parken des Fahrrades oder das Mitnehmen des Fahrrades zu einem Zug ist aufgrund der jetzigen Situation im Bahnhof äußerst schwierig. Zusätzlich zu der in der Petition angesprochenen Querungsmöglichkeit sind auch regengeschützte Fahrrad-Stellplätze in größerer Anzahl als bisher unbedingt notwendig! Die Park-Situation am "Starnberger Bahnhof" ist sehr unbefriedigend. Beim Ausparken ziehe ich mir oft Verletzungen zu, weil mein Fahrrad so eng zugeparkt wird!

—

Es geht ums Grundsätzliche! Man kann auf Bahnhöfen die Wege fürs Umsteigen auch kurz halten - München ist (bislang) das beste Gegenbeispiel dafür. Man hat Geld für alles Mögliche - nicht aber für die Dinge, die in einer von allen Seiten bestätigterweise prosperierenden Stadt wie München etwas Sinnvolles bewirken könnte - zumal das Verkehrsnetz in den kommenden Jahren noch weitaus mehr belastet sein wird. Vorausschauende Politiker, und vor allem auch solche, die diese Perspektiven bereits frühzeitig bzw. zu ihrer Amtszeit berücksichtigen, gibt es nicht mehr - es ist einfach an der Zeit, daß sich der (Steuer)Zahler selbst darum kümmert! Klar - angebliche Suizidenten und "Angstbürger" sollen natürlich Grund genug sein, ein solches Projekt zu begraben, bevor es ernsthaft geprüft wurde! Hat sich eigentlich schon jemand überlegt, ob es am Münchner Hbf auch Igel geben könnte, die eine solche Unterführung ggf. nutzen könnten, ohne überfahren zu werden??? Weiter so - Ihr tollen Politiker! Mir wird schlecht ...

—

Viel bequemerer Zugwechsel. Gerade bei viel Gepäck und kürzere Wege gerade für Alte und Menschen mit Behinderung. Kurze Übergangszeit Fehlt schon immer.

—

Ich benutze recht oft den Münchner Hbf zum Umsteigen. Die langen Wege vom Holzkirchner Bahnhof zum Starnberger Bahnhof kosten viel Zeit - oft ist der Anschluss dann schon weg.

—

Habe schon des öfteren einen Zug verpasst, weil die Wege viel zu lange sind.

—

Wo es ohnehin einen stillgelegten Posttunnel gibt, da sollte es nicht schwer fallen, eine ihn als modernen Fußgängertunnel wieder in Betrieb zu nehmen. Eine teure und umständliche handhabbare Aufzugkonstruktion an den Gleisaufläufen ist nicht nötig. Barrierefreiheit ist durch den bisherigen Weg zur Haupthalle garantiert.

—

Weil kurze Wege am Bahnhof wichtiger sind als schnelle Züge

—

Eine Kosten-Nutzen-Rechnung lässt sich vergleichsweise einfach in die gewünschte Richtung rechnen, daher ist die Argumentation von Bahn und BEG, wonach eine Querverbindung aufgrund des "negativen" Kosten-Nutzen-Verhältnis (oder vielleicht doch ein KNF zwischen 0 und 1?!) nicht benötigt würde, nicht lupenrein. Die Wege im Münchner Hauptbahnhof sind lang, teilweise liegt die mindestens einberechnete Umsteigezeit bei einer Viertelstunde (bezugnehmend auf gesunde, erwachsene Menschen im besten Alter). Der Bau einer zusätzlichen Querverbindung ist notwendig, nicht nur im Hinblick auf die umsteigenden Fahrgäste. Selbstverständlich können da auch Synergieeffekte zum Beispiel beim Ausbau der Paul-Heyse-Unterführung anfallen, warum diese also kategorisch ausschließen?!

—

Zugfahren ist eine der schönsten Arten zu Reisen; nur leider noch zu zeitaufwändig.

—

Da kann man mit etwas Glück bei einer Verspätung seinen Anschluß noch erreichen. Der Menschenstrom in der Haupthalle wird auch etwas entzerrt. Leichter trennen von Fußball Fans möglich.

—

Die Wege im Münchner Hbf, selbst von der Haupthalle zu einem der Flügelbahnhöfe sind wirklich sehr lang. Vergleichbar große Kopfbahnhöfe wie Leipzig Hbf und Frankfurt/Main Hbf haben ebenfalls einen Quertunnel, der das Umsteigen erleichtert und beschleunigt (wobei ich natürlich nicht weiß, ob diese Tunnels nicht schon aus der Bauzeit stammen und daher die Baukosten längst verschmerzt sind).

—  
Ich bin der Meinung, dass es an Kopfbahnhöfen traditionell eine zusätzliche Bahnsteigverbindung geben muss um die Umsteigezeiten der langen Züge zu minimieren bzw. den Fahrgästen bei Verspätung noch einen gewissen Zeitpuffer einzuräumen.

—  
Weil nur durch gute Rad-Infrastruktur und Vernetzung mit dem ÖPNV mehr Menschen vom Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umsteigen.

—  
Ich schließe mich den bisherigen Kommentaren an. Zusätzlich rege ich an, die Querverbindung bis zum ZOB weiterzuführen, da der Zugang zum ZOB über die Hackerbrücke unzumutbar eng ist.

—  
...weil der Münchner Hbf. ein wahrer "Verhau" ist

—  
Verbesserungen für den Umweltverbund (Fußgänger, Radfahrer und Öffis) sind bitter nötig !

—  
Das Umsteigen wird viel einfacher, wenn der Zug aus Rosenheim am Flügelbahnhof einfährt. Außerdem: Auch in der Haupthalle brauche ich beim Umsteigen nicht zum Kopf laufen und zurück, sondern kann auf auch direkt an der Spitze des Zuges (Richtung aus dem bahnhof heraus) umsteigen. Eine tolle Idee, die ich mir schon lange wünsche.

—  
Die Umsteigewege sind definitiv zu lang

—  
Mein Zug kommt immer am Starnberger Flügelbahnhof an

—  
Dadurch würde der Bahnhof und das Leben immanent viel bequemer.

—  
Der beschriebene Sachverhalt entspricht der Realität und ist v. A. für mobilitätseingeschränkte Reisende oder solche mit viel Gepäck, Kinderwagen usw. in einem Bahnhof einer Großstadt wie München nicht auf Dauer zumutbar.

—  
Kundenfreundliche Verbindungen erhöhen die Lebensqualität und steigern die volkswirtschaftliche Leistung

—  
In Frankfurt Hbf, ebenfalls ein großer Kopfbahnhof, gibt es seit Jahrzehnten eine solche Querung, selbst ohne "Flügelbahnhöfe", wie in München. Das ist zwar ein etwas schäbiger in von der DB kaum instandgehaltener Gang, übrigens auch nur mit Treppen (die dazu noch sehr steil sind) erreichbar, also nicht behindertengerecht. Dennoch ist dieser Quergang ungeheuer nützlich, wenn man z.B. beim Umsteigen im Kopfbahnhof in einem hinteren Zugteil saß und in einen ebensolchen beim Anschlusszug muss / will. Ich frage mich daher schon seit Jahren, warum in München nicht einfach der alte Post-Tunnel soweit minimal aufgehübscht und ohne großen Anspruch nur als sichere Querung für "umsteigende Fahrgäste" nutzbar gemacht wird. - Es muss doch nicht gleich wieder eine supraaufwändige Neubau-Lösung sein, die aufgrund der hohen Kosten eh auf die lange Bank verschoben, und dann vielleicht in vielen Jahren, oder garnicht, umgesetzt wird. Also: Posttunnel aufmachen, und zwar jetzt !

—  
Eigentlich müsste dieser 2 te Zugang der wesentliche Teil des Umbaus sein ....

—  
Sinnvolle Verbesserung zur Förderung des Tourismus

—

in diesem Punkt ist der Münchner Hbf. auf dem Stand von 19Hunderthallo. Und nicht eine moderene Bahnstation anno 2015!

—  
Ein neuer Bahnsteigtunnel am Münchner Hauptbahnhof schafft viele Verbesserungen: es entzerrt die Menschenströme am Bahnsteigende, schafft kürzere Umsteigewege und einen verbesserten Zugang zur Tram und zu den anliegenden Straßen am Hauptbahnhof Nord- und Südseite. Durch die kürzeren Zugangswege können Reisende ggf. eine Tram/einen Zug eher erreichen und damit ihre Reisezeit verkürzen. Dies steigert die Attraktivität des Nah- und Fernverkehrs auf der Schiene.

—  
Bei allen Bauprojekten der Deutschen Bahn werden die Interessen der Fahrgäste vernachlässigt und die Gewinninteressen der DB AG (mehr Ladenflächen) stehen im Vordergrund. Eine Querverbindung ca. in Mitten der Bahnsteige will die DB AG i.d.R. aus dem Grunde nicht, weil dann weniger Passagiere an den Ladenmeilen vorbeigeschleust werden. Fahrgäste wollen eine gut funktionierende und bequeme Bahn und nicht Opfer der Verkaufstrategien der DB AG werden.

—  
Weil ich regelmäßig am Münchner Hbf in Regionalzüge umsteige, und wegen der endlosen Wege schon oft meinen Anschluss verpasst habe und dann eine Stunde auf die nächste BOB-Bahn warten muss.

—  
Kürzere Wege beim Umsteigen

—  
Ich komme regelmäßig auf dem früheren Holzkirchner Bahnhof an und habe dann einen nervtötenden Fußweg bis zum Zug nach Memmingen, bzw. ins Allgäu, der vom früheren Starnberger Bahnhof abfährt. Eine Brücke über die Gleise ist doch das Einfachste von der Welt (vgl. Hamburg Hbf). Nervtötend ist der Fußweg besonders dann, wenn man schon mit Verspätung in München einläuft..

—  
Als regelmäßige Bahnfahrerin, die meist aus dem Süden (Murnau) anreist, ist das Umsteigen oft mit sehr weiten Wegen verbunden, weswegen ich manchmal extra den Zug eine Stunde früher nehmen muss um den Anschlusszug zu bekommen - bzw. bei der Heimreise lange Wartezeiten beim Umsteigen habe.

—  
Mir ist diese Petition wichtig, da ich als Chiemgauer regelmäßig Flügelbahnhöfe benutzen muss, und gerade bei Verspätungen der Druck beim Umsteigen steigt und bei mir dann zu sehr schnellem, manchmal nicht mehr rücksichtsvollem, Stürmen zum nächsten Zug führt, was ich von mir eigentlich nicht mag.

—  
Ich bin zu 80 % behindert mit dem Buchstaben G. Es wäre sehr gut eine Lösung für dieses Problem möglichst schnell zu finden !!!!

—  
weil kurze Fußwege in den Bahnhöfen notwendig sind. Über- und Unterführungen müssen mit leistungsfähigen Aufzügen versehen sein, Rolltreppen können eine Notlösung sein, da darauf der Transport von schwerem Gepäck, Fahrrädern, Rollstühlen oder Kinderwagen usw. schwieriger ist als im Aufzug. mfg K.-H. Lehmann

—  
Der Bahnhof in München ist einer Landeshauptstadt unwürdig

—  
Im Hauptbahnhof Frankfurt/Main, ebenfalls Sackbahnhof, ich oft umsteige, gibt es ca. 300 m vom Querbahnsteig entfernt eine Unterführung, die alle Bahnsteige verbindet und die Umsteigewege sehr verkürzt. Darauf sollte man hinweisen. Dass Unterführungen "Angsträume" seien, ist Unsinn. Man kann sie mit energiesparenden LED-Lampen hell beleuchten. Unterführungen sind besser als Stege, die nicht nur Suizide auslösen, sondern von denen man auch Dinge herunterwerfen kann, und es braucht besondere Sicherungen gegen die Oberleitung..

da ich oft in München unterwegs bin und es das Umsteigen schneller machen würde

—

Es gehört ein Übergang unbedingt her. Letztens mußte ich vom Holzkirchner Bahnhof eine alte Dame begleiten, sie hätte es sonst nicht geschafft. War sowieso schon eine Tortur für sie. Also irgendwie muß eine Lösung her, entweder Übergang oder Unterführung.

—

Wegen dem Stress bei Anschlusszügen, wenn der Zug Verspätung hat. Als Pendler sind mir die täglichen Zeitverluste durch Umsteigen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln sehr bewusst.

—

Der Umweg über den Hauptquerbahnsteig kostet mich jeden Tag ca. 10-15 Min Zeit. Diese Lebenszeit hätte ich gerne gewonnen zumal ich diese wahrscheinlich noch mindesten 15 Jahre lang verliere.

—

Lange und unübersichtliche Umsteigewege haben mich in München schon manchen Zug von hinten sehen lassen....

—

Das Umsteigen in einen Regionalzug, wenn man mit dem ICE ganz am hinteren Ende des Bahnsteigs angekommen ist, ist eine Zumutung. Mir ist unverständlich, wie man einen Bahnhof ohne eine hintere Gleisquerung überhaupt planen konnte.

—

Wenn es beim Umsteigen knapp wurde (durch Verspätung), musste ich schon oft laufen, um den Zug noch zu erreichen. Durch die lange Strecke ist das eine Zumutung und Stress pur. Schwierig wird es auch, wenn man noch großes Gepäck bei sich führt. Sportlich nicht so fitte und viele ältere Leute schaffen das überhaupt nicht.

—

Für schnelle Umstiegszeiten insbesondere bei Verspätungen von Zügen.

—

Weil ich schon zu oft vom Flügelbahnhof in die Haupthalle rennen musste um meinen Zug noch zu erreichen Außerdem treffe ich immer wieder verzweifelte ortsunkundige Reisende, die Ihre Anschlusszüge nicht finden oder verpasst haben.

—

seit 15 Jahren muss ich zwei Mal täglich den Umweg über den stirnseitigen Hallenbereich der Bahnhofs gehen, um vom Zug zu meiner Arbeitsstelle bzw, von meiner Arbeitsstelle zum Zug zu kommen. Der Zeitverlust summiert sich über die Jahre gewaltig und es nervt einfach nur noch! Ich habe diesen Arbeitsweg womöglich noch 17 Jahre vor mir!

—

Bin selbst Betroffen und hab mir oft gedacht wie toll so eine Querverbindung wäre!

—

Da ich meistens am Holzkirchner Bahnhof ankomme ist der Weg zu den Anschlußzügen wirklich stressig !

—

Da ich schon oft das Problem hatte, in München umzusteigen und durch die Umwege der Anschlusszug nicht schaffte. Die Unterführung ist das Muss eines großen Bahnhofes wie München Hbf.

—

Weil die Wege in München wahnsinnig lang sind

—

Das umsteigen und die endlosen Fußwege in München Hbf sind unzumutbar.

—

Unterstützung Fahrgast freundlicher Hauptbahnhof, da selbst öfters genutzt.

—

Es verkürzt ungemein die langen Wege am Münchener HBF und entlastet die großen Menschenströme, vor allem zu Stoßzeiten.

—

kurze Wege am Bahnhof bei Umstiegen, führen zu mehr Fahrgästen

—

Weil ich oft vom Holzkirchner zum Starnbergerbahnhof umsteige und ich als Eingang meist den Holzkirchnerbahnhof benütze.

—

das "Kosten-Nutzen-Denken" ist völlig daneben. Sowohl Reisende von außerhalb als auch Anwohner auf der einen oder anderen Seite westlich des Hauptbahnhofs fühlen sich zu recht schikaniert. Nur attraktive öffentlich Verkehrsmittel motivieren zum Umstieg vom Kfz. Da zählt eine solche Maßnahme doppelt.

—

Es wäre schön, wenn die komplette Halle - mit den beiden Flügelbahnhöfen - endlich mal EINES wird, d-H. - so wie Sie es auch vorschlagen. Das weite laufen - zwischen (z.B. Gleis 15 nach Gleis 30 - bzw. Gleis 5) ist ja ätzend. Jedes mal, wenn man mit dem REX- >Nürnberg-München-Express in M-Hbf ankommt UND man will mit dem SE-Zug (Betreiber = MERIDIAN) weiterfahren (z.B. nach Salzburg) , dann darf man JEDES MAL ÜBER eine Stunde warten. Auch die POTT-hässliche Glasfassade - welche mal draußen kommen soll - wollen wir nicht. WIR WOLLEN, wieder eine Rekonstruktion des Bahnhof.am Straßenbereich haben! Laubengänge mit Rundbögen sehen viel schöner aus, anstatt das was heuer ist und was noch kommen soll, nach den Plänen der Aufgabenträger - PFUI DEIWI !!!

—

Sehr gute Initiative. Eine zusätzliche Bahnsteigverbindung ist absolut notwendig.

—

Meine Frau ist gehbehindert.

—

Ich habe mich immer schon gefragt, warum man am Münchner Hbf von einem ankommenden Zug kommend immer er zum Bahnsteigkopf laufen muss um anschließend an einem anderen Bahnsteig fast die gleiche Weglänge wieder zurücklaufen zu müssen. Mit Gepäck oder einer Gehbehinderung sind die Übergangszeiten zu anderen Zügen dann oft zu knapp und man kann in der Konsequenz den Zug nicht mehr rechtzeitig erreichen. Die bisherigen Umbauten und weiteren Planungen zur Umgestaltung des Münchner Hauptbahnhofs hatten aus meiner Sicht hauptsächlich die Generierung von zusätzlichen Einnahmen durch Platzierung von Ladengeschäften (hauptsächlich Imbiss- und Coffee to go-Laden) zum Ziel. Dabei wurde auf den Zugang der Reisenden zu den Gleisen wenig Rücksicht genommen. Im Gegenteil, man muss förmlich um die Stände herumrangieren und sich teilweise durch die Schlangen der Einkäufer hindurch lavieren. Eine Querung der Gleise durch eine adequad ausgestattete Bahnsteigverbindung am Hallenende würde hier schon eine deutliche Entlastung an den Bahnsteigköpfen der Hallengleise bedeuten und zusätzlich einen Zusatznutzen für die Fahrgäste die am Münchner Hbf auf andere Züge umsteigen müssen. Das erfordert aber auch einen adequate Anschluss dieser Bahnsteigverbindung zu den U- und S-Bahnen.

—

Habe selber schon manches mal einen Quertunnel vermisst...

—

Eine Unterführung am Hallenende erscheint mir als das allerwichtigste für eine Bahnhoferneuerung und schon längst überfällig!

—

Das Umsteigen in München, insbesondere von den Flügelbahnhöfen ist zeitraubend und umständlich. Ein Fußgängertunnel, wie es ihn z.B. in Frankfurt gibt, wäre sehr hilfreich, besonders wenn auch Rolltreppen oder Aufzüge vorhanden wären.

—

Ich pendle fast jedes Wochenende von Frankfurt am Main nach Rosenheim, da ich eine Fernbeziehung führe. Die Umsteigezeit zwischen ankommendem ICE aus Frankfurt und Weiterfahrt mit dem Meridian nach Rosenheim beträgt meist nur 12 Minuten.

Normalerweise leicht zu schaffen, wenn man jedoch von Gleis 22 zu Gleis 10 (außerhalb der Bahnhofshalle) mit Gepäck muss, ist das oft mit großem Stress und Rennerei verbunden. Ein Fußgängertunnel unterhalb der Gleise (siehe Frankfurt am Main) wäre da hilfreich.

—

Kurzer Weg beim Umsteigen, sinnvolle Lösung

—

Verbesserung der Infrastruktur am Hbf. Frühzeitiges Einbringen wichtiger Verbesserungen in die Planung des HBF

—

Da wir selbst öfter in München umsteigen müssen, und die 2.Klasse sich meistens im entfernten Bahnsteigteil befindet, die Umsteigezeiten oft sehr eng werden, wäre es ein große Erleichterung(siehe Ffm).

—

Preisgünstige Maßnahme um den Münchner Hbf für mich attraktiver zu machen.

—

Hoher Nutzen für die Fahrgäste bei geringen Kosten. Das schnellere Umsteigen in München Hbf spart täglich tausenden von Fahrgästen kostbare Zeit. Clevere und preiswerte Lösungen wie diese bringen mehr Menschen mehr Nutzen als überteuerte Großprojekte!

—

wege verkürzen, umsteigen vereinfachen und beschleunigen, aufenthaltsqualität erhöhen, bessere übersicht

—

Die vergleichbare Fußgängerquerung im Frankfurter Hauptbahnhof hat mir schon manchen Umstieg "gerettet"!

—

Die z. Teil langen Umsteigewege dienen oftmals als Argument, auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu verzichten oder diese sogar abzulehnen. Insbesondere bei kurzen (optimalen) Umsteigezeiten wirkt sich das verhängnisvoll aus, wenn man nicht den Anschlusszug nicht "am Gleis gegenüber" einsteigen kann. In Frankfurt Hbf gibt es Querverbindungen zwischen den Bahnsteigen. In Kassel Wilhelmshöhe fehlen die Fahrstühle für Reisende mit Gepäck im Bereich des Service-Bereichs. Die langen Rampen lassen den Bahnhof unattraktiv werden. Meine Frau (gehbehindert und herzkrank) ist jedes Mal außer Atem, wenn sie in Kassel-Wilhelmshöhe (man beachte: einer der neuesten Bahnhöfe Deutschlands!!!) mit Gepäck umsteigen muss. Die nachträglich installierten Fahrstühle am Parkdeck bevorzugen den anreisenden Pkw-Verkehr, nicht die mit der Bahn anreisenden (gilt für Straßenbahn, Regiotram, RE, IC, Bus, ICE). Diese Fehler sollte man in München nicht wiederholen!

—

Eine sinnvolle Maßnahme. Der Weg vom Gleis 27-31 bis zum Gleise 10 ist logistisch nicht machbar wenn ein Anschluß erreicht werden soll. Ich komme mit dem Werdenfelser Bahn und muß entweder über gleis 11 mit EC/IC nach Darmstadt oder gar Gleis 10 nach Rosenheim. Das ist fast eine halbe Weltreise. Kein Moderner Bahnhof würde heutzutage so gebaut werden.

—

Mir ist diese Petition wichtig, weil ich des öfteren von einem zum anderen Flügelbahnhof muß und dieser Weg definitiv zu lang ist. Es ist nicht hinnehmbar, dass die Bahn nur den kommerziellen Aspekt bei einer Modernisierung berücksichtigt und die Belange der Fahrgäste auf der Strecke bleiben.

—

Weil ich Pendler aus Murnau bin und mir eine bessere Querung der Gleise mir meinen Arbeitsweg verkürzen würde.

—

Aus Ostbayern (Regensburg) kommend muss man zum Umsteigen nach Salzburg (Holzkirchener Bahnhof) mal eben einen viertelstündigen Fußmarsch in Kauf nehmen. Sitzt man im hinteren Zugteil, kann durch einen in anderen großen Kopfbahnhöfen (Frankfurt, Stuttgart) längst üblichen Tunnel hier einiges an Zeit eingespart werden.

—

Ich bin Bahnfahrer und steige im Hauptbahnhof meistens vom/zum Starnberger Flügelbahnhof um. Durch Verspätungen habe ich bereits einige Male den Anschluss wegen des langen Fußwegs verpasst

—

damit die Fahrgäste schneller in die Flügelbahnhöfe am Hauptbahnhof gelangen. Für die Fahrgäste ist das bequemer

—  
Ein neuer Querbahnsteig: Die perfekte Alternative zu "München 21"!

—  
Die fehlende Querverbindung war und ist ein Ärgernis seit Bestehen des Hbf.

—  
Ich habe auch schon leider oft darunter leiden müssen, dass der Weg vom Holzkirchner Bahnhof zu den Fernzuggleisen unendlich lang werden kann, wenn die Umsteigezeit knapp ist.

—  
Aus eigener Erfahrung muss man auch als sportliche Person bei manchen Anschlüssen sehr schnell gehen/laufen, um die langen Wege im Hbf. München zu bewerkstelligen - gerade bei starker Frequentierung der Bahnsteige unter Berücksichtigung von Gepäckstücken, die mitzuführen sind. Ein kurzer Weg würde als Abkürzung sicherlich eine große Erleichterung mit sich bringen.

—  
Betroffener Nutzer des Münchener Hbf

—  
Die Maßnahme ist sehr sinnvoll, wenn auch nicht ganz billig. War früher mal an einer Planungsstudie beteiligt. Kann mit auch eine nicht barrierefreie Lösung (mit Nachbaubarkeit) vorstellen.

—  
ich kann die Petition nur unterstützen, weil ich aus dem Allgäu am sogenannten Starnberger Bahnhof ankomme und somit einen zu langen Umstiegsweg habe. Und ich gehöre zu den Vielfahrerinnen und "Vielläuferinnen" am Münchner Bahnhof.

—  
Es gibt in Deutschland keinen Bahnhof mit vergleichbar vielen Fahrgästen, wo Fahrgästen derart lange Wege beim Umsteigen zugemutet werden (außer derzeit Stuttgart wegen Bauarbeiten für S21).

—  
Bin selbst davon betroffen

—  
Weil die Zahl der älteren und behinderten Menschen immer größer und damit der Nutzen der kurzen Wege immer bedeutender wird.

—  
loopafstand van de ene naar het andere Flügelbahnhof te groot

—  
Weil ich selbst seit 1974 leidtragender Umsteiger vom Starnberger zum Holzkirchner war und bin.

—  
München, die Weltstadt mit Herz - passt dazu dieser Bahnhof mit seinen langen Umsteigewegen?

—  
Bin selbst oft Betroffener

—  
Bin München Pendler

—  
Ich musste schon ein paar mal Umsteigen und es ist ein weiter Weg immer erst bis zum Zentralen Querbahnsteig zu laufen.

—  
Der Bau einer Unterführung am Ende der Bahnsteige würde das Umsteigen wesentlich erleichtern.

—  
Verbesserungen für Nutzer des ÖPNV sollte allen wichtig sein! Und der Bau einer Querverbindung im Hbf München wäre m.E. eine!

—  
Ich nutze regelmäßig die Flügelbahnhöfe (Holzkirchen, Starnberg). Eine kurze Verbindung ist für mich eine große Verbesserung.

—  
Bin Betroffener: ich komme regerlmässig an den Flügelbahnhöfen an und muss entweder am gegenüberliegenden Flügelbahnhof weiterfahren oder in einen ICE umsteigen

—  
Ich habe alle 3-4 Wochen beruflich in München zu tun und erlebe die Enge und den fehlenden Bahnsteig dort hautnah. Gerade die Situation am Münchener Hauptbahnhof ist für ganz Bayern wichtig: Menschen aus ganz Bayern kommen täglich dorthin. Doch München erstickt schon jetzt im PKW-Verkehr und zum Ausbau des Zugverkehrs gibt es keine Alternative.

—  
Weil die Bahn attraktiver werden muss, wenn sie nicht weiter Fahrgäste verlieren will.

—  
Eine zusätzliche Fußgängerquerverbindung würde zusätzlich das jetzige erhebliche Gedränge vor den Hauptgleisen etwas mindern.

—  
Ich pendle seit 15 Jahren täglich zwischen Rosenheim und München. Die DB war und ist nicht in der Lage einen Taktfahrplan mit gleichbleibenden An- und Abfahrtsgleisen per Strecke zu organisieren. So starten Züge (je nach Abfahrtszeit) entweder am Holzkirchnerbahnhof oder in der Bahnsteighalle. Entsprechend verlängert sich der Zustiegsweg um entscheidende Minuten, die letztlich zu weiterem Pendlerstress (durch Rennen oder Versäumen) führen. Durch die Errichtung einer weiteren Bahnsteigverbindung wie in anderen deutschen Bahnhöfen könnte dies für tausende Pendler/Bahnkunden täglich vermieden werden. Diesen Vorschlag hatte ich vor über 10 Jahren erstmals an Bahnbedienstete gemacht. Die typische Antwort: Wegen Dir werden wir das sicher nicht machen.

—  
Ich pendle jeden Tag nach Muenchen Hbf und wuerde mir durch eine zusaetzliche Bahnsteigverbindung viel Zeit und Stress sparen.

—  
Mir ist es wichtig, weil ich täglich zum Hbf pendle (zu und ab von Gleis 5-10) und tatsächlich durch die Lauferei viel Zeit verliere !

—  
Damit die Umsteigewege am Münchener Hauptbahnhof kürzer werden.

—  
Weil ich selbst immer wieder mal vom Starnberger Flügelbahnhof zum Holzkirchner Bahnhof queren muss und es eine Selbstverständlichkeit sein sollte, bei einem Umbau des HBF eine Querung mit einzubauen. Da geht es um mehrere Minuten, die eingespart werden können und man kann sich das bisherige Gedränge in der Bahnhofshalle sparen.

—  
Die Umsteigezeiten und die langen Wege sind eine Zumutung, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, für Familien mit Kindern oder wenn man Koffer dabei hat. Wenn man bedenkt, dass man zukünftig zur 2. Stammstrecke noch 40 m unter die Erde muss, dann wird der Bahnhof endgültig zur Farce.

—  
Als Pendler benutze ich Wochentags die öffentlichen Verkehrsmittel und muss am Hauptbahnhof öfters umsteigen. Leider ist diese Station sehr unübersichtlich, weshalb es (vor allem für Touristen) sehr schwer ist den richtigen Ausgang zu finden.

—  
Kürze Wege, besonders als älterer Mensch sind wichtig

—  
Weil es das Umsteigen einfach wesentlich verkürzen würde, vorallem, wenn man an den Flügelbahnhöfen an kommt! Wie oft mußte ich da schon rennen, um wegen eines verspäteten Zuges noch den Anschluß zu erwischen.

—  
Beschleunigung des Bahnverkehrs. Bei den üblichen Verspätungen muss man oft sprinten!"

—

Bei den vielen Verspätungen sind die Anschlüsse meist knapp. Von Gleis 6 bis Gleis 25 ist sehr weit, ich fahre oft von Rosenheim nach Landsberg.

—  
sehr lange Umsteigezeigen, vor allem für ältere Leute

—  
Ich muss sehr oft vom ICE aus Nürnberg zur Paul-Heyse-Str. - das sind gut 400 Meter zusätzlicher Fußweg. Wenn man Angst hat um die Umsätze am Querbahnsteig: schaut euch mal Köln Hbf an, da ist auf jedem Bahnsteig ein kleiner Imbißstand. Und die Reisenden hätten dank Unterführung auch noch eher Zeit für eine Leberkäsemmel oder einen Kaffee.

—  
Die langen Umsteigewege, insbesondere von und zu den Flügelbahnhöfen, sind eine Zumutung für die Fahrgäste, vor allem Ältere und Behinderte! Warum ist eine Gleisunterführung im Münchner Hauptbahnhof unmöglich, wo sie doch in anderen Kopfbahnhöfen (Stuttgart, Zürich) längst realisiert ist?

—  
So ein Tunnel ist zwar eine interne Sache der DB (wenn sie sich das nicht gerade subventionieren lassen will), verdient aber eine öffentliche Diskussion.

—  
Wer oft in München umsteigen muss, wünscht sich eine zweite Querverbindung wie in Frankfurt am Main. Nur heller, freundlicher und sauberer.

—  
Ich kann mich nur auf Leipzig und Ffm beziehen dort habe ich selbst den Anschlußzug nur unter Benutzung des Quertunnels erreicht, zudem ist der Quertunnel (von Ausnahmesituationen z.B. Sperrung von Teilen des Querbahnsteiges o.ä.) weitestgehend von Schnellumsteigern, die sich zügig bewegen frequentiert und damit ist ein gutes Vorankommen möglich. Ich kann den Bau eines Quertunnels nur begrüßen. Bemerkenswert möchte ich aus meiner Erfahrung, daß der Quertunnel in Ffm etwas zu nahe am Querbahnsteig lang geht. In Lpz. erscheint mir der Abstand vom Quertunnel zum Querbahnsteig besser gelöst. MfG H.Fischer

—  
Wegen uns Fahrgästen und der Umsteigesituation im Münchner Hbf.

—  
Ich bin Pendler mit DB Regio. Der Bereich "Starnberger Flügelbahnhof", besonders bei den Fahrradabstellplätzen, verkommt immer mehr zu einer stinkenden Kloake (u.a. Tauben). Mich wundert, dass da in unmittelbarer Nähe Lebensmittel verkauft werden dürfen. Dazu lange Wege und nicht-konsistente Fahrgastinformationen. Ich hoffe, die geplanten Maßnahmen erhöhen nicht den zeitl./ finanz. Aufwand für Bahn+Rad...

—  
Weil ich oft in München umsteige

—  
Weil man 10 Minuten um den Hauptbahnhof herum braucht: von Gleis 11 bis Gleis 32

—  
Ich bin oft mit der Bahn unterwegs. Schnelle Umsteigemöglichkeiten erhöhen nicht nur den Komfort, sondern verkürzen die Reisezeit enorm, vorallem in den Fällen, in denen man gerade noch die Rücklichter des ausfahrenden Anschlusszuges sieht. Das bringt mehr Fahrgäste weg von der Autobahn und hin aufs Gleis. Das tut nicht nur der Bahn gut, sondern allen und der Umwelt.

—  
Nicht auf die Ausführung/Beerdigung der großen Visionen warten, sondern pragmatisch die nützlichen, kleinen Verbesserungen in Angriff nehmen!

—  
Der Münchner Hauptbahnhof ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. So wie er derzeit ist, entstehen beim Umsteigen oft Verkehrsknoten. Eine Verbesserung ist dringend wünschenswert!

—  
Weil ich immer wieder Anschlüsse in München knapp verpasse. Das muss sich ändern durch kürzere Umsteigewege...

—  
Immer wieder erlebe ich nach meiner Ankunft am Starnberger Flügelbahnhof ältere Fahrgäste, die verzweifelt oder resigniert auf die Information reagieren, dass sie erst in die Haupthalle müssen, um dann zu ihrem Anschlussgleis zu gelangen.

—  
Ich bin BOB FahrerIn, das würde mir manchmal ersparen, 55 Minuten auf die nächste BOB zu warten, nur weil ich durch den Bahnhof laufen muss und die BOB verpasse, die vielleicht 5 Min. nach meiner Ankunft in der Haupthalle fährt. (okay, ich würde dann nicht mehr so viel in der Bahnhofsgastronomie konsumieren, aber wenn die Bahn so rechnet ist es sowieso unfair)

—  
mehr für die Eisenbahnen statt immer mehr Asphaltbahnen

—  
Weil durch kürzere Umsteigezeiten die Zahl der verpassten Anschlüsse aufgrund der vielen Verspätungen reduziert werden kann.

—  
Einfachere Umsteigebeziehungen im Münchner Hbf und Umsteigezeitverkürzung

—  
Die Stadt Zürich hat die Querung am Ende der Kopfbahnstrecke dazu benutzt, das Viertel um den Bahnhof und den S-Bahnhof besser erreichbar zu machen, Ohne Querung sollte der Umbau des Hauptbahnhofs in München von der Stadt nicht genehmigt werden zumal die Paul Heyse Unterführung demnächst sowieso saniert werden muss und in dieser existierenden Form für Fußgänger eher als Barriere denn als "Weg" wahrgenommen wird.

—  
Es ist mir wichtig, damit das Umsteigen den Schrecken verliert und Bahnfahren einfacher und attraktiver wird. Denn anders als der MIV kommt der ÖPNV nicht ohne Umsteigen aus. Und nicht alle, die am Münchner Hbf ankommen, möchten in die Stadt. MfG

—  
Das würde die Rennerei am HBF durch kürzere Wege verringern - wenn man vom Gleis 5 zum Gleis 22 im Bereich E muss, ist das schon etwas lang ...

—  
Die Querung muss SOFORT umgesetzt werden - nicht warten bis zum St.-Nimmerleinstag eines eventuellen Bahnhofsumbaus!

—  
Mir ist diese Petition wichtig, um für die Zukunft unserer älteren Generation eine bequeme Fortbewegung auch im Alter zu ermöglichen und diesen durch die vereinfachte Umsteigemöglichkeit das Reisen attraktiver zu gestalten.

—  
Ich vermisse die Querverbindung seit langem!

—  
zu lange Umsteigewege

—  
Hinweis: falls der ehemalige Posttunnel als Option erwähnt wird, dieser liegt etwa in Hallenmitte und damit ungünstig. Vernünftiger wäre eine Querunterführung in Höhe des Hallenendes.

—  
Verbesserung des Fußgängerverkehrs vermindert Frust bei den Reisenden

—  
Als Pendler kenne ich die weiten Wege im Hauptbahnhof München leider nur sehr gut. Gerade wenn man wegen kurzfristiger Gleisänderungen des Abfahrtsgleises vom Flügelbahnhof zurück in die Haupthalle muss, um dann zum Zug zu gelangen, obwohl der Zug praktisch vor der Nase steht, ist eine Abkürzung die einzig vernünftige Lösung!

—  
Der Umsteigeweg ist viel zu lange. Es ist eine reine Zumutung und das am Münchner Hauptbahnhof!! Unglaublich !!

—

Zu langer Umsteigeweg. Eine Zumutung mit Gepäck oder für alte Leute!

—

Zu langer Umsteigeweg. Eine Zumutung mit Gepäck oder alte Leute!

—

Die Umsteigezeiten würden dadurch deutlich verkürzt (

—

Die Initiative ich sehr gut. Die Umsteigewege in München, gerade zu den Flügelbahnhöfen, sind ewig lang.

—

Weil mir schon lange der Weg zu weit ist und das eine gute Lösung wäre.

—

....die Wege zu lang und unzumutbar sind

—

Es ist zwar schon mehrere Jahre her, dass ich den Münchener Hbf als Bahnkunde nutzte, aber ich finde generell Barrierefreiheit und Bürger(innen)-Freundlichkeit sehr wichtig. Außerdem ist München eine relativ reiche und relativ auto-orientierte Stadt, der ein Fußgänger-freundlicherer Hbf gut zu Gesicht stehen würde. Besten Erfolg für diese Petition !

—

Alternative zu lauten, dunkeln, verschmutzten Paul Heise Unterführung

—

Bitte an dem Thema dranbleiben!

—