

Im Mai 2001, also vor bald zehn Jahren, haben sich die Spitzen der Landeshauptstadt München und die Bayerische Staatsregierung auf die 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke in konkreter Form, d.h. als Röhre eng parallel geführt zur bisherigen Stammstrecke mit nur ganz wenigen Halte-/ Verknüpfungspunkten, festgelegt. Seitdem kämpfen wir, die GRÜNEN im Bayerischen Landtag, wie wir meinen bei tiefer inhaltlicher Befassung und mit guten Gründen, gegen die 2. Röhre und für die Realisierung zielführender Alternativen.

In unseren Augen steht der Nutzen des Projektes in keinem tragbaren Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe. Die Zahl der Fahrgäste, die von der Straße aufs Gleis gebracht werden könnten, hält sich in überschaubarer Größenordnung. Zur Entlastung der alten Stammstrecke gibt es deutlich günstigere und schneller realisierbare Lösungen. Für Zigtausende von Fahrgästen würde es mit der 2. Röhre aufgrund der Streckenführung und der geringen Zahl der Halte- und Verknüpfungspunkte zu massiven Verschlechterungen in Form von neuen Umsteigezwängen und Taktausdünnungen kommen. Ja, die Realisierung der 2. Röhre würde das definitive Aus für den jahrzehntelang versprochenen 10-Minuten-Takt bedeuten.

Bereits jetzt liegt die offizielle Kostenschätzung für die 2. S-Bahn-Röhre bei zwei Milliarden Euro, weitere Kostensteigerungen liegen auf der Hand. Die Gelder in Milliardenhöhe fehlen dann zur Finanzierung und Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Nahverkehrsprojekte in ganz Bayern, so auch in München und der Region. Hinzu kommt, dass das Brandschutz- und das Sicherheitskonzept gravierende Mängel aufweisen.

Nachfolgend wesentliche Bausteine unseres Alternativkonzeptes: Ertüchtigung des Bahn-Südringes erst einmal zur Aufnahme einiger weniger S-Bahnen (!), Ausbau der Sendlinger Spange zwischen Pasing und dem Heimeranplatz unter Einbindung des Bahnhofes Laim, Verlängerung der U 5 bis Pasing, Beseitigung von Engpässen und Zwangspunkten im Münchner S-Bahn-Netz wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieb und Mischverkehre, so beispielsweise auf dem Westarm der S 4 einschließlich des Engpasses Westkopf Pasing, behindertengerechter Ausbau von Bahnhöfen, Anschaffung weiterer Zuggarnituren, damit endlich in der Hauptverkehrszeit mehr Langzüge eingesetzt werden können und damit wir im nächsten Winter nicht wieder mit Zugausfällen oder weiteren Verkürzungen der Züge infolge zu hohen Ausfalls an S-Bahn-Garnituren konfrontiert werden. Ganz wichtig ist schließlich auch die Verbesserung der Leit-, Steuerungs- und Regeltechnik, die Herstellung und Gewährleistung von Redundanz für die alte Stammstrecke. Denn immer wieder sind es Rechnerausfälle im elektronischen Stellwerk sowie Ausfälle der Signalanlagen, die zur Blockierung der Stammstrecke führen. Auch gilt es, die Engpässe bei den Kapazitäten für den S-Bahn-Verkehr am Ostbahnhof zu beseitigen. Für dieses Konzept, das nicht nur von uns GRÜNEN im Bayerischen Landtag, sondern von allen relevanten Fahrgast-, Verkehrs- und Umweltverbänden getragen wird, sprechen niedrigere Kosten, größerer verkehrlicher Nutzen und schnellere Realisierbarkeit.