

# Aktionsbündnis wirbt für S-Bahn-Ausbau in Region

Barth: So lange am zweiten Münchner Tunnel festgehalten wird, verbessert sich für Pendler nichts

Fürstenfeldbruck • Für den Ausbau der S-Bahn in der Region wollen der Fahrgastverband Pro Bahn, der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN), der Bund Naturschutz und die Grünen in den nächsten Wochen mit Veranstaltungen entlang der S-Bahn-Linien werben. Einen zweiten Münchner Tunnel lehnen sie ab. „Man will den großen Angeber-Tunnel, alles andere ist den Herren wurscht“, kritisierte Matthias Hintzen (AAN) am Montag auf einer Pressekonferenz.

Inbesondere für die S 4 nach Geltendorf prognostizierten sie eklatante Verschlechterungen, sollte der viergleisige Ausbau ausbleiben. Ist der neue Gott-

hardt-Tunnel 2017 fertig, würde die Strecke zur Hauptverbindung in die Lombardei und weiter nach Südfrankreich, dazu seien bereits Zeiten für Regional-Expresszüge von Memmingen zum Münchner Flughafen vorgesehen, sagte Hintzen.

Die Strecke Pasing-Geltendorf ist schon jetzt ein Nadelöhr und überlastet. Bei Pannen müssen S-Bahnen warten, bis Regional- und Fernzüge vorbeigefahren sind. Die meisten Störungen im Münchner S-Bahnnetz gingen inzwischen von Außenästen aus, berichtete Andi Barth von Pro Bahn. „Um das Angebot im Landkreis zu verbessern, brauchen wir keine zweite Röhre, sondern die äußeren Strecken

müssen ausgebaut werden.“ Die Ansicht von Landrat Thomas Karmasin und dem Landtagsabgeordneten Reinhold Bocklet (beide CSU), der zweite Tunnel sei notwendig, qualifizierte Runge als „substanzloses Gerede von Ahnungslosen“. Der Tunnel nutze „drei großen Bauunternehmen“ (Runge) und sei ein Prestigeprojekt für den Münchner Oberbürgermeister Christian Ude (SPD), ähnlich dem Transrapid von Stoiber.

Die Argumentation des Bündnisses lautet folgendermaßen: Solange Bahn, Freistaat und Stadt an dem „Tunnel-Monster“ festhalten, verbessert sich für die Pendler gar nichts. Allein der Freistaat habe für Pla-

nungen schon um die 70 Millionen Euro „in die Rohre gesteckt“, rügte Barth.

Käme die zweite Röhre und eine Express-Verbindung zum Flughafen für insgesamt an die fünf Milliarden Euro bliebe sowieso kein Geld mehr für die Region. Detailliert listeten Barth, Hintzen und Martin Runge (Grüne) auf, welche Nachteile die zweite Röhre brächte: Gernlinden, Esting und Harthaus verlören ihren Zehn-Minuten-Takt, Malching und Mammendorf den 20-Minuten-Takt, Brück, Buchenau und Puchheim den 20-Minuten-Takt am Abend. „Die Bürgermeister und die Räte müssen auf die Barrikaden gehen“, verlangte Runge. *bip*

SE FFB 22.10 S.R.A.